

Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther

**"Öresundsregionen som center og periferi:
Arbejdsmarked, tilgængelighed og den ulige geograf"**

ur

Markus Idvall, Anna Palmehag & Johan Wessman (red.)

CHECKPOINT 2020 - Människor, gränser och visioner i Öresundsbrons tid
(2020)

Serie: Centrum för Öresundsstudier nr 40, ISSN: 1651-775X

Upplaga för elektronisk publicering för forsknings-, utbildnings- och
biblioteksverksamhet och ej för kommersiella ändamål.

Publicerad med tillstånd från Makadam förlag.

DOI: 10.37852/oblu.374.c932

ISBN 978-91-7061-306-7 (tryck)

ISBN 978-91-7061-806-2 (PDF)

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm

www.makadambok.se

Edition to be published electronically for research, educational and library
needs and not for commercial purposes.

Published by permission from Makadam Publishers.

DOI: 10.37852/oblu.374.c932

ISBN 978-91-7061-306-7 (print)

ISBN 978-91-7061-806-2 (PDF)

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden

www.makadambok.se



Denna Creative Common-licens betyder att du som använder verket måste erkänna
ovanstående som upphovspersoner; att spridning av texten är tillåten, men endast
i icke-kommersiella sammanhang; att verket inte får bearbetas.

ØRESUNDSREGIONEN SOM CENTER OG PERIFERI

ARBEJDSMARKED, TILGÆNGELIGHED
OG DEN ULIGE GEOGRAFI

Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther

Øresundsregionen har flere centre og periferier og ligger i et europæisk perspektiv måske i periferien, lidt uden for de vigtigste europæiske centre for økonomisk aktivitet. Regionen er dog centralt placeret i den nordeuropæiske kontekst.¹ Der er København og Malmø som bymæssige centre, hvor urbaniseringen og transformationen fra industriby til vidensby har været central. Der er den urbane periferi omkring København, som er under omdannelse, og Skåne som er periferi i Sverige. Periferien i Skåne og på Sjælland uden for de større byer er præget af omstilling og betydelige afstande. Det er således en region med både stor tilgængelighed og mangel på tilgængelighed, der er urbanisering med centralisering, og der er marginalisering, der er to lande og byer med forskellige forudsætninger og placering i den nationale arbejdsdeling. I et samfundsgeografisk perspektiv rummer Øresundsregionen således mange grænser, opdelinger og problemstillinger. De vil også være der fremtiden, hvor centralisering og marginalisering vil skabe nye grænser og udfordringer. Vi må spørge, om der således er én Øresundsregion, eller om Øresundsregionen blot er en række geografisk sammenhængende områder, som deler en bro. Vi vil med udgangspunkt i tilgængelighed, pendling og arbejdsmarked analysere udviklingen i Øresundsregionen og vise de centrale geografiske problemstillinger omkring den ulige udvikling i regionen. Vi ser også fremad på de rumlige konsekvenser af nye former for mobilitet og forandrede arbejdsmarkedsstrukturer.

