

## PENDINGEN OVER ØRESUND

Udviklingen i pendlingsstrømmen over Øresund har primært fundet sted mellem Sydvestskåne og den danske del af Øresundsregionen. Mens pendlingen fra Sydvestskåne til den danske del af Øresundsregionen udgjorde 55 procent af al pendling over Øresund i 1999, så udgjorde den i 2010 hele 81 procent.

### Øresundspendlere løfter dansk økonomi med 5,5 milliarder kroner om året

Øresundspendlerne bidrog i 2010 med 5,5 milliarder kroner i værditilvækst til den danske økonomi. Siden Øresundsbron åbnede i 2000 har den danske økonomi via øresundspendingen modtaget en betydelig økonomisk indsprøjtning på i alt 33 milliarder kroner. For de penge kan man bygge 1 1/3 Øresundsbro. Den samfundsmæssige gevinst ved

Øresundsbron overstiger med andre ord langt, hvad det har kostet at bygge den. Samtidig med at den danske økonomi får et økonomisk løft af øresundspendingen, sparer den svenske økonomi udgifter til arbejdsløshedsunderstøttelse, fordi svenske arbejdstagere får job i Danmark i stedet for at blive arbejdsløse. I 2010 løb denne besparelse op i 1,3 milliarder kroner.

Beregningerne viser kun en del af den regionaløkonomiske effekt, som Øresundsbron har og har haft. Eksempelvis har den kortere rejsetid over Øresund til og fra Kastrup også haft en positiv effekt på antallet af virksomhedsetableringer i og omkring Malmö samt antal af svenske flyrejsende fra Kastrup. Værdien af disse og mange andre effekter er ikke beregnet.

Øresundsbron er den vigtigste enkeltstående årsag til, at langt flere har fået og

har udnyttet muligheden for at pendle til et job på den anden side af sundet, idet såvel rejsetid som rejseomkostninger er blevet reduceret væsentligt med åbningen af den faste forbindelse.

### Effekter på samfundsökonomien

De mange svenskere, der er kommet ind på det danske arbejdsmarked, har løst et arbejdskraftproblem, og hvis de danske arbejdsgivere ikke havde haft mulighed for at rekruttere svenskere, havde dansk økonomi mistet produktion og dermed værditilvækst.

Samfundsværdien af, at en person er i beskæftigelse, beløber sig til omkring 550.000 kroner. Samfundsværdien måles som en virksomheds værditilvækst per medarbejder.

Værditilvæksten beregnes ved at trække værdien af de råvarer, hjælpemidler og serviceydelser, som virksomheden bru-

### Pendlernes bidrag til værditilvæksten i fordelt på brancher (2010)

	Netto- pendlingsstrøm, personer	Bruttoværditilvækst per beskæftiget i DKK	Øresundspendlernes bidrag til værditilvæksten, millioner DKK
<b>Landbrug, skovbrug, fiskeri og råstofudvinding</b>	15	901.100	14
<b>Industri</b>	778	664.500	517
<b>Forsyningsvirksomhed</b>	40	1.911.800	77
<b>Bygge og anlæg</b>	274	359.000	99
<b>Handel</b>	1.690	382.300	646
<b>Hoteller og restauranter</b>	771	201.600	155
<b>Transport og kommunikation</b>	2.042	730.500	1.491
<b>Finansiering og forsikring</b>	469	1.490.300	699
<b>Ejendomshandel og udlejning af erhvervsjendomme</b>	1.325	791.100	1.048
<b>Offentlig og privat service</b>	300	584.000	175
<b>Uddannelse</b>	285	393.100	112
<b>Sundhedsvæsen</b>	1.325	326.500	433
<b>Kultur, fritid og anden service</b>	323	385.800	125
<b>Ikke oplyst</b>	7	533.900	4
<b>I alt</b>	9.645		5.594

Kilde: Danmarks Statistik, Øresundsdatabanken og Øresundskomiteens egne beregninger

ger i produktionen, fra virksomhedens omsætning. Værditilvæksten går til aflønning af medarbejderne, overskud i virksomheden samt produktionsskatter (ejendomsskatter, vægtafgifter, arbejdsmarkedsbidrag, lønsumsafgift m.m.).

