

16. Januar 2013

Lise Lyck

ll.tcm@cbs.dk

Mellemvejsudkast til drøftelse 18. Januar 2013

(viser den igangværende proces pr.16/1 2013)

Øresundsmetro i relation til turisme og kultur samt i relation til Øresundsudviklingen

Baggrund

I 2011 blev det meddelt, at EU vil give match-finansiering til en forundersøgelse af mulige samfundsmæssige konsekvenser af en etablering af en Øresundsmetro, det vil sige EU vil matche finansieringen fra Københavns Kommune og Malmø Stad. Forundersøgelsen omfatter en række delrapporter med relation til Visionsrapporten: "Øresundsmetro mellem København og Malmö – en shuttle, der gør København og Malmö til bydele i samme by" (Palludan fremtidsforskning, 2012).

Visionsrapporten skal ses i sammenhæng med den vækstdagsorden, der er blevet præsenteret i Københavns Kommuneplan og Malmø's oversigtplan, hvor intentionen er, at København og Malmø skal blive en sammenhængende metropol, hvor vækst og livskvalitet går hånd i hånd (Københavns kommuneplan og Malmø oversigtplan, 2012), og hvor København og Malmø's målsætning er et godt hverdagsliv, grøn vækst samt en økonomisk udvikling baseret på viden og erhverv.

En etablering af en Øresundsmetro tænkes besluttet omkring 2025 og klar til anvendelse 2030-2032. Der er med andre ord tale om et projekt, der ligger et stykke ud i fremtiden og om et projekt, hvortil der knytter sig en række usikkerhedsfaktorer. Visionsrapporten opererer derfor med scenarier, da der ikke meningsfuldt kan skønnes en udvikling, der kan baseres på ekstrapolation.

De valgte scenarier tager udgangspunkt i to hovedvariable: 1) en økonomisk vækst med Øresundsintegration og en økonomisk lavvækst med desintegration. 2) en udvikling med og uden en Øresundsmetro.

I Visionsrapporten er der på den baggrund beskrevet fire scenarier:

- Scenarie 1: Grøn højvækst og Øresundsintegration uden metro
- Scenarie 2: Stagnation og desintegration uden metro
- Scenarie 3: Grøn højvækst og Øresundsintegration med metro

- Scenarie 4: Stagnation og desintegration med metro

Scenarie 1 og 2 udgør et todimensionalt nulalternativ men med en kraftig forøget pendling i scenarie 1. I scenarie 3 og 4 indgår bygningen af en Øresundsmetro, men Øresundsmetroen har en forskellig funktion i de to scenarier. I scenarie 3 er Øresundsmetroen et integreret led i integrationsprocessen, men i scenarie 4 er Øresundsmetroen set som en strategisk driver, der kan selvstændigt kan fremme integration og økonomisk grøn vækst.

Der er skitseret forskellige anlægsforudsætninger, hvor det centrale er:

- En kraftig reduktion af transporttiden til en rejsetid på 15 minutter fra downtown København til downtown Malmø
- En frekvens på 10 minutter
- En samlet strækning på 20 kilometer
- Pris for passagerer svarende til den danske metrotakst
- Anlægsomkostninger mellem 13 og 20 milliarder danske kroner

I Visionsrapporten er anført en række positive perspektiver som kan skabes gennem sammenhæftningen af København og Malmø til et fælles byområde. Der skal dog udtrykkeligt gøres opmærksom på, at Visionsrapporten anfører en lang række forhold, som der ikke er taget direkte stilling til og som kræver videre undersøgelse. Forbeholdene drejer sig især om:

- Usikkerhed med hensyn til langtidsvækst, som følge af økonomi og finanskrise
- Usikkerhed om udviklingen i regionaliseringsprocessen
- Usikkerhed om adfærd hos Øresundsboere og turister i Øresundsregionen

Nærværende undersøgelse har følgende hovedformål: *at analysere, hvordan en Øresundsmetro kan forventes at påvirke Øresundsintegrationen i relation til turisme og kultur samt i relation til udviklingen i regionen, hvor ovennævnte forhold adresseres.*

En belysning af disse spørgsmål kræver først en begrebsafklaring i relation til turisme og kultur og dernæst en analyse baseret på ny primær data samt på foreliggende sekundære data, der relaterer sig til problemstillingen.

