



25 år

med politisk samarbejde
i en bro-region

GREATER
COPENHAGEN

**GREATER
CoPENHAGEN**

INDHOLDSFORTEGNELSE

Tidslinje	4
Introduktion	6
Opsummering.....	7
Interview med Sophie Hæstorp Andersen	8
Interview med Ilmar Reepalu	10
Interview med Jens Kramer Mikkelsen	12
Interview med Carl & Carl Johan Sonesson	14
Interview med Uffe Palludan.....	16
Interview med Hans Wallmark.....	18
25 års udvikling i grafer	20

TIDSLINJE

25 ÅR SOM BRO-REGION



2003

Første Øresundsafale underskrives Grænsehindringskataloget.



2010

Citytunnelen i Malmø åbner – kortere rejsetid Malmø-København.

2015

Migrationskrise, og Sverige indfører ID-kontrol med transportøransvar. 50 år med rejser uden pas i Norden var slut.

2008

Finanskrisen.

2000

Øresundsbroen åbner, Øresunddirekt startes.

2007

Flyttrekord over Øresund, hvor mere end 6.000 personer flyttede til den anden side af Øresund.

2014

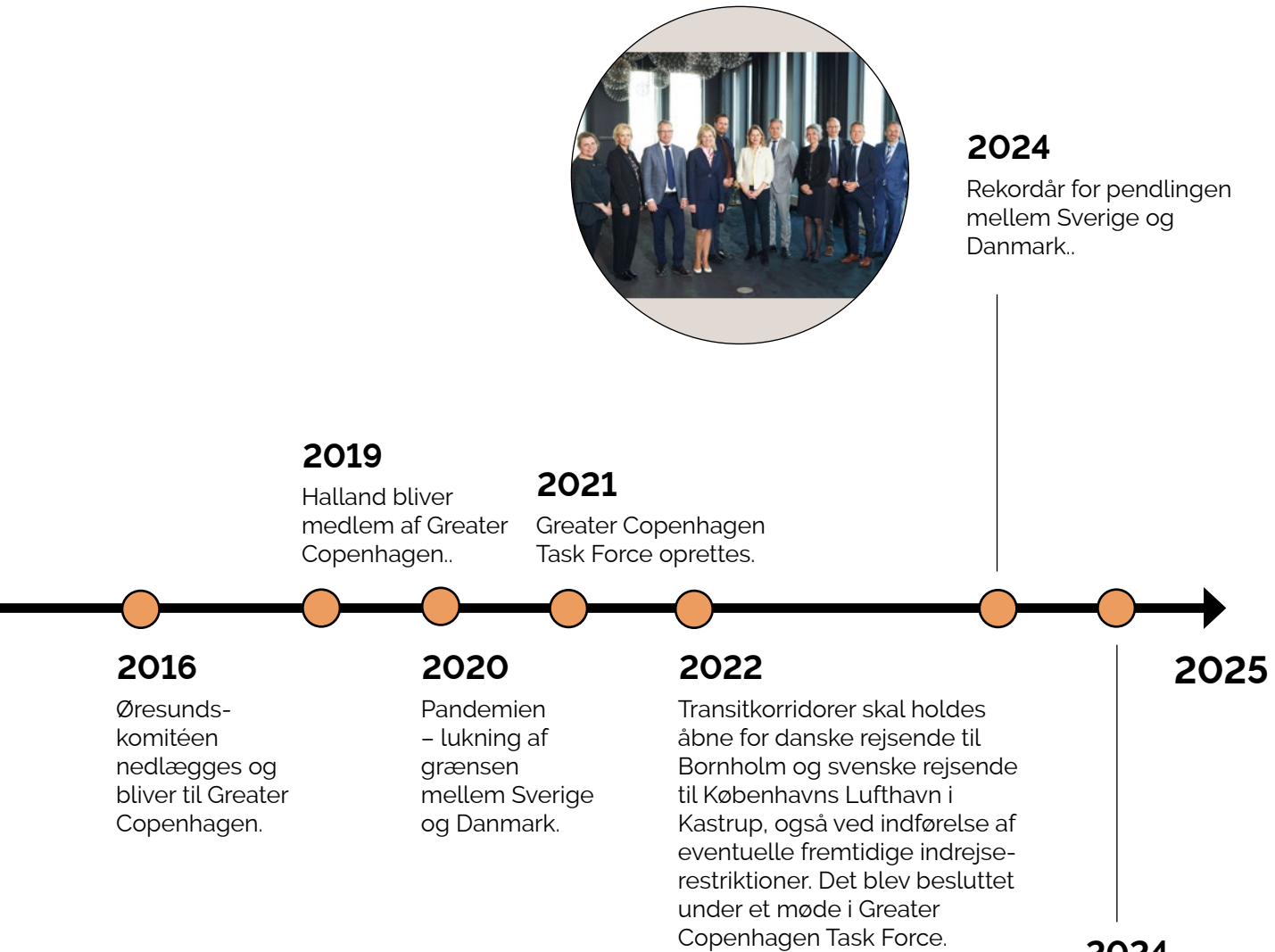
Grænsehindringsrådet dannes.

2006

Københavns Lufthavn overstiger 20 millioner passagerer årligt.



Billeder: Leif Johansson, News Øresund & Greater Copenhagen



2024
Den nye Øresunds-aftale underskrives, samt opdateret Øresunds-overenskomst.

1 INDLEDNING 25 ÅR MED POLITISK SAMARBEJDE I EN BRO-REGION

Den 1. juli 2000 blev Øresundsbroen indviet. Med den startede en ny æra for Danmark og Sverige og for det politiske samarbejde mellem landene.

Der har altid været en politisk dialog mellem Sverige og Danmark. Siden 1600-tallet har der været fred og samarbejde mellem landene, især i den region i det sydlige Sverige og østlige Danmark, der i dag er Greater Copenhagen.

Da Øresundsbroen åbnede i år 2000, var det starten på en ny udvikling og nye muligheder for mennesker, virksomheder og samfund på begge sider af den dansk-svenske grænse. Det krævede et mere intensivt politisk samarbejde på regerings-, regionalt og kommunalt niveau for at opfylde de nye potentialer, som broen skabte.

I denne rapport ser vi på 25 års politisk samarbejde i en bro-region og på den udvikling, som regionen har gennemgået i samme periode.

Vi lader nogle af de politikere og andre, der har spillet en aktiv rolle gennem årene, se tilbage og fremad. De reflekterer over, om samarbejdet, der voksede fra kommunalt til regionalt niveau, blev større og stærkere, eller om noget gik tabt? Begivenheder i vores omverden fik konkrete konsekvenser i regionen. Det gælder især flygtningekrisen i 2015 med efterfølgende ID-kontrol med transportøransvar samt den globale pandemi i 2020 og årene efter med efterfølgende grænserestriktioner. Var det en fiasko for det svensk-danske politiske samarbejde eller var det faktisk i behandlingen af krisen, at vi var stærkest sammen?

Vi ved i hvert fald, at pandemien førte til dannelsen af Greater Copenhagen Task Force, som blev oprettet i 2021 af Greater Copenhagen sammen med de danske og svenske regeringer, Dansk Industri, Sydsvenska Industri- og Handelskammaren,

Øresundsbro Konsortiet og senere også Svenskt Näringsliv og Dansk Erhverv. Formålet var at sætte gang i den økonomiske integration i regionen igen efter pandemien, og et af resultaterne er den nye Øresundsftale 2024.

Vi fremhæver også økonomiske indikatorer, der viser udviklingen i økonomisk vækst, befolkning og pendling i de 25 år, der er gået siden broen blev bygget. De viser blandt andet, at væksten i både økonomi og produktivitet har været stærkere i Sverige end i Danmark, at befolkningen er øget aller mest i Skåne, og at pendlingen lige nu er oppe på et rekordniveau.

Det er godt at se bagud, men det er lige så vigtigt at se fremad. Arbejdsmarkedsintegrationen blev styrket af den faste forbindelse, men det viste sig, at der var brug for mere end en bro. Politiske beslutninger og forskellige tiltag er nødvendige for at kunne styrke integrationen yderligere, så regionens fulde potentiale kan udnyttes. Fælles dansk-svensk planlægning af infrastruktur er et andet vigtigt spørgsmål.

Om få år er tiden kommet til at åbne en anden fast forbindelse, nemlig Femern Bælt-tunnellen mellem Danmark og Tyskland. Den kommer til at have stor betydning og indebære mange muligheder, også for vores region. Det skal vi være klar til.