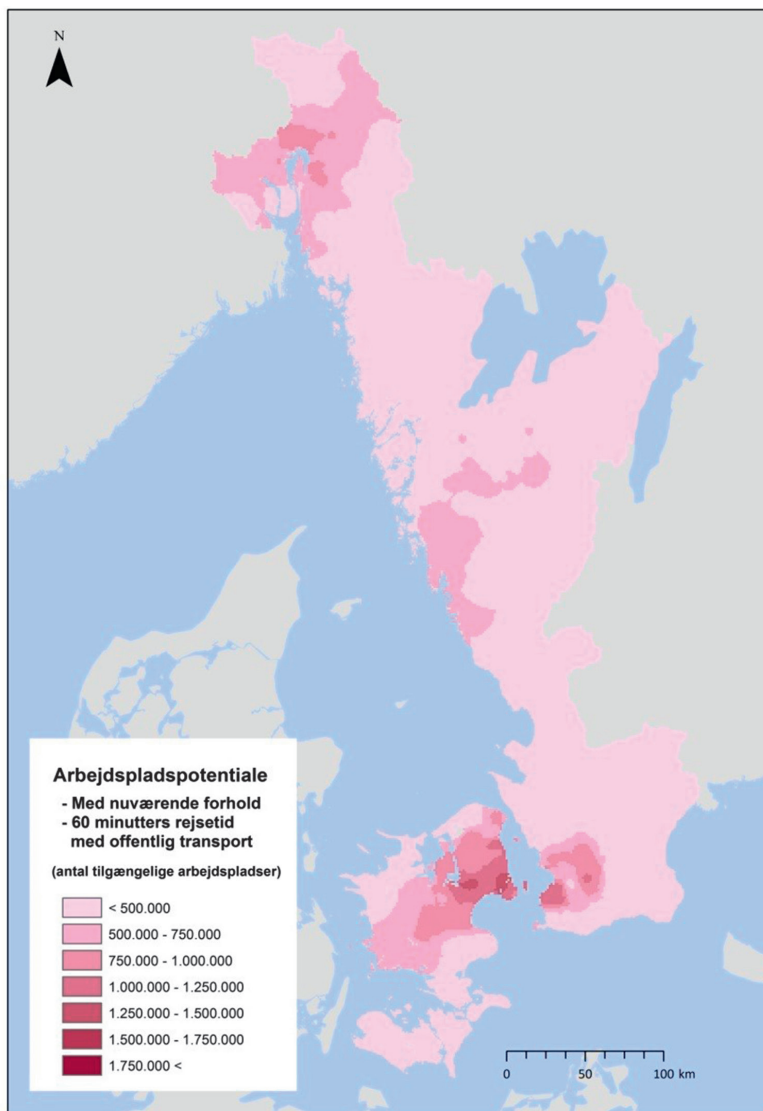
To lande, to kontekster

Skåne kan betragtes som semi-periferi qua Malmøs størrelse i den nationale svenske kontekst. København derimod kan betragtes som center i den nationale danske kontekst. Disse to modsætninger ligger i umiddelbar geografisk nærhed af hinanden og minder os om, at vores geografiske forståelse af center og periferi i høj udstrækning snarere er forankret i en national, geografisk forståelsesramme end en international. Tilstedeværelsen af periferi nær et center og omvendt giver dog muligheder for at udnytte de potentialer, som henholdsvis center og periferi giver.

Selv om Danmark og Sverige som små, åbne økonomier har mange ligheder, er der også centrale forskelle i deres nationale økonomiske struktur. Danmark er for eksempel historisk set mere præget af lavteknologi og service og små og mellemstore virksomheder end Sverige, som har været præget af mere højteknologisk produktion og langt flere store virksomheder. Hertil kommer betydelige institutionelle forskelle, blandt andet omkring arbejdsmarkedsregulering. Det har historisk set betydet, at de svenske og de danske økonomiske konjunkturer har haft en tendens til at være lidt i modfase. Både lavkonjunktur og højkonjunktur er ofte kommet forskudt, hvilket giver de to sider af Øresundsregionen udfordringer, men også mulighed for at supplere hinanden både i krise og i fremgangstider. Et tydeligt eksempel på dette var i starten af 2000'erne, hvor boligmarkedet i København og omegn var præget af markant stigende boligpriser. I den periode valgte flere danskere at flytte til Malmø og bosætte sig, fordi presset på boligmarkedet ikke var lige så voldsomt her, samtidig med man kunne bo tæt på København og det københavnske arbejdsmarked. I samme periode var der også stor efterspørgsel på kvalificeret arbejdskraft i hovedstadsområdet, og det tilskyndede flere svenskere til at søge mod det københavnske arbejdsmarked. Således afhjalp Skåne noget af behovet for arbejdskraft i København samtidig med delvis at kompensere for stigende boligpriser i Københavnsområdet, hvilket førte til en stigende interaktion over sundet via Øresundsbroen.

Tilgængelighed og interaktion

Tilgængelighed er et nøglebegreb i forståelsen af regional udvikling og geografisk ulighed. Det kan for eksempel være virksomhedernes tilgængelighed til underleverandører, arbejdskraft, vidensnetværk eller markeder, eller det kan være tilgængeligheden til potentielle jobs for befolkningen. Figuren til højre, der stammer fra en større undersøgelse af tilgængeligheden, viser befolkningens adgang til samtlige tilgængelige potentielle



*Arbejdsplads-
 potentiale
 over adgangen
 til samtlige
 tilgængelige
 arbejdsplad-
 ser (2011) ved
 60 minutters
 rejsetid.**

arbejdspladser ved en rejsetid på 60 minutter i Sydsandinavien i 2011.² Det er således et visuelt, idealiseret eksempel på én type tilgængelighed i Øresundsregionen, som afspejler regionens grundlæggende struktur mellem center og periferi. Var man for eksempel bosat i de mørkest farvede områder, havde man i 2011 adgang til mere end 1,75 millioner arbejdspladser inden for en times pendling med offentlig transport. Kortet herover viser også en tydelig differentiering af tilgængeligheden i Øresundsregionen, hvor især de centrale dele af København og Malmø har en høj grad af tilgængelighed. Til gengæld er der en betydeligt lavere grad af tilgængelighed i store dele af Skåne, Vestsjælland og

Sydsjælland, hvilket er resultat af infrastrukturen, herunder Øresundsbroen, men også af den geografiske fordeling af den økonomiske aktivitet med en koncentrationen af arbejdspladser i storbycentrene, blandt andet som følge af den høje tilgængelighed til arbejdskraft. Denne koncentration peger på agglomerationsfordele som en afgørende proces i skabelsen af geografisk ulighed i regionen.