Værditilvæksten per medarbejder varie-

rer betydeligt afhængig af erhverv. Visse erhverv - eksempelvis medicinalvareindustri og finansiel virksomhed - har en meget høj værditilvækst, mens for eksempel hoteller og restauranter har en lav værditilvækst per medarbejder.

Værdien for det danske samfund af øre-

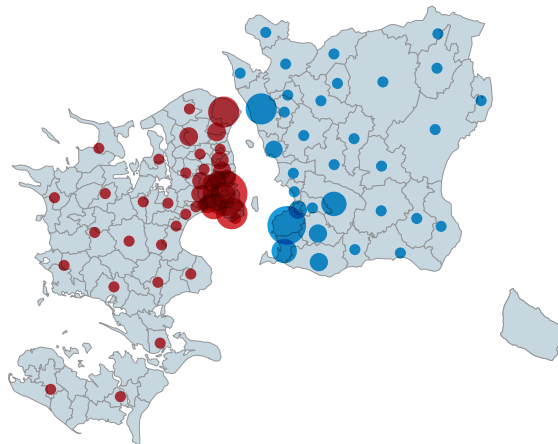
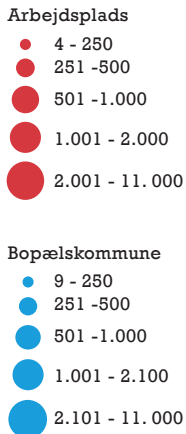
sundspendlernes arbejdskraft svarer til værditilvæksten i de brancher, hvor de er ansat. Beregningerne af pendlernes bidrag til værditilvæksten er baseret på branchefordelt pendlerstatistik fra Øresundsdatabanken samt nationalregnskabstal for den danske økonomi.

### Effekter på arbejdsmarkedet

De danskere, der på et tidspunkt har valgt at bosætte sig på den anden side af sundet og pendle til arbejde i Danmark, har som regel også haft deres job på den danske side, før de flyttede. De bidrager med andre ord lige så meget til dansk økonomi, efter at de er blevet øresundspendlere, som de gjorde før. Allerede i 1999 - inden øresundsintegrationen for alvor tog fart - udgjorde danskerne omkring 10 procent af pendlingen fra Skåne til Sjælland. I analysen betragtes derfor 10 procent af de danske pendlere fra Skåne til Sjælland som et tilskud til den danske økonomi på lige fod med de svenske pendlere.

Pendlingsstrømmen fra Skåne til Sjælland er langt større end strømmen den modsatte vej, som udgjorde 633 pendlere i 2009. I princippet kunne de 633 job i Danmark have været besat af pendlere bosat i Danmark, således at man ved

### Pendling fra den svenske side af Øresund til Danmark (2010)



Kilde: Region Skåne

beregning af pendlernes økonomiske bidrag skulle nøjes med at tage nettopendlingen fra Sverige til Danmark.

### Pendlingsstruktur

96 procent af øresundspendlerne bor i Sverige og arbejder i Danmark. Heraf udgør svenskere 40 procent og dermed

den den største andel, mens danskerne udgør 37 procent. Den resterende andel er født uden for Sverige og Danmark.

57 procent af pendlerne på Øresunds-

bron pendler med tog, mens resten tager bilen. Danskerne, der er flyttet til den svenske del af Øresund, vælger i højere grad end de svenske pendlere at tage bilen til jobbet.