Begrebsafklaring: Turisme, kultur, integration og assimilation.

Turisme

Begrebet skifter over tid tæt knyttet til transportudviklingen og tilgængelighedsdimensionen. Et centralt spørgsmål bliver, hvor langt man kan komme på hvor kort tid. Herved kommer også logistik til at få en central rolle, herunder hvor mange forskellige ting kan nås således at pakning af forskellige oplevelsesmuligheder får stor betydning.

Det afgørende i turismebegrebet har været overnatning, bospisning og attraktioner samt en tidsmæssig dimension. Der gik derfor mange år, før endagsturisme blev en del af turismebegrebet.

Siden 1993 afgrænses turismebegrebet (UNWTO) som rejseaktiviteter uden for vante omgivelser af mindre end et års varighed, hvad enten det drejer sig om fritidsturisme eller erhvervsturisme. Pendling, skolegang og militærtjeneste er ikke inkluderet i turismebegrebet.

I forbindelse med tilgængelighed indgår priser og tid samt logistik i almindelighed.

Efterhånden som anvendelse af Tourism Satellite Account er blevet udbredt, er det blevet almindeligt, at det ikke mere er tilstrækkeligt alene at se på de *direkte virkninger*, men også de *indirekte og afledede virkninger* skal inddrages. Det indebærer, at turisme indebærer overnatning, bospisning, attraktioner inkl. events og sport, shopping samt transport både for fritidsrejsende og for business turisme inkl. møder mv, og området mødeturisme er et selvstændigt og vigtigt område i relation til Øresundsturisme. Det udvidede turismebegreb indebærer normalt, at turismens andel i relation til bruttonationalproduktet bliver dobbelt så stor som målt i relation til det snævre turismebegreb.

Det er det udvidede turismebegreb, der anvendes i EU Lisboa traktaten paragraf 195, 2008, og det er også dette begreb G20 landene har brugt, da de for første gang juli 2012 inddrog turisme som middel til at skabe økonomisk vækst, skabe flere job og som instrument i recovery politikken for at komme ud af den finansielle og økonomiske krise efter september 2008.

Kultur

Kultur skal forstås i bred forstand, ikke blot som finkultur, men omfattende sport, events og dagligdagens brug af kultur i form af biblioteker, kulturhuse, film, TV og musik etc. Under sport indgår også fitness, da det for mange er et alternativ til sport.

Anvendelse af det her præsenterede kulturbegreb vinder mere og mere frem nationalt og internationalt. Det er en følge af den fortsatte demokratisering af kulturområdet, hvor smagsdommerbegrebet ofte diskuteres, og hvor "willingness to pay" problematikken spiller en stadig mere central rolle. "Armslængdeproblematikken" mellem det politiske niveau og bevilling af penge til kultur spiller også stadig en rolle, men demokratiseringsdimensionen og betalingsvilligheden har fået afgørende betydning i de fleste tilfælde. Konkret betyder det, at områder som borgere tillægger stor vægt prioriteres, mens smalle kulturområder bliver vanskeligere at finansiere og markedsføre.

Integration og assimilation

Integration kan ske på varemarkedet, tjenestemarkedet, det finansielle marked, boligmarkedet og arbejdsmarkedet og kulturområdet mv.

Integration indebærer, at der opstår noget nyt ved sammensætning og udvikling af elementer fra forhold i de involverede lande. Der er med andre ord ikke tale om assimilation, hvor systemet i et land indføres i de andre lande.