Potentiel tilgængelighed er én ting, den faktiske interaktion noget andet. Et eksempel på den faktiske interaktion kunne være pendlingen mellem Danmark og Sverige i Øresundsregionen. I 2015 pendlede 15.182 personer mellem Danmark og Sverige. En forholdsvis beskeden del af den samlede pendling i regionen og et fald fra 18.414 i 2010. Langt den største del af pendlere, sammenlagt 92,5 procent, er bosat i Sverige.³ Det vil sige, at på trods af den høje grad af tilgængelighed i de centrale dele af regionen er retningen på interaktionen ganske ensidig. Det fremgår også af tabellen til højre, at de fleste pendlere er bosat i de centrale dele af Øresundsregionen, hvor tilgængeligheden er højest. For eksempel er 80 procent af pendlere, der bor i Sverige, bosat i Skåne SV, som inkluderer Malmø og Lund. Samme mønster kan observeres på den danske side. Langt de fleste pendlere har en videregående uddannelse, men der er en klar forskel på uddannelsesstrukturen blandt pendlere bosat i henholdsvis Danmark og Sverige. Kun tre procent af pendlere bosat i Danmark har grundskole som højeste fuldførte uddannelse, mens tallet for svensk bosatte pendlere er 12,7 procent. For pendlere med en videregående uddannelse er tallene for Danmark 77,3 procent, men for Sverige kun 54,5 procent. Både omfang og uddannelsesstruktur peger på de beskrevne nationale forskelle i den økonomiske udvikling og regionernes placering i den nationale arbejdsdeling. Tilgængelighed er således én ting, men faktisk interaktion beror på institutionelle og samfundsøkonomiske forhold.

Byområdernes genkomst, krise og ny urbanisering

Centralt i Øresundsregionen er de store byområder, som i dag er drivkraften i regionens økonomiske udvikling, men det har ikke altid været tilfældet. Dette kan illustreres ved Københavns og Malmøs genkomst. Både København og Malmø har transformeret sig fra i 1970'erne at være domineret af industriel produktion til i dag at være domineret af erhverv, der primært konkurrerer på viden, især inden for servicesektoren, men også inden for højteknologisk industri. Transformationen slog dog tidligere igennem i København end i Malmø.

Efter en lang periode med afindustrialisering, suburbanisering, omdannelse og økonomisk krise især i de centrale dele af København begyndte byen en genrejsning

Andel procent, vertikalt (2015)	A	B	C	D	E	F	I alt	G	H	I	J	I alt
Grundskole	1,8	4,5	2,5	33,3	7,0	13,8	3,0	11,5	18,9	12,6	18,1	12,7
Ungdomsuddannelser (gymnasiale eller erhvervsuddannelser)	14,2	20,8	21,8	66,7	38,6	37,9	18,6	29,0	39,5	40,4	41,2	31,3
Kort, mellemlang og lang videregående uddannelse samt forskeruddannelse	82,9	72,5	75,2	0,0	54,4	44,8	77,3	58,0	41,1	44,8	39,6	54,5
Uoplyst	1,0	2,2	0,5	0,0	0,0	3,4	1,1	1,5	0,5	2,2	1,1	1,4
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Andel procent, horisontalt (2015)	A	B	C	D	E	F	I alt	G	H	I	J	I alt
Grundskole	35,3	23,5	14,7	2,9	11,8	11,8	100,0	72,4	4,0	1,6	22,0	100,0
Ungdomsuddannelser (gymnasiale eller erhvervsuddannelser)	45,0	17,5	20,9	0,9	10,4	5,2	100,0	74,2	3,4	2,1	20,3	100,0
Kort, mellemlang og lang videregående uddannelse samt forskeruddannelse	63,0	14,7	17,3	0,0	3,5	1,5	100,0	85,4	2,0	1,3	11,2	100,0
Uoplyst	53,8	30,8	7,7	0,0	0,0	7,7	100,0	84,7	1,0	2,5	11,9	100,0
I alt	58,8	15,7	17,8	0,3	5,0	2,6	100,0	80,2	2,7	1,6	15,5	100,0
Ændring procent (2010-2015)	A	B	C	D	E	F	I alt	G	H	I	J	I alt
Grundskole	50,0	14,3	-73,7	-	300,0	-20,0	-15,0	-30,7	-24,5	-47,3	-41,0	-33,4
Ungdomsuddannelser (gymnasiale eller erhvervsuddannelser)	55,7	-11,9	2,3	-	22,2	-15,4	19,2	-28,7	-32,1	-18,4	-33,5	-29,7
Kort, mellemlang og lang videregående uddannelse samt forskeruddannelse	105,2	57,3	49,0	-	106,7	62,5	84,3	-8,5	-23,0	-8,8	-18,6	-10,1
Uoplyst	-53,3	300,0	-50,0	-	-	-	-27,8	-16,6	-33,3	66,7	-22,6	-16,5
I alt	88,7	34,8	21,7	-	67,6	11,5	59,7	-18,4	-27,2	-19,3	-29,9	-20,7