Vi ser frem til de næste 25 år med politisk samarbejde her i vores bro-region!

Se også Greater Copenhagenens jubilæumsside "25 års politisk samarbejde i en bro-region":
www.greatercph.com/da/25-ar-som-bro-region

FAKTA: POLITISK SAMARBEJDE I 25 ÅR

Øresundsrådet var et samarbejde mellem Malmø by og Københavns Kommune. I 1993 blev det til Øresundskomiteén. Den bestod af lokale og regionale toppolitikere fra Skåne og Sjælland, og medlemmerne omfattede blandt andet Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne, Malmø by og Københavns Kommune.

I december 2015 blev det besluttet at omdanne Øresundskomiteén til Greater Copenhagen & Skåne Committee fra den 1. januar 2016. I dag hedder samarbejdet Greater Copenhagen og består af Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland samt de 85 kommuner i hele regionen.

2 OPSUMMERING

INTERVIEWS OG DATA I 25 ÅR

Øresundsbroen har ændret forudsætningerne for samarbejde, mobilitet og vækst i regionen, men hvordan har denne udvikling set ud fra et politisk perspektiv? For at forstå de beslutninger, visioner og udfordringer, der har formet broen og dens rolle i samfundet, har vi interviewet syv personer, som har været aktive i de seneste 25 år.

Greater Copenhagen har oplevet en stærk økonomisk udvikling siden år 2000 med en BNP-vækst på 49 pct. frem til og med 2021. Selvom det er en lavere vækst end Sverige som helhed, overgår det udviklingen i Danmark. Justeret for befolkningsvækst er BNP pr. indbygger steget med 28 procent i regionen, hvilket er lidt lavere end Sveriges 33 procent, men højere end Danmarks 20 procent. Det bør dog tilføjes, at Danmark har haft en stærkere økonomisk vækst end Sverige i årene efter coronapandemien, hvilket ikke ses i denne analyse. Produktiviteten målt som BNP pr. beskæftiget er vokset mere i Sverige end i Danmark, og Greater Copenhagens udvikling ligger mellem de to landes niveauer.

Beskæftigelsesgraden i Greater Copenhagen er i dag meget lig den i både Sverige og Danmark. Historisk set havde Danmark en højere beskæftigelsesgrad end Sverige frem til finanskrisen i 2009, hvorefter Sverige tog føringen. I Greater Copenhagen følger beskæftigelsesudviklingen primært Danmarks tendens, hvilket skyldes, at størstedelen af befolkningen bor på den danske side.

Befolkningen i Greater Copenhagen er vokset med 19 procent siden 2000 og udgør i dag 4,5 millioner indbyggere. Skåne har haft den stærkeste befolkningstilvækst med en stigning på 26 procent, mens Region Sjælland har haft den svageste udvikling med en stigning på kun 8 procent. Samtidig er forsørgelseskvoten, det vil sige andelen af unge og ældre i forhold til den arbejdsdygtige befolkning, steget i hele regionen. Halland har den højeste kvote på 87 procent, mens Hovedstaden har den laveste på 64 procent. En lav demografisk forsørgelseskvote er værd at stræbe efter.

Arbejdspendlingen mellem Sverige og Danmark er kommet sig efter en nedtur under coronapandemien og nåede et rekordhøjt niveau i 2024, hvor 22.500 personer dagligt rejste over Øresund for at arbejde. Efter pandemiens bundniveau er antallet af pendlere steget med 30 procent, svarende til 5.200

personer. Tidligere nåede pendlingen sit højeste niveau i 2008 med 20.400 pendlere, men finanskrisen førte til et kraftigt fald i antallet af arbejdstagere, der rejste fra Sverige til Danmark. Sammenfattende har Øresundsregionen oplevet en positiv udvikling med hensyn til økonomisk vækst, beskæftigelse og befolkning, men der er fortsat udfordringer. En aldrende befolkning og en stigende forsørgelseskvote skaber fremtidige behov for arbejdskraftintegration, pendling over grænsen understreger vigtigheden af fleksible arbejdsmarkedsforbindelser. Regionens fremtid er afhængig af fortsat økonomisk vækst, effektiv infrastruktur og stærkere arbejdsmarkedssamarbejde mellem Sverige og Danmark.

Politisk samarbejde i en bro-region

Øresundsbroen blev katalysator for en stærk udvikling. Dermed var der behov for et mere intensivt politisk samarbejde på tværs af den dansk-svenske grænse, mellem regeringer, regioner og kommuner, for at opfylde de nye potentialer, der åbnede sig med broen.

Så hvordan ændrede åbningen af Øresundsbroen det politiske samarbejde? Hvad blev bedre, og hvad blev dårligere? Hvornår var det bedst, hvornår var det værst, og hvad lærte vi af det? Og hvordan ser fremtiden ud?

På de følgende sider interviewes nogle af dem, der hver for sig og sammen har spillet en rolle for samarbejdet i løbet af disse 25 år. De fortæller om visioner, drivkræfter og politiske realiteter. Deres historier starter ofte i 1980'ernes og 90'ernes Sverige og Danmark. For at forstå, hvad der er sket i de 25 år, hvor regionen har været en bro-region, skal man forstå fortiden, mener de. De ser lyst på fremtiden og muligheden for at skabe en internationalt konkurrencedygtig metropolregion, der skaber udvikling og vækst for hele Sverige og Danmark. Det arbejde foregår i dag med samarbejdsorganisationen Greater Copenhagen som centrum.

LÆS MERE HER





Foto: Jesper Blæsild

"Vi ville være som Pippi Langstrømpe"

At samarbejdet har udviklet sig til det nuværende Greater Copenhagen, skabte en bedre balance og et politisk samarbejde, som kan drive de vigtige spørgsmål fremad, både regionalt og nationalt. Det siger Sophie Hæstorp Andersen (S), Danmarks social- og boligminister og tidligere forkvinde for Greater Copenhagen.

Sophie Hæstorp Andersen (S) har siden efteråret 2024 været Danmarks social- og boligminister, men hendes stærke engagement i det politiske samarbejde i Greater Copenhagen er ikke til at tage fejl af. Det har hun været engageret i længe, og hun har stået i frontlinjen under de store begivenheder og forandringer igennem årene.

Åbningen af Øresundsbroen i 2000 blev en katalysator for et mere intenst politisk samarbejde over Øresund. Sophie Hæstorp Andersen var regionsrådsformand i Region Hovedstaden i perioden 2014-2021 og overborgmester i København fra 2022 til 2024. Hun var forkvinde for Øresundskomiteen, da den i 2016 blev omdannet til Greater Copenhagen, hvor hun siden var forkvinde i 2022.

– Visionen for denne dansk-svenske region er den samme nu som dengang. Det handler om at bygge videre på vores styrker og reducere vores svagheder. Vi skal skabe en fælles region, fordi vi har så meget at give hinanden, og fordi vi bliver stærkere sammen i relationerne til resten af verden.

Ubalance og Pippi Langstrømpe

Den daværende Øresundskomiteen, hvor Sophie Hæstorp Andersen blev forkvinde, bestod af førende lokale og regionale politikere fra Skåne og Østdanmark. Medlemmerne omfattede blandt andet Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne, Malmø by, Københavns Kommune og flere andre kommuner og regioner i området. At der var flere regionale partnere på den danske side skabte en ubalance i styrken, mener hun.

– Vi forstod, at det var vigtigt at opbygge et ligeværdigt samarbejde og undgå en storebror/lillebror-situation. Vi sagde, at vi skulle være ligesom Pippi Langstrømpe, at den, der er meget stærk, også skal være meget rar.

I 2015 blev det besluttet at nedlægge Øresundskomiteen og fra 2016 etablere det, der i dag går under betegnelsen Greater Copenhagen. Heri indgår de fire regioner Region Skåne, Region Halland, Region Sjælland og Region Hovedstaden samt alle kommuner i regionen. I en kommentar fra 2015 gjorde Sophie Hæstorp Andersen det klart, hvad målet var:

– Vi befinder os i en hård international konkurrence. Hamborg, Berlin og Amsterdam er i et højere vækst-gear end os, og vi er nødt til at fokusere vores indsats og styrke vores samarbejde om at skabe mere vækst og flere arbejdspladser i Greater Copenhagen. Det skal vi gøre ved at tiltrække flere udenlandske virksomheder, investorer og talenter til vores metropol.