Inden for arbejdsmarkedet mellem Danmark og Sverige er ønsket klart integration, hvor styrkerne på det danske og svenske arbejdsmarked kan smelte sammen. Der er altså ikke tale om assimilation, sådan som det kendes på hotelområdet, hvor personale fra Filippinerne eller Malaysia IKKE skal ændre adfærd, men hvor de tværtimod skal fungere, som de plejer, hvor de kommer fra (selektivt) på Øresundsarbejdsmarkedet.

Integration, hvor der sker en sammensmeltning til noget nyt er ofte et mål for regionalisering. Nyskabelserne kan føre til *innovationer*, og *skalaeffekten* kan også bidrage til større konkurrenceevne gennem en sænkning af omkostningsniveauet som følge af større arbejdsdeling.

Sammenfatning vedr. begreber i relation til nærværende undersøgelse

Der er i udgangsanalysen tale om det *brede kulturbegreb* i relation til dagliglivets integration og de traditionelle UNWTO definerede turismebegreber. Turisme omfatter her endagsturisme for personer i regionen samt turisme af folk uden for regionen, der gæster regionen, dvs. internationale ankomster og besøg fra andre dele af Sverige og Danmark.

På sigt kan der forekomme forandringer i form af befolkningsudvikling og regionalisering, hvilket kan betyde, at arbejdsmarkedene på begge sider af Øresund bliver mere integrerede. Herved vil endagsturismen såvel som turisme i form af væsentligst folk uden for regionen skifte. Derved vil brugen af Øresundsmetroen blive påvirket af regionaliseringen, befolkningsudviklingen samt af ændringerne i turismen. Disse dynamiske effekter er en hovedårsag til at bruge scenarie metoden, se nærmere herom nedenfor.

På et sparringsmøde med udvalget for Øresundsmetroen drøftedes metoder for undersøgelsen, og udvalget blev anmodet om at præsentere relevante erfaringer fra deres arbejde med inden for kultur, turisme og regionaliseringsområdet, som kunne indgå i rapporten. Det har ført til 1) forslag til inddragelse af konkrete attraktioner/events i Øresundsområdet, 2) en udbudsanalyse i form af interview med udbydere af attraktioner og events i Øresundsområdet, hvor udbyderne er blevet spurgt om deres forventninger til effekten af en etablering af en Øresundsmetro. 3) inddragelse af mulige erfaringer i Danmark inden for kultur og turisme området i forbindelse med metroetableringen i København. Her er

relevante udbydere med før-efter metro erfaringer i København blevet identificeret og interviewet med henblik på en vurdering af tidsbesparelsen ved etableringen af en metro. 4) En omfattende gennemgang af eksisterende undersøgelser af relevans for problemstillingen, herunder omfattende langtids undersøgelser som det danske kulturministeriums omfattende undersøgelse af kulturområdets udvikling i Danmark og den svenske langtids undersøgelse af kulturområdets udvikling. 5) Ny data er fremskaffet i form af semi-strukturerede interviews med personer i Københavnsområdet med henblik på at identificere deres rejseadfærd til Sverige og deres præferencer med henblik på ændringer i adfærd ved etableringen af en Øresundsmetro. 6) En datafremskaffelse gennem semi-strukturerede interviews er også blevet gennemført i Malmø med henblik på at finde frem til rejseadfærd mellem Malmø og København og mulige påvirkning heraf ved etablering af en Øresundsmetro. 7) Øresundsbroen er kontaktet og interviewet for at finde ud af, hvilke temaer, der har været de stærkeste drivkræfter til turisme på begge sider af sundet. Dette er sket ud fra en vurdering af, at prioriteringen af temaer for bilister også kan implicere turismepreferencer generelt. 8) Endvidere er der gennemført en egentlig spørgeskemaundersøgelse til afdækning af effekten af en Øresundsmetro i relation til turisme og kultur anvendelse.

Hver af de otte nævnte undersøgelser er udført og analyseret, og resultaterne heraf fremgår af analysedelen i denne undersøgelse.

Herudover er befolkningsudviklingen i Øresundsregionen de kommende 10-20 år vurderet på baggrund af diverse foreliggende kilder. Dette er sket af hensyn til scenariekonstruktionen til vurdering af konsekvenserne af en Øresundsmetro.