Tabel: Andel og ændring i andel af øresundspendlere fordelt på uddannelsesniveau og efter bosted (Kilde: <http://www.orestat.dk/>)

A København By
B Københavns Omegn
C Nordsjælland
D Bornholm
E Østsjælland

F Vest- og Sydsjælland
G Skåne SV
H Skåne SØ
I Skåne NØ
J Skåne NV

fra midten af 1990'erne og frem til finanskrisen i 2008. En genrejsning, som også var en transformation fra industriby til vidensby med de udfordringer, som det har medført, herunder dilemmaet mellem velfærdsby og konkurrenceby.⁴ Det var ikke kun en genrejsning af de centrale dele af storbyregionen, men også en fortsat fremkomst og omdannelse af de ydre dele af den, hvor nye borgere flyttede til, og nye erhverv opstod. Perioden mellem 1990'erne og slutningen af 2000'erne havde således to spor i Hovedstadsområdet: en udvikling og vækst i de centrale dele og en fysisk spredning af omdannelse og vækst til at inkludere selv periurban-områder.⁵

Efter krisen i 2008 og frem til i dag er det i højere grad en ændret urbanisering, der kan observeres i den danske del af Øresundsregionen. Hovedstadsområdets økonomisk-geografiske strukturer har siden krisen været domineret af en urbanisering af København. Fra 2008 har Hovedstadsområdet oplevet en stigende befolkning og flere beskæftigede, både hvad angår bopæl og arbejdssted. Men samtidig med dette er urbaniseringen blevet mere geografisk ulig. Det er især København og de nærmeste kommuner, som oplever fremgang, mens resten af Hovedstadsområdet oplever en mere moderat befolkningsvækst, erhvervsmæssig omstilling og tab af beskæftigelse, dog med en vis variation – der er for eksempel mindre byer i det øvrige hovedstadsområde, som oplever vækst.⁶ Generelt er der dog en klar tendens til centralisering i de centrale dele.⁷

På den anden side af sundet har Malmø også haft større udfordringer med skiftet fra industrisamfund mod vidensintensiv produktion. Byen mistede i kølvandet af 1970'ernes krise mange af de metal- og tekstilindustriarbejdspladser, der dominerede byen. Den negative udvikling fortsatte op i 1990'erne, hvor byen inden for få år mistede en fjerdedel af alle sine job, da først Kockumsværftet og dernæst Saab stoppede deres lokale produktion. I 1993 havde Malmø den højeste arbejdsløshedsprocent i Sverige.

Siden har man i Malmø arbejdet med at ændre byens økonomiske situation. Man har kortlagt byens svagheder og på den baggrund formuleret en strategiplan, som har fokuseret på at transformere erhvervsstrukturen, øge uddannelsesniveaet og forbedre boligudbuddet.⁸ Midlerne har været et nyt universitet, ombygningen af den gamle skibsværftsgrund, Øresundsbroen og Citytunnelen samt store byfornyelsesprojekter, planer som ses i mange lignende byer. Alt sammen har det ændret byens image og gjort den mere attraktiv for den yngre befolkning i Sverige.⁹ Disse tiltag har transformeret byen, så den i dag står stærkere i den nationale og internationale konkurrence om investeringer og tiltrækning af veluddannet arbejdskraft, selvom alle problemerne langt fra er løst, blandt andet er arbejdsløshedsprocenten stadigvæk høj både i sammenligning med Danmark og med det svenske gennemsnit.