Nu blev der skabt en bedre balance i samarbejdet, siger hun.

– I Greater Copenhagen bidrager begge sider med lige mange penge og er lige repræsenteret. Der er idag to regioner på hver side, som finansierer, og alle kommunerne er medlemmer.

At samarbejdet gik fra at være et samarbejde mellem kommuner til et samarbejde mellem regioner, var også en vigtig forandring i forhold til egne nationale politikere, mener hun.

– Vi var for små før. Hvis vi skal kunne drive spørgsmål om infrastrukturinvesteringer, styrke lufthavnen, udnytte potentialet i Femern Bælt-forbindelsen, fremhæve behovet for nye forbindelser og andet, så skal vi være relevante for de nationale regeringer. Det lykkes vi bedre med i Greater Copenhagen end i tidligere samarbejder.

I samarbejdet Greater Copenhagen lykkedes at skabe et stærkere fokus på de vigtigste spørgsmål, konstaterer Sophie Hæstorp Andersen.

– Nu kan vi nå ud over vores egne grænser og bygge noget, som resten af verden kan se på.

Pandemien og flygtningekrisen

Flygtningekrisen i 2015 og ID-kontrollerne med transportør-ansvar, senere grænserestriktionerne under pandemien – ville hun beskrive det som faser, hvor det politiske samarbejde ikke fungerede? Sophie Hæstorp Andersen mener, at man også kan se positivt på de perioder, selvom det kom som et chok, at pasfriheden pludselig blev sat under massivt pres.

– Det var en gevinst, at vi har et så tæt samarbejde, for det har aldrig været vigtigere, end det var på det tidspunkt. Vi kunne gøre de nationale myndigheder opmærksomme på, at de skal tænke ud over deres egne landegrænser, og vi kunne sikre, at problemerne blev løst på få dage. Vi gjorde det synligt for alle, hvad dette samarbejde kan bidrage med.

Den største succes er ifølge Sophie Hæstorp Andersen samarbejdet i sig selv.

– Vi har påvirket Sveriges og Danmarks indsats. Vi har vist, at den kommende Femern Bælt-forbindelse ikke kun handler om Danmark og Tyskland. Vi har fokuseret på det integrerede arbejdsmarked. Vi har vist, hvor vigtig Københavns Lufthavn er for både Sverige og Danmark.

Men Greater Copenhagen er endnu ikke nået helt i mål på alle områder, mener hun, f.eks. ikke når det gælder målet om en fælles infrastrukturplanlægning mellem Sverige og Danmark.

Kommer der en ny fast forbindelse?

– Ja, det tror jeg. Men det bliver først aktuelt, når vi har set, hvad Femern Bælt-forbindelsen bringer med sig. Vi ved allerede, at det vil medføre transportmæssige udfordringer, som vil kræve konkrete investeringer.

Samarbejde på forskellige niveauer mellem lande er vigtigt både nu og i fremtiden, siger hun.

– Vi lever i øjeblikket i en verden med stærkt nordisk samarbejde, og det er godt at have Nordisk Ministerråd. Men grænseregionernes rolle er vigtigere end nogensinde. Vi kan vise vejen for andre regioner i Europa med det, vi har skabt her. Vi står over for store udfordringer, som bevæger sig på tværs af landegrænser, f.eks. miljøtrusler, globale kriser, sabotage og bandekriminalitet. Derfor er det vigtigere end nogensinde, at vi holder sammen og skaber rammer for en bedre og mere bæredygtig verden.



Sophie Hæstorp Andersen under et møde i Øresundskomiteen, som senere blev til Greater Copenhagen.



"Job, job, job; det har hele tiden været drivkraften"

Et integreret arbejdsmarked og et samarbejde på tværs af Øresund, som skulle vise Europa og resten af verden, hvordan man kan skabe én region på tværs af en landegrænse. Det var Ilmar Reepalus' vision for det politiske samarbejde i regionen omkring Øresundsbroen.

Man kan ikke interessere sig for dansk-svensk politisk samarbejde gennem 25 år i en bro-region uden at nævne Ilmar Reepalu og Jens Kramer Mikkelsen. Ilmar Reepalu var formand for kommunalbestyrelsen i Malmø fra 1994 til 2013 i en periode, hvor Malmø högskola (nu universitet), Västra hamnen, og Citytunneln kom til, og frem for alt Øresundsbroen. På den anden side af Øresund sad hans socialdemokratiske kollega Jens Kramer Mikkelsen, overborgmester i København fra 1989 til 2004. Deres indbyrdes kemi, godt samarbejde og store visioner spillede en afgørende rolle for udviklingen, mener de begge.

Ilmar Reepalu starter sin fortælling i 1980'ernes og 1990'ernes Malmø, en by med store problemer. Industrinedlukninger og krise i bygge- og ejendomssektoren førte til massearbejdsløshed, 22% i 1986. Virksomhederne flyttede, og det gjorde folk også. I København var situationen ikke meget bedre med industrinedlukninger og en arbejdsløshed på 16 pct.

– Samarbejdet mellem Danmark og Sverige var ineffektivt. Danskerne var irriterede over Barsebäck og fulde svenskere, der tumlede rundt på Strøget. For svenskerne var Danmark et turistmål, vi tog til Tivoli og tog på smutture med færgerne. Der

var ikke tale om nogen reel integration. Så spørgsmålet for os var, hvordan vi kunne vende det, siger Ilmar Reepalu.

Der var et samarbejde mellem Malmø og København, Øresundsrådet. I 1993 blev det omdannet til Øresundskomiteen, som ud over Malmø og København omfattede Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne og flere kommuner. Da broen åbnede i 2000, blev samarbejdet intensiveret.

– Målet var først og fremmest at integrere arbejdsmarkedet. Job, job, job, skabe arbejdspladser, det har hele tiden været drivkraften.

Samarbejdet udvides

Projektet om at bygge én fælles region på tværs af en landegrænse vakte opmærksomhed og fik støtte blandt andet i form af Interreg-finansiering.

– Broen skulle binde regionen sammen, som skulle blive Europas første transnationale region. Der skete meget i omverdenen, Berlinmuren faldt, Sverige blev medlem af EU, og over hele Europa fandtes drømmen om at rive grænser ned, og at mennesker kunne arbejde og bevæge sig frit inden for hele det europæiske fællesskab. Der var vi på forkant, et fantastisk

eksempel på, at det lykkedes. Folk kom hertil fra hele Europa for at se, hvad vi gjorde, og hvordan vi gjorde det.

Arbejdsmarkedsintegrationen var det vigtigste, men Ilmar Reepalu understreger, at integrationen medførte andre samarbejder på tværs af grænsen, f.eks. inden for erhvervslivet samt mellem myndigheder, arbejdsformidlinger og organisationer. Den akademiske verden skabte Øresundsuniversitetet, medierne skabte samarbejder mellem hhv. Sydsvenskan og Berlingske samt Sveriges Television og Lorry. Man skulle drømme stort, siger Ilmar Reepalu:

– Jo dårligere det går, desto mere frihed har man til at se og skabe fremtiden. Et vindue var åbent, og vi tog chancen.

I 2003 kom den første Øresundsaf tale, som skulle gøre livet lettere for pendlere. I 2010 åbnede Citytunneln, som forkortede vejen til København for Malmø-borgerne. Ilmar Reepalu og Jens Kramer Mikkelsen var på skift formand for Øresundskomiteen



Ilmar Reepalu (til højre) med sin danske kollega Jens Kramer Mikkelsen, daværende overborgmester i København.

hvert andet år. Men Ilmar Reepalu ser ikke helt positivt på udviklingen inden for det politiske samarbejde.

– Det fungerede bedre, da det udelukkende var et samarbejde mellem Malmø og København. Når man tager det op på regionalt niveau, kommer man længere væk fra dem, det handler om. Nu er det regionerne, der forhandler med en statslig modpart. Da det kun handlede om byerne, var det nemmere at få f.eks. infrastrukturinvesteringer igennem.

"Pinligt med ID-kontroller"

I 2015 skete der det, som Ilmar Reepalu kalder et kollaps for samarbejdet, nemlig under den såkaldte migrationskrise.

– Danmark og Sverige havde ingen forståelse for hinandens flygtningepolitik. Da flygtningene kom via Tyskland, lukkede Danmark ikke grænsen til Tyskland, som man måske havde forventet. De blev i stedet transporteret i busser mod Sverige, som til sidst lukkede grænsen og indførte ID-kontroller med transportøransvar. Det blev jo et helvede. Nogle år senere kom pandemien, som også betød, at grænsen blev lukket. Jeg mener, at hvis samarbejdet havde været på kommunalt niveau, ville det have været nemmere at løse, i stedet for at regionerne skulle tage den dialog med de to regeringer.