Scenarier har den fordel, at de kan inddrage væsentlige samfundsmæssige ændringer, således at fremtiden kan forudses, før den indtræffer, baseret på forskellige sandsynligheder. Det er et fremtidsværktøj, som blev introduceret af Shell for ca. 40 år siden. Det skabes et mulighedsrum, således at endimensionale fremskrivninger f.eks. ved hjælp af extrapolation undgås. Scenarier rammer selvfølgelig ikke altid præcist, men deres fordel er, at tendenser, udviklinger og holdningsændringer ofte har en stor træfsikkerhed. Scenarier omfatter som regel de to mest usikre faktorer, hvilket resulterer i 4 scenarier, sådan som det ses af Visionsrapporten.

Efter opstilling af scenarierne vurderes sandsynligheden for scenarierne og, hvordan sandsynligheden kan påvirkes, og dette udgør rapportens konklusion.

Herefter analyseres government/governance-problematikken i Øresundsregionen, således som den har fungeret fra broens bygning og frem til i dag.

Ud fra analysedelen vurderes turisme- og kulturområdets integrationsvirkning for den samlede Øresundsregionalisering.

Resultaterne af analysedelen vurderes, og instrumenter til styrkelse af regionaliseringsudviklingen i relation til præsenteres. Det fører til en afsluttende scenariepræsentation med intensiv regionalisering og med uændret regionalisering. Disse to scenarier for turisme, kultur og integrationsområdet sættes i relation til visionsrapportens scenarier 3 og 4, jf. side 1. På baggrund heraf fremkommer en samlet konklusion baseret på undersøgelsens resultater.

Analysedelen

Den nuværende situation for kultur, turisme og regionaludvikling i Øresundsområdet

Øresundsbron har *transportmæssigt* været en stor succes, se venligst hovedtal herfor i tabel 1.

(INDSÆTTES)

Også på det regionaliseringsmæssige område og inden for turismen og kulturen er der sket en del, men det er karakteristisk, at der stadig er store potentialer for skabelse af positive virkninger, hvilket bl.a. er baggrunden for etablering af en Øresundsmetro.

Den største drivkraft for bevægelser over Øresund har ubetinget været *prisforskelle inkl. valutakurs*. Det gælder prisforskelle på varer, service, arbejdskraft og boliger.

For *varernes* vedkommende foregår transaktionerne let og gennemsigtigt, uden store transaktionsomkostninger og usikkerheder/risici. Der var derfor tale om et vældigt ryk ind af danske endagsturister især i Malmø i den tid, hvor den danske valuta var stærk i forhold til den svenske, se f. eks. L Lyck (2006),

For *serviceydelser* gælder, at de ikke er materielle, hvorfor tillid spiller en væsentlig rolle. Udover lavere priser skal en tillidsfaktor etableres, og ydelserne er som sådan mindre gennemsigtige. Det har derfor vist sig, at selv på områder, hvor der er betydelige prisforskelle (f.eks. tandlæge ydelser og bilservice) har det været vanskeligt at etablere en tillidsfaktor til serviceydelsens kvalitet, om end der har været tale om en vis vækst, se f. eks. L Lyck (2006).

For *arbejdskraft* bliver barriererne særligt tydelige, fordi arbejdsmarkedet er så forskelligt indrettet i Danmark og Sverige. Det gælder barselsregler, pensionsforhold, aftaler om løn- og arbejdsforhold, skatteforhold etc.

Fra 2000 til nu har det væsentligst været svenskere som havde et incitament til at arbejde i Danmark pga. af højere lønninger i Danmark. Barriererne har betydet, at det især har været yngre svenskere uden børn, der har benyttet sig af muligheden.