Den ydre by

I den urbane periferi omkring København og Malmø-Lund sker der også en transformation i disse år. Denne drives primært af, at disse områder i stigende grad inddrages i urbane sammenhænge. Dette er blevet benævnt den ydre by eller det peri-urbane.¹⁰ Den ydre by er karakteriseret ved fire inter-relaterede processer. For det første finder der en erhvervsmæssig omstrukturering sted, hvor de agro-industrielle rum transformeres til service- og vidensøkonomi, som i højere grad indgår i storbyregionens geografiske arbejdsdeling. For det andet er den ydre by blevet et bosted for en byrelateret befolkning, hvor den stigende befolkning og tilflytning af erhvervsaktive, der er knyttet til det urbane arbejdsmarked, og børnefamilier er med til at forandre og skabe nye forbrugs- og pendlingsmønstre. For det tredje skaber denne udvikling et stigende lokalt forbrug og efterspørgsel efter for eksempel detailhandel, offentlig service og kultur- og fritidsaktiviteter. Dette har resulteret i ny økonomisk aktivitet og opstart af virksomheder blandt andet i nedlagte landbrug. Opstart af virksomheder omfatter på den ene side virksomheder, der servicerer lokalt, og på den anden side virksomheder, der servicerer regionalt eller globalt, for eksempel inden for IT. Opstartsvirksomhederne kan også



Områdene uden for byerne kan kaldes den ydre by eller det peri-urbane. Disse er i stigende grad blevet knyttet til byerne blandt andet ved, at de, der bor på landet, pendler ind til arbejde i byen og ved, at mennesker dyrker fritidsaktiviteter i hele regionen.



Både København og Malmø har gennemgået forandringen fra at være domineret af industriel produktion til i dag at være domineret af erhverv, der primært konkurrerer på viden inden for især service- og højteknologisektoren. I Malmø er denne udvikling blandt andet sket gennem store byfornyelsesprojekter, hvor Turning Torso er blevet et ikonisk symbol.

være en del af en bostedsstrategi, da virksomheden giver mulighed for at bosætte sig i landskabet blandt andet på grund af mindre afhængighed af pendling. For det fjerde er der sket en funktionsomdannelse i det rurale landskab. Ændringerne er skabt af for eksempel en stigende fritidsøkonomi, som inkluderer golfanlæg, fiskeri, bed & breakfast og gårdbutikker, men også opbevaring, snerydning og rideskoler. Fritidsøkonomien er ikke kun lokalt orienteret, men forbruges af hele regionens befolkning og af den globale turisme. Alt i alt er der sket en stigende integration af de nærtliggende rurale områder i storbylandskabet, hvor udviklingen drives mere af urbaniseringen end af landbrugsudviklingen. Der er således opstået en omstrukturering af periferien, som er inter-relateret til urbaniseringen.

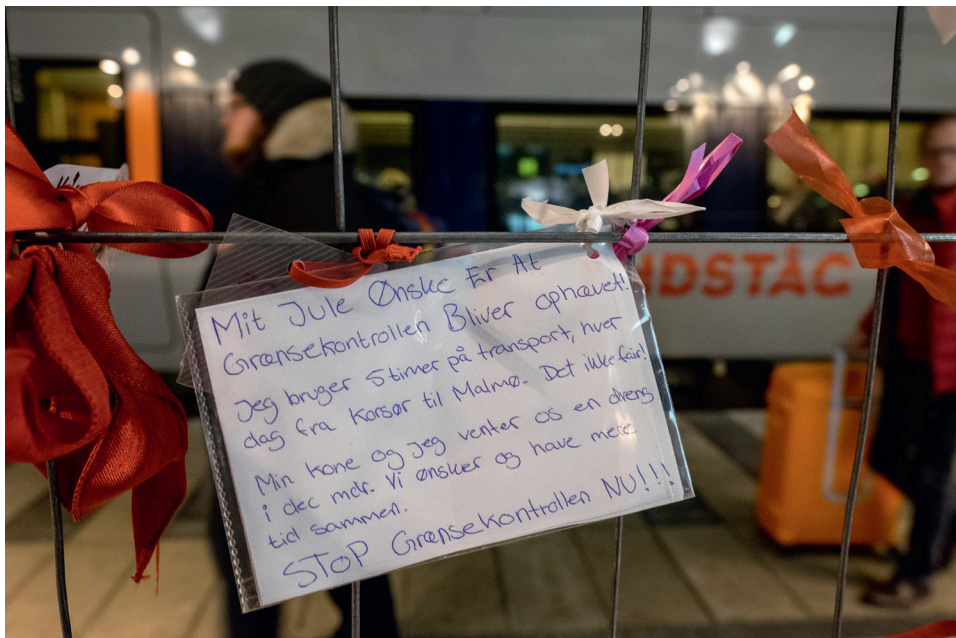
Udviklingen i den ydre by er dog konjunkturbestemt. Efter den finansielle og økonomiske krise i 2008 er udviklingen i de ydre byområder fortsat med at stige, men med mere moderate vækstrater end tidligere og også lavere vækstrater end i de centrale bydele.¹¹ Det betyder, at urbaniseringen af den ydre by fortsat finder sted, om end omdannelsens hastighed ikke er lige så høj som i selve byerne. Enkelte steder har endda oplevet nedgang, ikke kun i befolkning, men også i den økonomiske aktivitet, hvilket står i kontrast til den fortsatte vækst i især de centrale dele af København, hvor beskæftigelsen rettede sig allerede omkring 2010.