Når Ilmar Reepalu ser fremad, så udelukker han ikke, at der kommer nye faste Øresundsforbindelser, men hans fokus ligger frem for alt, nu som dengang, på arbejdsmarkedet.

– To ting er vigtige: den første ting er at få fjernet grænsekontrollerne. Det er pinligt, at vi skal vise ID, når vi krydser grænsen. Dette er ikke en ydre grænse i Europa, så der er ingen grund til at have de kontroller. Den anden ting er at fortsætte med at gøre det nemmere for de unge. Demografien er den samme som tidligere, og nu er der mangel på arbejdskraft i Danmark og arbejdsløshed i Skåne. At få folk i arbejde, det er det vigtigste, nu som dengang.

Fodnote: I 2016 blev Øresundskomiteen til det, der i dag er Greater Copenhagen, som består af fire regioner og 85 kommuner.



"Broen er af stål og beton. Det, der har betydning, er de mentale og kulturelle broer"

Store visioner, stærke personlige samarbejder, en bro og en udvikling, som ikke kan stoppes. En nøgleperson i den udvikling er politiker Jens Kramer Mikkelsen, der mener, at vi skal forstå historien for at forstå nutiden.

Når det drejer sig om politiske samarbejder, der har bidraget til nutidens dansk-svenske Greater Copenhagen-region, så er et af de mest markante samarbejdet mellem Jens Kramer Mikkelsen, socialdemokratisk overborgmester i København i perioden 1989-2004, og Ilmar Reepalu, socialdemokratisk kommunalbestyrelsesformand i Malmø i perioden 1995-2013.

Men man skal starte med begyndelsen, mener Jens Kramer Mikkelsen. Altså gå helt tilbage til 1600-tallet, da de svenske dele af regionen var danske indtil 1658. Der er få lande i Europa, der har kæmpet så meget med hinanden, og det har betydning for at forstå nutiden, mener han. Regionen blev delt, men der har altid været en vilje til at slå bro over grænsen og høre sammen.

– Efter Roskilde-freden var Malmø og København to byer, der vendte ryggen til hinanden. Nu vender de sig igen mod hinanden. I dag er regionen en storbyregion, hvor byerne bliver mere og mere integreret i hinanden.

"Folk troede heller ikke på Københavns metro"

Det er også vigtigt at forstå 1980'erne og 1990'erne i Sverige og Danmark, mener Jens Kramer Mikkelsen. På det tidspunkt tog svenskerne til Danmark for at feste og gå i Tivoli, mens danskerne købte visse varer billigt i Sverige. Man kunne handle todfrit på bådene, og pendlingen var meget lille.

Det var årtier, som var præget af høj arbejdsløshed, sociale problemer og lav udvikling i både København og Malmø. Noget måtte ske, og det er her, hans kontakt med Ilmar Reepalu tager sin begyndelse. Sammen skaber de visioner for regionen. En af dem var, at Øresundsbroen, som der har været tale om siden 1800-tallet, skulle blive en realitet. Hvilken den blev. I 1991 blev beslutningen taget, og i 2000 åbnede den. Men arbejdet var ikke færdigt med det, mener Jens Kramer Mikkelsen.

– Broen er af stål og beton. Det, der har betydning, er de mentale og kulturelle broer.

For Ilmar Reepalu og Jens Kramer Mikkelsen handlede det hele om én ting: arbejde.

– Den politiske vision var ikke broen i sig selv, men de arbejdspladser, den skulle skabe. Så skal der mere til end en bro, det vidste vi, flere store investeringer for eksempel. Ørestad, Citytunneln, Hyllie, det var dele af den samme vision om én sammenhængende region.

Der var modstand mod brobyggeriet i både Danmark og Sverige. Men sådan er det med store byggerier, siger Jens Kramer Mikkelsen, "folk troede heller ikke på Københavns Metro." Broen er kommet for at blive, og udviklingen kan kun gå fremad. Integrationen sker organisk nu. Især de korte afstande i regionen byder på store muligheder. Han nævner sin søns kæreste som eksempel: hun kommer fra Slovakiet, flyttede til Danmark og er nu snart færdig med sin kandidatuddannelse i Lund.

– Det er jo fantastisk, hvad denne region kan tilbyde.

Den politiske dialog fungerede ikke i 2015

Også det politiske samarbejde voksede og ændrede form. Øresundsrådet blev afløst af Øresundskomiteen, som blev til Greater Copenhagen i 2016. Det, der startede som et samarbejde mellem Malmø og København, blev udvidet til at omfatte flere kommuner og desuden regioner.

– Det er klart, at et større samarbejde giver større legitimitet, og man kan ikke monopolisere samarbejder.

Samtidig går noget tabt, når det ikke længere kun er et samarbejde mellem byer.

– Regioner er mere administrative postulater, mens virkeligheden fungerer uden for dem. Ilmar Reepalus og mit samarbejde var jo også meget personligt. Vi tænkte ens, vi forstod hinanden. Men selvfølgelig er regionale samarbejder det rette på visse områder, f.eks. når det gælder om at styrke Københavns Lufthavn. Den er jo i høj grad af regional interesse.

De ID-kontroller med transportøransvar, som Sverige indførte som følge af flygtningebølgen i 2015 og grænsereglerne i forbindelse med pandemien, nævner han som eksempler på gange, hvor den politiske dialog ikke har fungeret godt. I Danmark var der i 2015 ingen forståelse for den svenske håndtering af flygtningebølgen. Også her er man nødt til at gå tilbage i historien for at forstå nutiden.

– Danmark er historisk set et land, der engang var stort, men som blev lille. Det har sat sig fast rent mentalt. Vi er på vagt, fordi vi ikke selv kan skræmme nogen. Vi er helt afhængige af samarbejde med andre lande.

Konkurrerer langt over sin vægtsklasse

Jens Kramer Mikkelsen har fuld tiltro til fremtiden. Der vil altid være grænsehindringer, og det, man først og fremmest skal fokusere på, er at fjerne handelshindringer. Det er en opgave for det politiske samarbejde, mener han.

Ifølge Jens Kramer Mikkelsen skal ID-kontrollerne ændres. Hvis de anses for at være nødvendige, så skal der være bedre måder at gennemføre dem på, uden at forstyrre pendlere. Sverige og Danmark skal samarbejde om at få virksomhedsetableringer til regionen i stedet for at konkurrere med hinanden og risikere, at vigtige investeringer havner i andre europæiske storbyregioner. Der skal anlægges ny infrastruktur ("før eller siden kommer der en ny Øresundsforbindelse"), veje og jernbaner, som forbinder regionen med Oslo og Tyskland, ikke mindst fordi den kommende Femern Bælt-forbindelse også vil få betydning for udviklingen i Greater Copenhagen. Københavns Lufthavn vil få endnu større betydning. Desuden er regionen porten til Østersøen.

– Det sikkerhedspolitiske samarbejde får større betydning nu, hvor Sverige og Finland er med i NATO. I det nye Europa er der store muligheder for, at Norden kan spille en større rolle, og i det arbejde kan Greater Copenhagen-regionen bidrage på en god måde.

Greater Copenhagen har en unik international styrkeposition, mener han.

– Regionen konkurrerer jo i dag med rigtig store og stærke byregioner i Europa, altså reelt langt over sin egentlige vægtsklasse, især inden for forskning og udvikling. Regionen har naturligt en stærk position, så uanset om det sker politisk eller organisk, så kan udviklingen ikke stoppes. Det er det, der er så positivt!



Foto: News Øresund



"Vi opnår kun en accept af samarbejdet, hvis vi fortsætter med at vokse"

Udviklingen kan ikke stoppes, men det kræver mere end politisk samarbejde, hvis vi skal lykkes med integrationen på tværs af Øresund. Og i virkeligheden begyndte det hele med en ulykkelig forelskelse. Mød Carl Sonesson og Carl Johan Sonesson, far og søn med lang baggrund i regionspolitikken.

Hvis man vil lære mere om politisk lederskab og regionalt samarbejde i Greater Copenhagen i de seneste årtier, er det svært at komme uden om navnet Sonesson.