Selv om unge svenskere i nogle tilfælde har taget uddannelse i Danmark og herefter fundet beskæftigelse, har den manglende regularitet og de mange forsinkelser i Øresundstogene været en idel kilde til problemer, og ganske mange klarer ikke presset i det lange løb, se f.eks. Job Ø Magt, Oktober 2012, side 8-9, hvor en frisøruddannet fortæller sin historie om arbejdsmarkedserfaringer igennem 10 år. Eksemplet er meget illustrativt mht. problemet vedrørende forsinkelser i transporttid som vanskeliggør varetagelse af job.

På boligområdet har det især været danskere, der under boligprisernes himmelflugt i Danmark flyttede til Sverige, købte bil i Sverige og fortsatte med at arbejde i Danmark. Disse tider er forbi, og flere vender tilbage til Danmark.

Det kan *konkluderes*, at prisforskelle har været en afgørende drivkraft, og at konjunkturfølsomheden i de grænseoverskridende aktiviteter har været større end i de nationale aktiviteter, se Job Ø Magt, oktober 2012, side 6-7. Prisforskelle fremover må forventes at spille en mindre rolle for Øresundsregionaliseringen, eftersom de skandinaviske kroneværdier (DKK, SVK, NK) har nærmet sig hinanden, og der ikke ses faktorer, der skulle få store prisforskelle til at opstå de kommende år. Udviklingen af et fælles arbejdsmarked rummer positive muligheder, men det kræver, at barriererne nedbrydes, se nærmere herom i afsnittet om government og governance.

Udover de nævnte stærke drivkraftfaktorer gælder, at der er en række *motivationsfaktorer*, der er styret af *nysgerrighed* og *interesser* med rod i turisme og kultur. Det er i høj grad disse faktorer, der fører til endagsturisme af spontan karakter og til gentagne besøg i forbindelse med udvikling af interessefællesskab.

Turisme og pendling

Endagsturismeudviklingen i Øresundsregionen fremgår af tabel 2. Pendlingen vises i tabel 3.

(TABEL 2 og 3 INDSÆTTES). Med hensyn til tabel 2 er der uoverensstemmelse i tallene.

Analysedel 1: De attraktioner og events i Øresundsområdet der indgår.

Input vedrørende Malmø fra Anna Wittgren og Marie Holmberg (Malmö Turisme).

1. Aquakul
2. Malmø Opera
3. VisitSkåne
4. Visit Lund
5. Handelsstandsforeningen i Malmø
6. Kunsthallen i Malmø
7. Garaget i Malmø (Bibliotek)
8. Hovedbiblioteket i Malmø
9. Malmömässan
10. Malmö Arena
11. Malmö Konserthus
12. Stadionmässan
13. Nöjsteatern
14. Slagthuset
15. Malmø Museer
16. Malmø Festivalen
17. Casino Cosmopol
18. Jägersro Travet
19. European Song Contest
20. Malmö Turisme

Danmark

Input baseret på ønsker fra Rasmus Møller fra Københavns Kommune, Kultur- og Fritidsforvaltningen samt på attraktionslisten fra København (del af VisitDenmarks Attraktionsliste, jf. VisitDenmark 2012a.

21. Tivoli
22. Zoo
23. Glyptoteket
24. Statens Museum for Kunst
25. Louisiana
26. ARKEN Museum for moderne kunst
27. City-Center (Københavns handelsstadsforening)
28. WOCO
29. Biblioteket i Nordvest

30. Hovedbiblioteket
31. Grøndal Multicenter
32. Det Kongelige Bibliotek
33. Københavns museum
34. Østerbro Stadion
35. Chr. Havns bibliotek

Analysedel 2: Udbudsanalyse i form af interview af attraktioner og events i Øresundsområdet

De fra analysedel 1 listede er blevet anmodet om interview. På nuværende tidspunkt foreligger der interview fra 2-8, 11, 14, 15, 20 fra Sverige og fra Danmark 23, 26, 27, 29, 30, og 35. De resterende er i en proces for opnåelse af data.