Periferien, omdannelse og krise

Øresundsregionen er kendetegnet ved to typer af periferi. København er hovedstad og har store dele af Sjælland som sit arbejdsmarkedsopland. Sjælland kan derfor betragtes som periferi i forhold til København. Samtidig kan Malmø-Lund i en svensk kontekst opfattes som semi-periferi i forhold til Stockholm, og er omkranset af opland med periferi-karakteristika.¹² Det, der blandt andet kendetegner periferien er, at den er præget af en mere industriel erhvervsstruktur og oftest også en arbejdsstyrke med mere håndværksbaserede kvalifikationer. Det betyder, at store dele af periferien i transformationen mod en mere vidensbaseret økonomi rammes ekstra hårdt af fald i arbejdspladser, virksomhedslukninger og manglende nye investeringer, og da der ikke i samme omfang skabes servicejobs i disse områder, forværres faldet. Denne udvikling ses ikke kun i periferien i Øresundsregionen, men i store dele af periferien i Europa. Resultatet er affolkning gennem fraflytning af især unge, øget gennemsnitsalder og at flere og flere søger mod de større arbejdsmarkeder, der er tilknyttet de store byområder. Dette skaber en større gensidig afhængighed mellem det perifere og det centrale samt øger de gennemsnitlige pendlingsafstande samtidig med, at koncentrationen af den økonomiske aktivitet øges.

Fremtidens tilgængelighed og interaktion

En styrke ved regionen er dens infrastruktur. Øresundsbroen har muliggjort et arbejdsmarked, hvor arbejdskraft bosiddende i Danmark kan søge mod Sverige, og arbejdskraft bosat i Sverige kan søge mod Danmark. Dermed har Øresundsbroen udvidet tilgængeligheden af arbejdskraft for virksomheder på begge sider af sundet, ligesom beskæftigelsesmulighederne for arbejdskraften er steget. Figuren på side 89 viser, hvor mange arbejdspladser, der i 2011 var lokaliseret inden for 60 minutters kørsel med of-



Muligheden for at kunne rejse gnidningsfrit mellem Danmark og Sverige er vigtig for mange Øresundspendlere. En barriere, som nævnes af mange i den spørgeskemaundersøgelse, som Folklivsarkivet i Lund og Dansk Folkemindesamling har udført, er grænse- og identitetskontrollen, der blev indført i 2015–2016.

fentlig transport. Det øgede rekrutteringsgrundlag burde fremme konkurrenceevnen i regionen som helhed og sikre bedre match mellem udbudte og efterspurgte kompetencer til gavn for både virksomheder og arbejdskraft. Dette bliver dog udfordret på forskelligvis også i fremtiden. Vil Skåne og Sjælland fortsat kunne supplere hinanden? Vil der være det nødvendige kompetencematch mellem vidensøkonomiens nye krav om viden, fleksibilitet og mobilitet? Flere og flere højstatusjobs bliver også mere mobile og kræver for eksempel et flydende arbejdssted, hvor man arbejder hos kunden eller i projekter, hvor man mødes forskellige steder. Disse job indebærer således et andet pendlingsmønster, som kan udfordre infrastrukturen i Øresundsregionen og medføre yderligere koncentration af disse jobs i de centrale dele af regionen, hvor tilgængeligheden er høj. Dette kan også have en social slagside, hvor den del af befolkningen, som har lavtlønsjob, må bosætte sig mere perifert og derfor opleve stigende transporttid.