Carl Sonesson (M) var amtsråd i det daværende Malmöhus amt og formand herfor fra 1991 til 1994. Han har siden været regionsråd og regionsbestyrelsesformand i Region Skåne i perioden 1998-2002.

Hans søn Carl Johan Sonesson (M) har været regionsbestyrelsesformand i Region Skåne siden 2018 og næstformand i Greater Copenhagen. For at forstå udviklingen efter 2000 skal man starte i 1980'erne, mener de.

– I Skåne var interessen for Danmark stor, Skåne har altid kigget vestpå. Det var en forelskelse i Danmark, som bundede i, at skåningene altid har følt, at de egentlig er danske, siger Carl Sonesson.

De gengiver stemningsbilleder: Svenskere, der rejste til Danmark for at feste, gå i Tivoli eller tage flyet fra Københavns Lufthavn. Danskere, der jokede om, at Sibirien starter i Skåne,

og som var trætte af fulde svenskere og havde et slogan, som lød: "Hold København ren – følg en svensker til færgen."

– Desværre var den svenske forelskelse i Danmark ikke rigtig gengældt. Og i Stockholm var der ingen interesse i en Øresundsbro, idet man her ikke kunne se fordelene ved den, siger Carl Sonesson.

EU-drømme om stærke regioner

1990'erne kom med en stor tro på fremtiden, fortæller Carl og Carl Johan Sonesson. Jerntæppet var faldet, og i 1994 indgav Sverige sin ansøgning om EU-medlemskab.

– EU havde stor betydning for, at Øresundsbroen blev bygget. Den fælles politiske vision for det nye, åbne Europa var at opbygge stærke regioner og reducere nationalstaternes magt. Der var en ung generation, som ville kunne rejse overalt. Landegrænser blev uvæsentlige, og i hele Europa så man regioner, som samarbejdede på tværs af landegrænser, siger Carl Johan Sonesson.

I den dansk-svenske region omkring Øresund var det visionen, at broen skulle skabe den store forandring gennem samarbejde,

vækst og et integreret arbejdsmarked. Det har den også gjort, men ikke helt som Carl Sonesson havde forestillet sig.

– Det er en fejl, at den er brugerfinansieret. At det er dyrt at rejse over broen har gjort, at den ikke er blevet folkelig på den måde, vi ønskede. Broafgiften får også en symbolsk betydning af, at vi ikke er integrerede, at broen trods alt udgør en landegrænse. Den bliver en vindebro, som man hejser op med det samme, at det ene land gør noget, som ikke passer det andet, siger Carl Sonesson.

Også rent politisk bruges Øresundsbroen nogle gange til at føre symbolpolitik, mener Carl Sonesson og Carl Johan Sonesson.

– ID- og grænsekontrollerne er ren symbolpolitik. Kontrollen giver indtryk af at ville forhindre grænseoverskridende kriminalitet, selvom politiet og alle andre, der ved noget om det, siger, at der findes langt mere effektive metoder, siger Carl Johan Sonesson.

Grænsekontrollerne kalder han for en fiasko.

– Når vi ikke taler med hinanden, har vi fejlet. Da pandemien kom, og Sverige foranstaltede, at bornholmerne ikke kunne komme videre til det øvrige Danmark, og Danmark gjorde Københavns Lufthavn svært tilgængelig for svenskere ... det går ikke, vi er nødt til at tale sammen.

En del af komplikationerne opstår, fordi visse beslutninger træffes på forskellige niveauer i Sverige og Danmark, mener han. Løsningen ville være at styrke selvstyret i regionerne i Sverige og styrke det nordiske samarbejde.

Mediernes overvågning for dårlig

Integrationen inden for kultur og sprog halter også bagefter, mener både Carl og Carl Johan Sonesson. At unge går over til at tale engelsk med hinanden er sørgeligt, synes de, da det handler om en kulturarv, som vi har et ansvar for at forvalte. Carl Sonesson vender tilbage til den folkelige integration, som hænger sammen med kultur og sprog.

– Folk var tidligere mere opdaterede om, hvad der skete i det andet land. På Sydsvenskans underholdningssider er der

næsten ikke noget om, hvad der foregår i Danmark. Der burde være en ordentlig overvågning af kultur- og forlystelselivet i København, f.eks. en "What's on"-app, om kultur, seværdigheder og andet.

Udviklingen kan ikke stoppes

Det politiske samarbejde over Øresund er stærkere end nogensinde og har fokus på de rette spørgsmål i dag, mener de.

– Greater Copenhagen er en meget vigtig stemme for regionen og i forhold til regeringerne, men gør også konkrete indsatser med f.eks. jobmesser for at styrke arbejdsmarkedsintegrationen, siger Carl Johan Sonesson.

Det politiske samarbejde i først Øresundsrådet, senere Øresundskomiteen, og derefter Greater Copenhagen flyttede samarbejdet fra kommuneniveau til regionalt niveau. En naturlig udvikling, mener Carl og Carl Johan Sonesson.

– Vi opnår kun en accept af samarbejdet, hvis vi fortsætter med at vokse, og så skal vi have oplandet med os. Nu er alle kommuner i regionerne med i samarbejdet, og det giver os legitimitet og styrke. På den måde har vi bl.a. kunnet etablere Greater Copenhagen Task Force og få en ny Øresundsaf tale på plads.

Udviklingen i sig selv kan ikke stoppes, siger de begge.

Energien kommer fra menneskerne, fra de unge, der vil have frihed til at rejse og se sig omkring, og som vil kunne bevæge sig på tværs af landegrænser.

– Vi tror på folket, siger Carl Sonesson.

Og den ulykkelige forelskelse, hvordan er det gået med den? Der er jo alligevel flere svenskere, der pendler til Danmark end omvendt? Carl Johan Sonesson:

– Jo, men nu opdager danskerne også Sverige. De køber sommerhuse, shopper, er turister og tager på spaophold, hvilket i høj grad også skyldes valutaforskellen. Strømmen af danskere over grænsen er godt for integrationen. Hvor de tidligere så Sibirien, ser de nu Skåne. Så ja, der er vel i sidste ende kommet en vis balance i tingene.



Carl Johan Sonesson under et bestyrelsesmøde i Greater Copenhagen, sammen med nuværende formand Lars Gaardhøj og Managing Director Jan Juul Christensen.



"Grænsehindringerne var store og mange i begyndelsen af 2000'erne"

En dansk-svensk regionsudvikling, der er en succeshistorie, men som også har mødt modgang. En fremtid, som måske kan handle om flyvebåde og busmetro over Øresund. Uffe Palludan er fremtidsforsker med et godt blik i bakspejlet.

Uffe Palludans engagement i den dansk-svenske region Greater Copenhagen går langt tilbage. Han begyndte at skrive bøger om regionen, allerede før Øresundsbroen var på plads. Så når det handler om det politiske samarbejde i regionen, er han en af dem, der har overblikket.

– Da beslutningen om at bygge Øresundsbroen blev truffet i 1991, stod Europa i en særlig situation, idet Berlinmuren var faldet, og Sovjetunionen var kollapsede. Det, der førte til den politiske beslutning om en bro, var en fælles vision om en dansk-svensk region, først og fremmest et stærkt samarbejde mellem Malmø og København, hvilket igen ville være til gavn for hele Sverige og Danmark.

Det var enighed blandt de danske og svenske politikere, der gjorde, at den bro, som mange havde drømt om, endelig kunne bygges. En bro til Københavns Lufthavn for svenskerne og motorvejs- og jernbaneforbindelser til lufthavnen for danskerne. Og den skulle være brugerfinansieret for ikke at ramme skatteydere uden for regionen. København havde

fået en metro og byggerier som Den Sorte Diamant, Statens Museum for Kunst og Danmarks Radios nye lokaler i Örestad. I Malmø blev Västra hamnen, Malmø högskola (nu universitet) og Citytunneln bygget.

Visionen var, at Øresundsbroen skulle skabe et fælles arbejdsmarked, men regionen skulle også bygges op af kulturelle samarbejder, f.eks. mellem medierne og universiteterne, forklarer Uffe Palludan. Kernen i det hele var samarbejdet mellem København og Malmø. Her hang succesen sammen med et godt samarbejde på det personlige plan.

– Ilmar Reepalu, kommunalbestyrelsesformand i Malmø, og Jens Kramer Mikkelsen, overborgmester i København, arbejdede utrolig godt sammen.