Analysedel 3: Metroerfaringer fra attraktioner i København beliggende tæt på ny metrostationer

(Efter ide fra Andreas Egense, Metroselskabet)

Analysen omfatter to attraktioner, Forum og Det Kongelige Teater. På nuværende tidspunkt er Forum interviewet og Det Kongelige Teater er i interviewfasen.

Analysedel 4: Gennemgang af sekundære data i form af diverse publikationer, se liste

På nuværende tidspunkt henvises til litteraturlisten. Al litteratur er gennemgået, men sammenskrivningen er ikke færdig. Stor vægt på langtidsvirkninger på basis af kapitel 27 i Kulturministeriets rapport om danskernes kulturvaner samt på Kulturvanor i Sverige 1987-2010.

Analysedel 5: Ny data i form af semi-strukturerede interview af personer i Københavnområdet

150 interviews er foretaget med henblik på at identificere rejseadfærd til Sverige og præferencer samt forventet adfærdsændringer ved etablering af en Øresundsbro. Materialet er under behandling. På baggrund af spørgerammen i oversigt 1 er der udformet et spørgeskema, der har været anvendt ved de semi-strukturerede interviews.

Oversigt 1: Spørgeramme for semi-strukturerede interviews:

Navn (frivilligt)

Køn

Alder

Malmø eller København-området?

Hvor mange gange har du været i Sverige/Danmark 2012?

Hvor mange af disse gange var i Malmø/København-området?

Har du været oftere i Danmark/Sverige i 2012 end tidligere?

Hvorfor har du været Danmark/Sverige?

- Shopping?
- Events og attraktioner?
- Arbejde?
- Andet?

Er der særlig kulturbegivenheder, der for dig til at rejse til den anden side?

- Sport
- Teater
- Festival
- Museumsbesøg
- Shopping
- Andet

En Øresundsmetro vil betyde, at du kan komme fra det centrale København til det centrale Malmø på 15 minutter og at der vil være en frekvens på 10 minutter mellem afgangene. Vil det betyde, at du vil tage oftere over på den anden side? Ja / Nej / Ved ikke

Kunne du tænke dig at arbejde på den anden side?

Analysedel 6: Ny data i form af semi-strukturerede interview af personer i Malmøområdet

Der er blevet gennemført 43 interviews i Malmøområdet (Ekonomihøgskolan og Centralstationen). Disse interviews er baseret samme spørgeramme som i Analysedel 5. Analysedelen er under bearbejdning.

Analysedel 7: Interview og data fra Øresundsbroen

Øresundsbroen er kontaktet og interviewet for at finde ud af hvilke temaer, der har været de stærkeste drivkræfter på begge sider af sundet. Heri indgår bl.a. interview med Karsten Längerich (Head of Consumers Market, Øresundsbroen). De tilsendte data indeholder fortrolige data, og en bearbejdning af materialet, som skal godkendes af Karsten Längerich, er i gang.

Analysedel 8: Spørgeskemaundersøgelse, internetbaseret

For at få flere data er en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse igangsat. Områdemæssigt dækker den samme område som analysedel 5 og 6, men her i form af en ren spørgeskemaundersøgelse.

Befolkningsudviklingen

En vurdering på baggrund af data fra Danmarks Statistik, Københavns Kommune og Statistiska Centralbyråen viser entydigt en befolkningstilvækst i Øresundsregionen med koncentration omkring storbyområdet. I København forventes en årlig befolkningstilvækst på 10-12.000 personer, og der forventes også en befolkningstilvækst i Malmøområdet. Det leder til en befolkning på 2,5 millioner i Københavnsområdet og 1,2 millioner i Malmøområdet, svarende til en samlet storbybefolkning 3,7 millioner. I den forbindelse må det forventes, at logistik og transportproblematikken bliver central, hvilket vil skabe en betydelig efterspørgsel i transport over Øresund og formentlig også i en højhusbygning nær de centrale trafikmuligheder. Såfremt Øresundsintegrationen kan styrkes vil en Øresundsmetro være en vældig fordel til løsning af det kommende transportbehov. I de foreliggende beregninger er passagertallet på Øresundsmetroen skønnet til 40.000.