Virkelighedsnært kan regionens infrastruktur ses fra et økonomisk synspunkt som

en styrke med en social slagside, men den kan også set fra et brugerperspektiv opleves som en af regionens svagheder. En forbindelse mellem København og Malmø resulterer i øget tilgængelighed, men for eksempel kan selv små forsinkelser resultere i stress i dagligdagen. Af den spørgeskemaundersøgelse, som Folkklivsarkivet i Lund og Dansk Folkemindesamling gennemførte blandt øresundspendlere fremgår det, at stress over usikkerheden over for forsinkelser i togtrafikken er et udtalt problem.¹³ Usikkerhed omkring at kunne nå at hente børn i institution inden lukketid er med til at mindske lysten til arbejdsrelateret pendling på tværs af Øresund. Ønsket om at udvide Københavns metro til også at nå Malmø for derigennem at øge transportmulighederne er tilbagevendende hos flere af de personer, der pendler i forhold til arbejde på tværs af sundet. Andre barrierer, der nævnes, er grænse- og identitetskontrollen, der blev indført i 2015–2016. Selvom omfanget af denne i dag er væsentligt reduceret i forhold til, da den blev indført, betyder usikkerheden og den ekstra rejsetid, at lysten til at pendle over sundet for at arbejde er væsentligt reduceret hos de respondenter, der har oplevet denne ændring. Spørgsmålet er naturligvis, om en usikkerhed over for forsinkelser ville have samme betydning for pendlingsmønstre mellem eksempelvis Roskilde og København eller Höör og Malmø. Den umiddelbare vurdering er, at bevidstheden om ikke bare at være på den anden side af sundet, men også i et andet land, har betydning for vores vilje til at pendle. Dermed kan man også udlede, at Øresundsregionen som region ikke er mere konstitueret, end at de grænsedragninger, der er mellem Danmark og Sverige, udgør en mental barrierer på arbejdsmarkedet, og at det stadig er mere naturligt at søge efter job på sin egen side af grænsen end på den modsatte side af grænsen. Måske kan en styrkelse af infrastrukturen gennem en fast forbindelse fra Helsingør til Helsingborg og en udvidelse af Københavns Metro til også at dække Malmø reducere nogle af de usikkerhedsskabende barrierer, der er i forhold til at bo i ét land og arbejde i et andet, men samtidig skal man også huske på, at selv om vi forbedrer tilgængeligheden, er de mentale, administrative, kulturelle og økonomiske barrierer stadig en betydelig hindring for et integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund. Øget tilgængelighed fører ikke nødvendigvis til øget interaktion.

Noter

1. Åke E. Andersson, David Emanuel Andersson & Christian Wichmann Matthiessen, *Øresundsregionen. Den dynamiska metropolen*, Dialogos, Stockholm, 2013.

2. Arbejdspladspotentialer er beregnet med udgangspunkt i antallet af beskæftigede i områdets 185 kommuner i 2011 og rejsetiden med offentlig transport mellem alle kommuner. Rejsetiderne er baseret på udtræk af

rejsetider mellem hovedbyerne i kommunerne fra rejseplanen.dk, resrobot.se og ruter.no. Da rejsetiderne mellem hovedbyerne varierer i løbet af dagen, er disse konsekvent sat til den kortest mulige. For at visualisere de potentielle arbejdspladser, man kan nå i de enkelte kommuner, på et kort, er værdierne imellem hovedbyerne i de 185 kommuner endelig blevet estimeret ved en interpolation mellem hovedbyerne. Beregningen af potentiale-værdierne er vedhæftet en række usikkerheder, og potentialekort må derfor ses som et teoretiseret og idealiseret billede af virkeligheden. I beregningen af potentiale-værdierne er der kun taget udgangspunkt i rejsetiderne med offentlig transport og dermed ikke i rejsetiderne ved privat bilkørsel. Det er en fejlkilde, der kan have stor betydning i de yderligt liggende dele af korridoren, hvor tilgangen til offentlig transport ofte er begrænset. En anden central fejlkilde ved beregningen af potentiale-værdierne er, at den kun tager udgangspunkt i et centralt punkt i kommunernes hovedbyer. Beregningen bygger derved på en indirekte antagelse om, at alle kommunernes arbejdspladser er placeret her, og at alle rejser starter og slutter i disse hovedbyer.

3. "Pendlere og øvrige indkomstmøtagere fra Sverige til Danmark efter bopælskommune, arbejdsstedskommune, type og køn (1997–2015)" og "Pendlere og øvrige indkomstmøtagere fra Danmark til Sverige efter bopælskommune, arbejdsstedskommune, type og køn (1997–2015)", Ørestat, <http://www.orestat.se/sv/oresunds-databasen-dansk>, 2019.