Mange og store grænsehindringer

Øresundskomiteen blev søsat i 1993 som et politisk samarbejde mellem Malmø, København og flere danske kommuner. Øresundskomiteens fokusområder var blandt andet infra-

struktur og kultur. Samarbejdet blev senere udviklet til at blive regionalt. I 2016 blev Øresundskomiteen Greater Copenhagen, som i dag er det politiske samarbejde mellem Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland, samt 85 kommuner på begge sider.

– Grænsehindringerne var store og mange i begyndelsen af 2000'erne. Derfor var målet for Øresundskomiteen først og fremmest at fokusere på at få dem fjernet, så integrationen kunne tage fart. Desuden talte man tidligt om, at belastningen på infrastrukturen i regionen ville blive stadigt større, og hvad man skulle gøre ved det.

Politiske bestræbelser inden for det nordiske samarbejde havde også betydning for at få løsnet knuderne op. I 2003 fik den tidligere statsminister Poul Schlüter til opgave at foretage en gennemgang af grænsehindringer, som førte til en rapport i 2004. Der blev oprettet en grænsehindringsdatabase, og Grænsehindringsrådet blev etableret. I 2003 indgik man også den første Øresundsaf tale, som gjorde reglerne lettere for pendlere. I 2024 blev der indgået en opdateret aftale.

Busmetro og flyvebåde i fremtiden?

Selvom udviklingen har været en succeshistorie, var der også eksempler på politiske samarbejder, der ikke førte til noget, f.eks. infrastrukturprojekter såsom højhastighedstog.

– Den svenske statsminister Göran Persson drømte om højhastighedstog mellem Stockholm og Hamburg med en rejsetid på fem timer. IBU-projektet skulle kortlægge fremtidige udfordringer inden for infrastruktur og kom med løsningsforslag. Men det var aldrig ordentligt forankret i Danmark, så det kom ingen steder. En stor del af årsagen til, at det gik galt, er, at processerne for trafikplanlægning er helt forskellige i Danmark og Sverige, og at kendskabet til det var alt for lavt.

At svenskere og danskere stadig har dårlige kompetencer inden for hinandens sprog og kultur er områder, som kalder på politiske tiltag, mener han.

– Sprogundervisning i skolerne ville være godt, og politikerne kunne absolut gøre mere for at øge befolkningens viden om hinandens lande. Mange danskere ved næsten ikke, hvad Malmø og Lund er, og at arbejde for at løse det er jo lige så vigtigt som at arbejde med arbejdsmarked og infrastruktur.

Den største fiasko inden for det politiske samarbejde var grænsekontrollerne, mener Uffe Palludan. Først de ID-kontroller med transportøransvar, som Sverige indførte under flygtningekrisen i 2015, og sidenhen de to landes grænserestriktioner under coronapandemien. Grænsekontrollerne var alt for dårligt organiseret, og der var for dårlig dialog mellem landene, konstaterer han.

Nu er Uffe Palludan jo fremtidsforsker, så hvordan ser fremtiden ud for det politiske samarbejde i regionen? Det vil være spørgsmål om infrastruktur, der kommer til at dominere den nærmeste fremtid, mener han, ikke mindst nye faste forbindelser over Øresund. Han mener, at metroen mellem Malmø og København er det forslag, der har de bedste forudsætninger for at kunne lykkes, men frem for alt skal debatten blive bredere og handle om mere end faste løsninger.

– Øresundsbroens kapacitet er underudnyttet i dag. Hvorfor ikke anvende den bedre? Eksempelvis med busmetro med tilknytning til metro og toget. Det vil sige at køre busser over broen, mellem Triangeln i Malmø og Københavns Lufthavn. Det kan man, hvis man forenkler bustrafikken og gør det billigere at køre over broen. Det kunne politikerne samarbejde om at løse. Et andet forslag er en flyvebådslinje mellem Helsingborg og Nordhavn i København, hvor der er en metrolinje, så man hurtigt kan nå alle stationer i København.



"Det, der førte til den politiske beslutning om en bro, var en fælles vision om en dansk-svensk region, det vil sige først og fremmest et stærkt samarbejde mellem Malmø og København, hvilket igen ville være til gavn for hele Sverige og Danmark", siger fremtidsforsker Uffe Palludan. Foto: News Øresund



"Man kan ikke spise hele elefanten på én gang"

Det er gået utrolig godt, og det, der ikke er gået godt, har vi lært af, så det kan gå bedre fremover. Hans Wallmark, Sveriges ambassadør i Danmark, er udelt positiv over for udviklingen i det politiske samarbejde mellem Sverige og Danmark i de seneste 25 år.

Hvis vægge kunne tale, havde ambassadørresidensen på Sankt Annæ Plads i København kunnet fortælle mange historier om dansk-svensk politisk samarbejde gennem tiden. Det kan de ikke, men det kan Hans Wallmark derimod. Han tiltrådte som Sveriges ambassadør i Danmark i efteråret 2024 og må betragtes som relativt ny i den stilling, men han har været medlem af den svenske riksdag i 18 år og har mange års erfaring med svenske samarbejder i Norden, EU, forsvaret og naturligvis med Danmark.

Når Hans Wallmark omtaler det politiske samarbejde og regionens udvikling i de seneste 25 år, er han positiv. Det er gået utrolig godt, og det, der ikke er gået godt, har vi lært af, så det kan gå bedre fremover, er hans holdning.

– Regionen har gennemgået en fantastisk forvandling. Det er, som om vi er gået fra firmafodbold til superligaen, når det handler om virksomheder, arbejdsmarkedet og væksten.

Han kigger gerne tilbage, men har ikke meget til overs for en romantisering af fortiden.

– Det er farligt at blive nostalgisk og blive fanget i et billede af tiden før Øresundsbroen, af turrejsende, flyvebåde, rejsemadder på færgen og ture til Tivoli, eller at man kunne se dansk fjernsyn i Sverige. Det var godt på mange måder, men det var ikke rigtig integration, ikke som vi ser det i dag, hvor 22.500 personer pendler og virksomheder arbejder på begge sider af Øresund.

Integrationen i regionen er ekstra vigtig i tider med globalisering, mener Hans Wallmark, da det er den eneste måde at tackle konkurrencen på. Integration handler ikke om at opgive sit eget særpræg, men om at forstå hinanden. Det bliver endnu tydeligere, når det gælder sproget, mener han.

– Styrken ligger i vores forskelligheder, og der er ingen, som har drømt om en esperanto-region. Men det er klart, at det er vigtigt, at vi forstår hinanden. Vi skal overvinde vores angst og forsøge at klare os på vores egne sprog, når vi kommunikerer med hinanden. Vi mister vores identitet, hvis vi taler engelsk indbyrdes. Selv holder jeg hårdt på, at man skal tale skandinavisk.

Hans Wallmark understreger, at han er hele Sveriges ambassadør i Danmark, ikke kun regionens.

– Ingen region er en byrde, men derimod et aktiv for hele landet. Det er vigtigt, at ingen starter med at tale om problemer, men viser, hvad man bidrager med, f.eks. jobmuligheder, kompetencer og muligheder for virksomhederne.

De vigtigste succeser for det politiske samarbejde i løbet af de 25 år med en bro-region tælles i etapemål og delsejre, mener Hans Wallmark.

– Selvfølgelig kunne vi ønske os mere og hurtigere fremskridt, men vi skal glæde os over detaljerne. Man kan ikke spise hele elefanten på én gang, men må tage én bid ad gangen. Da finansministrene mødtes og underskrev den nye Øresundsftale, var det netop sådan en vigtig delsejr. Vi skal respektere, at der er tale om to forskellige lande med to forskellige styringssystemer. Det tager tid, men vi bevæger os hele tiden fremad.

Hans Wallmark mener ikke, at der har været nogen egentlige tilbageslag i det politiske samarbejde i disse 25 år, heller ikke når det gælder grænselukningerne med Sveriges indførelse af ID-kontrol med transportøransvar i 2015 og perioden under pandemien.

– Sverige blev i hele Norden opfattet som meget anderledes i sin adfærd under pandemien, så det påvirkede alle grænsere relationer og ikke kun dem over for Danmark. Men alle lærte af det og forstod, at man ikke kunne gøre det på den måde.

Erfaringen førte til en aftale om, at Sverige også ved eventuelle grænselukninger garanterer bornholmernes ret til gennemrejse, og Danmark svenskernes ret til adgang til Københavns lufthavn. Sådanne erfaringer fører os fremad, ikke tilbage, understreger Hans Wallmark.