Den resterende del af undersøgelsen omfatter de nedenfor nævnte områder. Disse dele kan først skrives, når den øvrige del af undersøgelsen er færdigudarbejdet.

Government og governance i Øresundsudviklingen

(Nærværende afsnit er kun skitse-mæssigt udformet).

Problematikken er grundigt behandlet i ”Government og governance i Øresundsintegrationen” (Lyck og Nielsen, 2006) og endvidere i ”Grænseoverskridende kommunalt samarbejde i Øresundsregionen” (Levring og Lyck red, 2005). I korthed kan anføres, at perioden op til beslutningen af Øresundsbroen samt de kommende følgende år var domineret af government processer med staten som den stærke drivkraft. Efterfølgende er meget sket inden for Øresundskomiteens rammer som et mellemkommunalt samarbejde i form af governance processer. Den seneste udvikling er en ny form for styring gennem governance netværk, men hvor ledelsen både på den svenske og danske side har erfaringer fra statsadministrationen i henholdsvis Sverige og Danmark.

Et betydeligt problem har igennem de sidste 10 år været, hvordan de mange barrierer for integration mellem Sverige og Danmark har kunnet mindskes. Først blev det forsøgt gennem nordisk ministerråd via tidligere statsministers Poul Schlüters indsats i Nordisk Råd både under dansk formandskab og efterfølgende gennem islandsk formandskab, og herved kom en del barrierer væk. Senest har den ny netværksmodel med direktør Finn Lauritzen, som direktør for Øresundskomiteen, og Johan Tiedemann, som ny Senior Advisor for Øresundskomiteen, præsenteret et prætentivt program for fjernelse af barriererne.

Scenarier

Turisme

Her indgår de forskellige former for turisme og deres påvirkning af en Øresundsmetro under henholdsvis uændret øresundsintegration og intensiv øresundsintegration.

Kultur

Kulturpåvirkningen af en Øresundsmetro under henholdsvis uændret øresundsintegration og intensiv øresundsintegration.

Pendling

Pendlingens udvikling af en Øresundsmetro under henholdsvis uændret øresundsintegration og intensiv øresundsintegration.

Scenariernes relation til visionsrapportens scenarie 3 og 4

Konklusion

Litteraturliste

Marianne Levinsen og Jesper Bo Jensen, 2001: *"Kapitel 2. Familien – det faste holdepunkt forandres"*, i *Midt i en mellemtid*, Institut for fremtidsforskning

Als, 2011: *"Byudvikling, baner og trafik"*, Per Als, Center for Byudvikling, Københavns Kommune, August 2011

Bilstrup, Lasse og Markussen, Mille, 2012: *"OEC resultater fra borgersurvey"*, WoCo, 2012

Catinét, 2009: *"Tilbud og faciliteter i Københavns Kommune"*, Kultur- og Fritidsforvaltning, Københavns Kommune, 2009, Panelundersøgelse

Epinion og Pless Leadership, 2012: *"Danskerne Kulturvaner, 2012"*, Kulturministeriet

Förening Øresund, 2007: *"Öresund Social Innovation Zone? Foreningsliv, frivilligkraft och innovativ regional utveckling"*, Förening Øresund, støttet af Interreg III A Øresundsregionen

Handelskammaren, 2011: *"Den kreativa potentialen kring Öresundsregionen"*, Handelskammaren, Docent Charlotta Mellander, Maj 2011

Helsingør Dagblad, 2012: *"Billedet af Øresundsregionen i Dansk og Svenske meider"*, Forskningsrapport vedrørende svenske og danske mediers rapportering om Øresundsregionen, Media Research Øresund, 6.12.2012.