4. Hans Thor Andersen & Lars Winther, "Crisis in the Resurgent City? The Rise of Copenhagen", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, nr. 3, 2010, s. 693–700.

5. Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther, *The Urban Turn. Cities, Talent and Knowledge in Denmark*, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus, 2012.

6. Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther, *Hovedstadsområdets erhvervs- og befolkningsudvikling. Viden og forskningstemaer*, https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/state-of-the-art_jan_2019.pdf, 2019.

7. Kristian Bothe, Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther, "Spatial restructuring and uneven intra-urban employment growth in metro- and non-metro-served areas in Copenhagen", *Journal of Transport Geography*, vol. 70, 2018, s. 21–30.

8. Mats Olsson, "Stad och identitet – Malmö", *Europæiske byer i en global æra. Byidentiteter og regional udvikling*, Svava Riesto (red.), Miljøministeriets Landsplanafdeling, København, 2002, s. 74–79; Sven Nilsson, "Malmö 2015. År 1996 presenterade Malmö stad en framtidsvision för 2015. Nu har vi hunnit halvvägs", *Sydsvenskan*, 16–17 februar 2006.

9. Kristina Vaarst Andersen, Markus Bugge, Høgni Kalsø Hansen, Arne Isaksen & Mika Raunio, "One Size Fits All? Applying the Creative Class Thesis onto a Nordic Context", *European Planning Studies*, vol. 18, nr. 10, 2010, s. 1591–1609.

10. Hansen & Winther, *The Urban Turn*.

11. Hansen & Winther, *Hovedstadsområdets erhvervs- og befolkningsudvikling*.

12. Karl-Johan Lundquist & Lars-Olof Olander, *Omvandlingens geografi. En studie i svensk ekonomi och regions roller genom tre decennier*, Region Skåne, Kristianstad, 2007.

13. Lunds universitets Folklivsarkiv (LUF) M 27 881.

* Kilde til figur s. 89: Kristian Bothe & Lars Winther (red.), *Hurtige tog får arbejdsmarkedet til at vokse. Regional udvikling: tilgængelighed, erhvervsliv og arbejdsmarked i The Scandinavian 8 Million City*, rapport, COINCO, København, 2013.

Referencer

- Andersen, Hans Thor & Winther, Lars, "Crisis in the Resurgent City? The Rise of Copenhagen", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, nr. 3, 2010, s. 693–700
- Andersen, Kristina Vaarst, Bugge, Markus, Hansen, Høgni Kalsø, Isaksen, Arne, & Raunio, Mika, "One Size Fits All? Applying the Creative Class Thesis onto a Nordic Context, *European Planning Studies*, vol. 18, nr. 10, 2010, s. 1591–1609
- Andersson, Åke E. Andersson, David Emanuel & Matthiessen, Christian Wichmann, *Øresundsregionen. Den dynamiska metropolen*, Dialogos, Stockholm, 2013
- Bothe, Kristian, Hansen, Høgni Kalsø & Winther, Lars, "Spatial restructuring and uneven intra-urban employment growth in metro- and non-metro-served areas in Copenhagen", *Journal of Transport Geography*, vol. 70, 2018, s. 21–30
- Hansen, Høgni Kalsø & Winther, Lars, *The Urban Turn. Cities, Talent and Knowledge in Denmark*, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus, 2012
- Hansen, Høgni Kalsø & Winther, Lars, *Hovedstadsområdets erhvervs- og befolkningsudvikling. Viden og forskningstemaer*, 2019, https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/state-of-the-art_jan_2019.pdf (sidst tilgået 12. marts 2020)
- Lundquist, Karl-Johan & Olander, Lars-Olof, *Omvandlingens geografi. En studie i svensk ekonomi och regioners roller genom tre decennier*, Region Skåne, Kristianstad, 2007
- Nilsson, Sven, "Malmö 2015. År 1996 presenterade Malmö stad en framtidsvision för 2015. Nu har vi hunnit halvvägs", *Sydsvenskan*, 16–17. februar 2006
- Olsson, Mats, "Stad och identitet – Malmö", *Europæiske byer i en global æra. Byidentiteter og regional udvikling*, Riesto, Svava (red.), Miljøministeriets Landsplanafdeling, København, 2002, s. 74–79
- Ørestat, <http://www.orestat.se/sv/oresundsdata-basen-dansk>, 2019 (sidst tilgået 12. marts 2020)