Når Hans Wallmark ser fremad, håber han, at det politiske samarbejde bygger videre på den nye Øresundsftale med flere tiltag for at styrke pendlingen.

– Jeg ville også gerne se mere akademisk samarbejde mellem alle de universiteter og uddannelsesinstitutioner, der findes i regionen. Jeg mener, at vi skal udvide vores perspektiv og tænke nordisk-baltisk, når vi tænker samarbejde. Den absolut største forandring i mange år er, at Sverige og Finland nu er med i NATO. Det vil påvirke virksomheder, produktion og relationerne mellem landene.



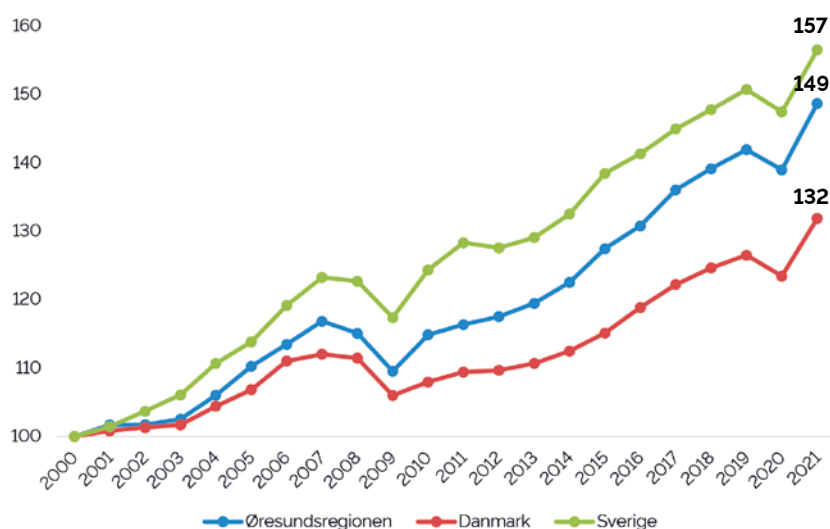
Foto: Rasmus Degnbol/Sveriges ambassade i København

3 ØKONOMISKE INDIKATORER

25 ÅRS UDVIKLING

I dette afsnit præsenteres udviklingen i økonomisk vækst, produktivitet, befolkning, demografisk forsørgelsesgrad, beskæftigelse samt pendling mellem Sverige og Danmark de seneste 25 år.

ØKONOMISK VÆKST

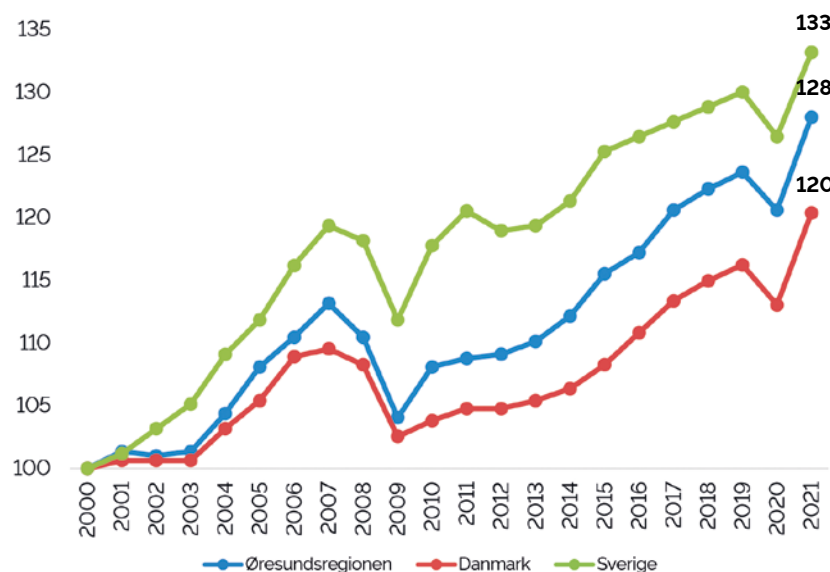


Grafen viser den økonomiske udvikling i form af national og regional BNP-vækst mellem årene 2000 og 2021 (2010-priser, kædede værdier). Udviklingen er indekseret, år 2000 = indeks 100.

- I Øresundsregionen er BNP vokset med 49 procent mellem år 2000 og 2021. Det er en lavere vækst end i Sverige, men højere end i Danmark.
- Inden for Greater Copenhagen har den svenske del haft en stærkere økonomisk vækst end den danske.
- Nedgange ses under finanskrisen i 2009 og coronapandemien i 2020.

Kilde: Øresundsdatabasen

ØKONOMISK VÆKST PR. PERSON

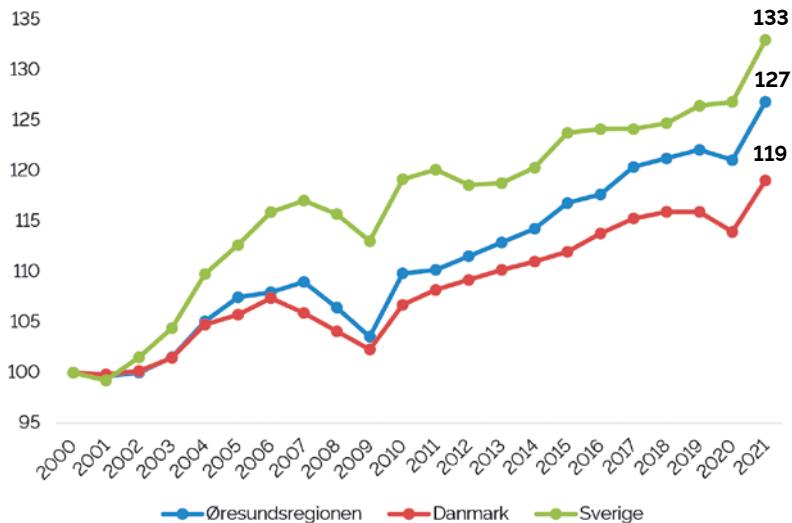


Dette diagram sætter den økonomiske vækst i relation til befolkningen ved at måle BNP pr. indbygger.

- Forskellene er ikke lige så markante mellem Sverige og Danmark målt i BNP pr. indbygger.
- Mellem år 2000 og 2021 er BNP pr. indbygger vokset med 28 procent i Øresundsregionen, hvilket kan sammenlignes med 33 procent i Sverige og 20 procent i Danmark.
- Inden for Greater Copenhagen står den danske del for den stærkeste udvikling med 30 procent mod 25 procent i den svenske del.

Kilde: Øresundsdatabasen

PRODUKTIVITET (BNP PR. BESKÆFTIGET)

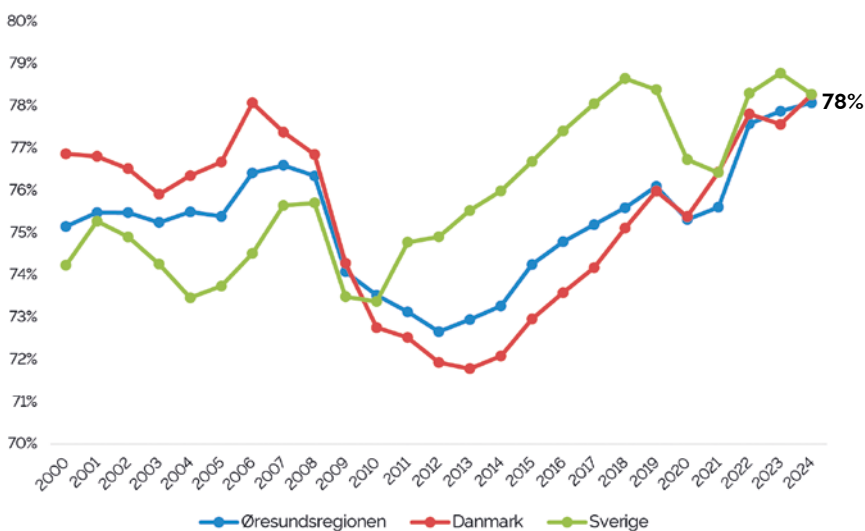


Diagrammet viser produktiviteten i Greater Copenhagen ved at måle økonomiens størrelse (BNP) med den mængde arbejde, der udføres der (antal beskæftigede).

- Produktiviteten er vokset mere i Sverige end i Danmark, siden Øresundsbroen blev indviet. Produktivitetstilvæksten i Øresundsregionen ligger mellem de to landes udvikling.
- Inden for Greater Copenhagen står den danske del for den stærkeste udvikling med 30 procent mod 25 procent i den svenske del.
- Udviklingen i produktivitet følger i høj grad BNP-trenden.