Den store andel danskere skyldes, at det økonomiske incitament til at flytte til Sverige var meget stærkt frem til midten af 2007, hvor de danske boligpriser begyndte at falde. Først i 2005 tog danske

### Øresundspendlernes bopælsland

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Fra Øresund DK til Øresund SE</b>	166	188	204	281	539	533	536	692	734	750	623	708	633	712
<b>Fra Øresund SE til Øresund DK</b>	2.130	2.365	2.584	3.010	3.751	4.697	5.683	7.160	8.783	12.744	17.890	19.097	18.387	17.702
<b>I alt</b>	2.296	2.553	2.788	3.291	4.290	5.230	6.219	7.852	9.517	13.494	18.513	19.805	19.020	18.414

Kilde: Ørestat

### Øresundspendlernes fødested

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Danmark</b>	884	938	929	1.208	1.822	2.419	3.063	3.811	4.545	6.011	7.400	7.379	7.149	6.868
<b>Sverige</b>	1.212	1.362	1.569	1.753	2.004	2.187	2.329	2.804	3.445	4.804	7.225	7.968	7.660	7.315
<b>Øvrige lande</b>	200	253	290	330	464	624	827	1.237	1.527	2.679	3.888	4.458	4.211	4.231
<b>I alt</b>	2.296	2.553	2.788	3.291	4.290	5.230	6.219	7.852	9.517	13.494	18.513	19.805	19.020	18.414

Kilde: Ørestat

### Pendlere fra Øresundsregionen SE fordelt på bopæl og arbejdsplads i procent (2010)

	København by	Københavns omegn	Nordsjælland	Østsjælland	Vest- og Sydsjælland	Øresundsregionen DK
<b>Sydskåne</b>		54	21	4	2	81
<b>Nordøstskåne</b>		0	0	0	0	1
<b>Nordvestskåne</b>		4	3	10	0	18
<b>I alt</b>		59	24	14	3	100

Kilde: Ørestat

virksomheders rekruttering af svenske medarbejdere for alvor fart på grund af arbejdskraftmangel i Danmark.

På grund af den demografiske udvikling (se side 8) i Øresundsregionen ventes der i fremtiden markant større problemer med at skaffe tilstrækkeligt med arbejdskraft i den danske del af Øresundsregionen end i den svenske. Derfor ventes pendlingen i fremtiden i højere grad at blive trukket af reel arbejdsmarkedsintegration frem for boligmarkedsintegration som i de første år af Øresundsbrons levetid.

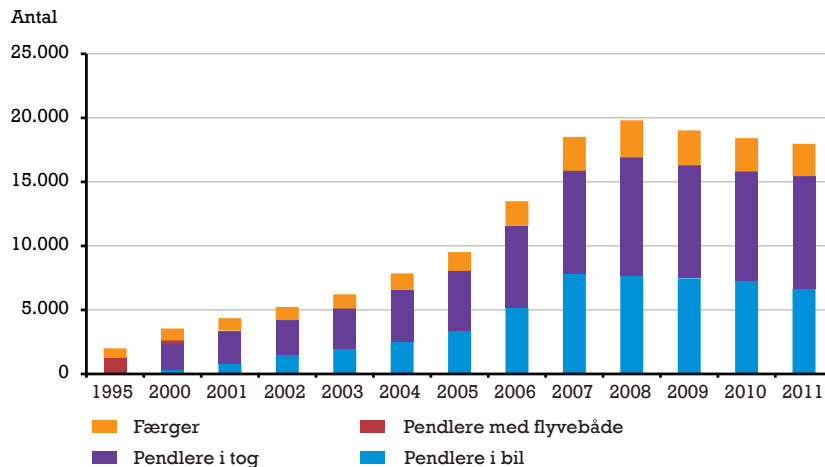
### Antal pendlere

Omkring 18.000 personer pendlede dagligt mellem deres bopæl og arbejdsplads på den anden side af Øresund i 2011. I 1999, året før Øresundsbron åbnede, var der 2.600 daglige øresundspendlere. De første år af Øresundsbrons levetid steg antallet af pendlere pænt,

mens stigningen i perioden 2005–2007 var exceptionelt høj på grund af såvel danske virksomheders arbejdskraftmangel som store prisforskelle på boliger

på de to sider af sundet. I 2008 toppede antallet af pendlere med 19.800 og er siden faldet, i takt med at først finanskrise og siden lavkonjunktur har trukket sine

### Pendlere over Øresund



Kilde: Øresundsbron, DSB og Ørestat. Note: 2011 er Øresundskomiteens beregning

spor i det øresundsregionale landskab.