Interreg IVA, 2012: *"Øresundsmetro – forbedret skinnekapacitet på tværs af Øresundsregionens centrum"*, Interreg IVA Öks, Klas Nydahl, 2012

Job Ø Magt, Oktober 2012: Øresundsinstittet gennem Øi Service AB

Job Ø Magt, September 2012: Øresundsinstittet gennem Øi Service AB

Julius Production, 2012: *"Danskarna gillar Tutankhamun-utställningen i Malmö"*, pressemeddelse, 2012

Kulturstyrelsen, 2012: *"Danske museer i tal – baseret på oplysninger fra 2010"*, 2012

Københavns Kommune, 2012: *"Cityringen – Metro til Nordhavn"*, Hvidbog 1, Københavns Kommune, sagsnr.2012.25535, dokumentnr. 2012-300865

Københavns kommuneplan, 2012

Levring, Peter og Lyck, Lise (red.) 2005: *"Grænseoverskridende kommunalt samarbejde i Øresundsregionen"*, Øresundsinstittet, delvist finansieret af Interreg IIIA

Lyck, Lise og Nielsen, Jens, 2006: *"Government og governance i Øresundsintegrationen"*, Frederiksberg Bogtrykkeri, København

Lyck, Lise, 2006: "*Øresundshandel og service*", Copenhagen Business School, Frederiksberg Bogtrykkeri, København

Malmø oversigtplan, 2012:

Malmö Turism, 2011: "*Utveckling av turismnäringen i Malmø 2011*", Malmö 2011, Malmö Turism

MalmöLäget, 2012: "*Årsrapport – MalmöLäget – Statistik och fakta om näringslivet i Malmö*", Malmö stad, 2012

Nillson, Åsa, 2011: "*Kulturvanor i Sverige 1987-2010*"

Palludan Fremtidsforskning, 2012: "*Visionsrapporten: Øresundsmetro mellem København og Malmö – en shuttle, der gør København og Malmö til bydele i samme by*"

Skåne Analysen, 2012: "*Förändringar i pendlingen över Öresund*", En kort analys om Skånes tillväxt och utveckling, oktober 2012.

Strategi2020, 2010: "*Nationell strategi för svensk besöksnäring – hållbar tillväxt för företag och destinationer*", Svensk Turism, November 2010.

Sydsvenskan, 2011: "*Förstudie: Metro under Sundet utreds*", Sydsvenskan 17.12.2011

Styrelsen for biblioteker og medier, 2010: "*Folkebibliotekerne i vidensamfundet, rapport om folkebibliotekerne i vidensamfundet*", 2010.

VisitDenmark, 2012: "*Attraktionslisten 2011*", maj 2012, www.visitdenmark.dk, ISBN 978-87—87393-85-0

VisitDenmark, 2012: "*Internationalt kendskab til danske attraktioner og seværdigheder – sammenfattende rapport*", www.visitdenmark.dk, februar 2011, ISBN: 87-87393-72-7

Wonderful Copenhagen, 2000: "*Copenhagen Eventures – Oplevelsesregnskab og pejlemærker for København*", 2000

Øresund Event Center, 2012: "*Foranalyse 2012*"

Öresundsbron, 2012: "*Öresundsbron, september 2012*", Øresundskomiteen, Nørregade 7B, 1165 Kbh K.

Øresundsbron Priser, 2013: <http://dk.oresundsbron.com/page/1053>

Øresundsbron Smuttur, 2013: <http://dk.oresundsbron.com/page/1338>

Øresundsbron, 2010: "*Derfor rejser vi over Øresund*", April 2010, Øresundsbro Konsortiet

Øresundsbron, 2011: "*BroPas undersøgelse efterår 2011*"

Øresundskomiteen, 2010: "Tendens Øresund 2010", Øresundskomiteen m.f.

Øresundskomiteen, 2012a: "Øresundskomiteens kulturundersøgelse", 2012

Øresundskomiteen, 2012b: "Kultur Øresund", <http://www.oresundskomiteen.org/2012/11/ny-arena-for-kulturaktorer-i-oresundsregionen/>

Örus, 2010: "Örus – ÖresundsRegional Udviklingsstrategi/UtvecklingsStrategi", Öresundskomiteen