Kilde: Øresundsdata-basen

BESKÆFTIGELSESGRAD



Diagrammet viser beskæftigelsesgraden, dvs. andelen af beskæftigede i befolkningen.

- I dag er beskæftigelsesgraden meget ens i Øresundsregionen, Sverige og Danmark.
- Danmark havde en højere beskæftigelsesgrad end Sverige i årene frem til finanskrisen i 2009. Derefter har Sverige haft den højeste beskæftigelsesgrad.
- Udviklingen i Greater Copenhagen følger i høj grad Danmarks udvikling, hvilket forklares af, at størstedelen af befolkningen i regionen er på den danske side.

Kilde: Øresundsdata-basen



Foto: News Øresund

BEFOLKNING I GREATER COPENHAGEN

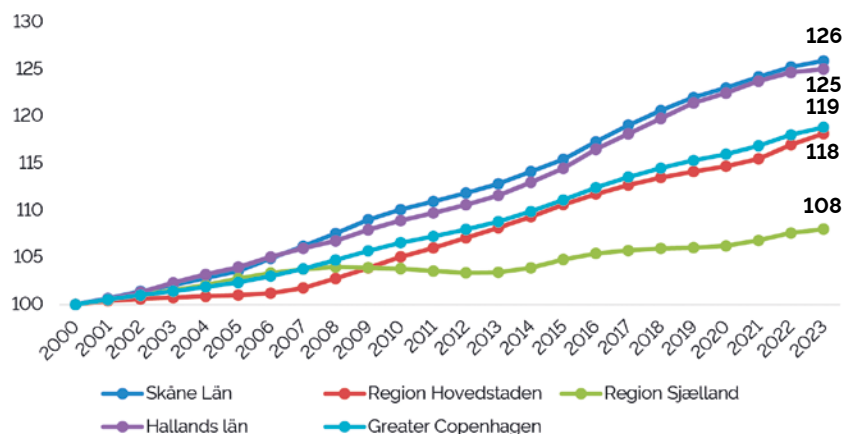


Kilde: Öresundsdatabasen

Diagrammet viser befolkningen i Greater Copenhagen i årene mellem 2000 og 2023.

- Greater Copenhagen har 4,5 millioner indbyggere. Befolkningen er vokset med 19 procent siden år 2000. Det betyder at befolkningen er vokset med mere end 700.000 mennesker siden broen blev indviet.
- Inden for Greater Copenhagen står Skåne for den stærkeste befolknings-tilvækst med 26 procent i årene fra 2000 til 2024.

BEFOLKNINGSTILVÆKST

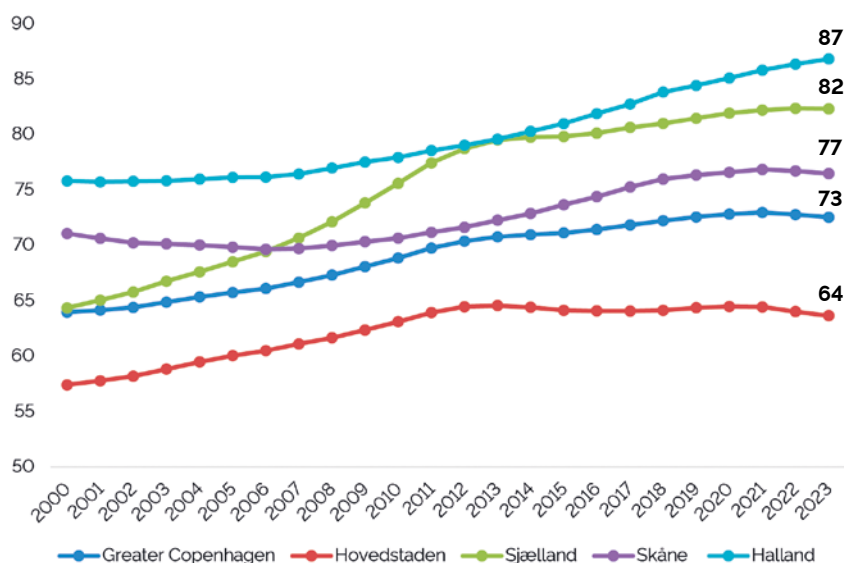


Kilde: Öresundsdatabasen

Diagrammet viser indekseret befolknings-tilvækst (år 2000 = indeks 100) i Greater Copenhagen i årene fra 2000 til 2023.

- Region Hovedstaden har 1,9 millioner indbyggere, og væksten har været 18 procent siden år 2000.
- Region Skåne har 1,4 millioner indbyggere, og antallet er vokset med 26 procent siden år 2000.
- Region Sjælland har 852.000 indbyggere, og antallet er vokset med 8 procent siden år 2000.
- Region Halland har 344.000 indbyggere, og antallet er vokset med 25 procent siden år 2000.

DEMOGRAFISK FORSØRGELSESGRAD

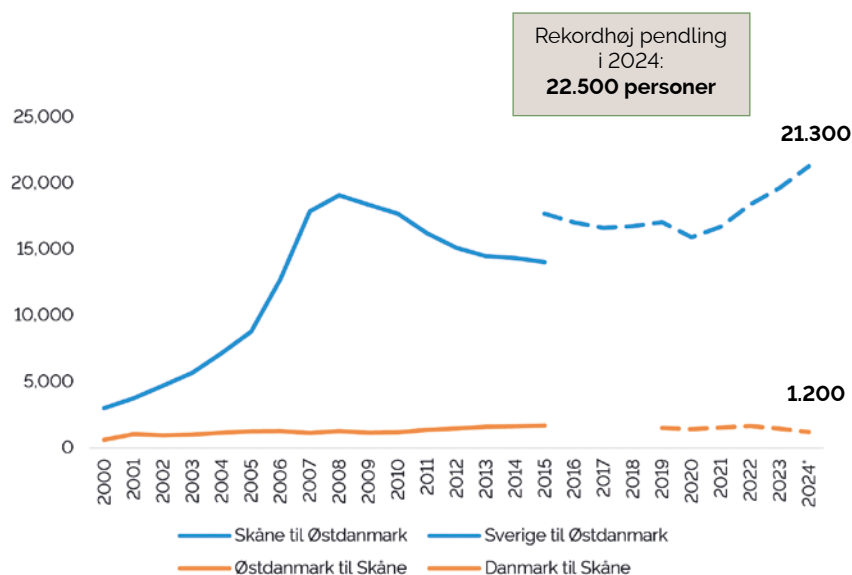


Kilde: Øresundsdatabasen

Demografisk forsørgelsesgrad er andelen af unge og ældre i forhold til andelen af personer i arbejdsdygtig alder (20-64 år). En lav forsørgelseskvote er ønskelig og betyder, at andelen af personer i arbejdsdygtig alder er stor i forhold til andelen af personer, der ikke er i arbejdsdygtig alder.

- Halland havde i 2023 den højeste demografiske forsørgelsesgrad blandt regionerne i Greater Copenhagen med 87 procent.
- Sjælland har den næsthøjeste demografiske forsørgelseskvote med 82 procent.
- Hovedstaden har den laveste demografiske forsørgelseskvote med 64 procent.
- I alle fire regioner er forsørgelsesgraden steget siden år 2000, og allerstørst er stigningen i Region Sjælland.

ARBEJDSPENDLING MELLEM SVERIGE OG DANMARK



Kilde: Øresundsdatabasen. Afbrydelse i tidsserien på grund af ny metode til beregning af grænsependling fra år 2015.

Diagrammet viser antallet af pendlere mellem Sverige og Danmark, det vil sige antallet af personer, der bor i det ene land og arbejder i det andet. Metoden til at måle antallet af pendlere er forskellig før og efter 2015.

- I fjerde kvartal 2024 blev der målt et rekordhøjt antal pendlere, hvor 22.500 personer bor på den ene side af Øresund og har deres arbejdsplads på den anden side.
- Pendlingen faldt under corona-pandemien i 2020. Siden da er antallet af pendlere steget med 30 procent, svarende til 5.200 personer.
- Inden 2024 var det højeste antal i 2008, hvor der i alt var 20.400 pendlere. Derefter faldt pendlingen fra Sverige til Danmark kraftigt på grund af finanskrisens påvirkning.

**GREATER
CoPENHAGEN**