### Pendlernes branchefordeling

Flertallet af øresundspendlerne fra den svenske del af Øresundsregionen arbejder i den danske tjenestesektor. Det afspejler Københavns erhvervsstruktur, der er stærk inden for forretningsservice, forskning og udvikling (FoU) samt handel. Det er især detailhandlen og forret-

ningsservice, der siden årtusindeskiftet har ansat medarbejdere fra den svenske del af Øresundsregionen.

Transportbranchen har altid haft mange svenske ansatte, hvilket især skyldes Københavns Lufthavn, som traditionelt er en stor arbejdsplads, der tiltrækker ansatte fra et stort opland, inklusive Skåne. Den dag i dag er transport og kommu-

nikation stadig de brancher, der har flest øresundspendlere ansat. I forhold til arbejdspladserne på både den danske og den svenske side af sundet er der relativt mange indpendlere fra den svenske side af Øresundsregionen til handel-, hotel- og restaurant-, transport- og ejendomssektorerne, mens der er relativt få til bygge og anlæg, offentlig administration, undervisning samt social og sundhedsvæsen.

### Pendlere fra den svenske side af Øresundsregionen til den danske side fordelt på brancher

	1999	2010	Andel 1999	Andel 2010
Landbrug, fiskeri og råstofudvinding	6	28	0%	0%
Industri	222	1.365	9%	8%
Energi- og vandforsyning	6	74	0%	0%
Bygge- og anlægsvirksomhed	174	416	7%	2%
Engros- og detailhandel	334	3.083	13%	17%
Hotel og restauration	128	1.307	5%	7%
Transport og kommunikation	682	3.898	26%	22%
Finansiell virksomhed mm.	80	916	3%	5%
Udlejning og ejendomssalg	287	2.416	11%	14%
Offentlig administration og personlig service	70	528	3%	3%
Uddannelse	102	634	4%	4%
Sundhedsvæsen mv.	374	2.447	14%	14%
Renovation, foreninger og kultur	119	585	5%	3%
Uoplyst erhverv	0	5	0%	0%
I alt	2.584	17.702	100%	100%

Kilde: Ørestat

**Pendlernes uddannelsesniveau efter bopæl (2010)**

	Øresundsregionen DK	Øresundsregionen SE
Folkeskole/grundskole	6%	12%
Gymnasiel og erhvervsfaglig uddannelse	27%	44%
Videregående uddannelse	64%	42%
Ukendt	3%	2%

Kilde: Ørestat

Øresundspendlerne arbejder i højere grad end andre i den private sektor. 72 procent af alle pendlere fra såvel den svenske som den danske side er ansat i den private sektor. Det kan sammenholdes med, at kun henholdsvis 60 og 66 procent af arbejdspladserne på den danske og den svenske side er at finde i den private sektor.

Pendlerne er generelt veluddannede. Hele 64 procent af de pendlere, der er bosiddende i Danmark, har en videregående uddannelse, mens uddannelseskompetencerne er noget mere differentierede blandt de svenskbosiddende pendlere; her har 42 procent en videregående uddannelse og 44 procent en

gymnasial eller erhvervsfaglig uddannelse. Til sammenligning er det både på den danske side og svenske side af Øresund kun omkring 35 procent af samtlige 20-64 årige, der har en videregående uddannelse.

Med hensyn til pendlernes fordeling efter køn er det sådan, at for hver tre mænd, der pendler fra den svenske side af Øresundsregionen til den danske, er der kun to kvinder.

