



Delrapport 1:

THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY

- kortlægning af demografi, beskæftigelse og erhverv

December 2012

Udarbejdet af:

Kristian Bothe, Kalle E. H. Hansen, Høgni. K. Hansen
og Lars Winther

Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning



Region
Hovedstaden

THE SCANDINAVIAN
8 MILLION CITY



THE EUROPEAN
UNION
The European
Regional
Development Fund



Interreg IVA
DRESDEN - KATTEGAT - SKAGEN

Corridor of
Innovation and
Cooperation
#COINCO

Indholdsfortegnelse

<i>Sammendrag</i>	3
1. Introduktion til korridoren	5
1.1. Storbyregionerne, storbykonkurrence og vidensøkonomi	6
1.2. Det regionale system i korridoren	8
1.3. Den regionale inddeling af korridoren	9
2. Demografi	15
2.1. Befolkningsgrundlag	15
2.2. Uddannelse	19
2.3. Pendling og mobilitet	24
2.4. Korridoren i kontekst: pendling i Norden	28
2.5. Arbejdsmarked	31
3. Erhvervsstruktur	34
3.1. Korridorens erhvervsstruktur	34
3.2. Regional specialisering	44
5. Referencer	53
6. Bilag	55
Bilag 1: Inddelingen af COINCO North II-korridoren i storbyregioner og regioner	55
Bilag 2: Sammenhængen mellem branchekategoriseringen i de tre lande	58

Sammendrag

THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY er en transportkorridor, der strækker sig fra Oslo via Gøteborg til København og inkluderer fire store byområder herunder to hovedstæder samt et større område mellem byregionerne – se figur 1 og 6 A for den inddeling, som anvendes i denne analyse. Denne rapport er første del af et projekt, som skal analysere de centrale socioøkonomiske konsekvenser af etableringen af et højhastighedstog mellem i korridoren Oslo-Gøteborg-København.

Denne rapport bidrager med baggrundsviden om korridoren gennem en kortlægning af befolkning, beskæftigelse og erhverv især med fokus på storbyregionerne. Denne kortlægning giver det første, basale overblik over korridorens socioøkonomiske struktur.

Korridoren præget af stor socioøkonomisk forskellighed både i forhold til demografi, beskæftigelse, erhverv og interaktion. Storbyregionerne har en central betydning i korridoren. Oslo, Gøteborg og Øresundsregionen (især København og Malmø/Lund/Trelleborg) fremstår klart som de centrale, urbaniserede lokaliteter med en stor koncentration af erhverv, arbejdspladser og befolkning. Ud over at korridoren går gennem to EU-lande og et land uden for EU, består korridoren også af regioner og storbyer, der er indlejret i tre forskellige nationale samfundsøkonomiske kontekster med stærke velfærdsstater og historisk opbyggede innovations- og erhvervssystemer. Hertil kommer, at regionerne og storbyerne har forskellige positioner i de respektive nationale bysystemer. Dette har en stor betydning for mulighederne og begrænsningerne i regionernes socioøkonomiske udvikling.

I korridoren er bosat omkring 7,3 millioner indbyggere (2012). Af de 7,3 millioner indbyggere er 43 % bosat i den svenske del af korridoren, 34 % i den danske del og 23 % i den norske del. Korridoren er groft karakteriseret af to typer af områder. Omkring storbyerne ses tæt befolkede områder, mens de mellemliggende regioner er kendetegnet af mere tyndt befolkede områder. Storbyregion København er med mere end 1,8 millioner indbyggere - en fjerdedel af korridorens samlede befolkning - den største storbyregion i korridoren. Storbyregion Gøteborg og Storbyregion Oslo udgør med lidt mere end 900.000 indbyggere hver især de to næststørste storbyregioner i korridoren, mens Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg og Storbyregion Helsingborg/Landskrona med godt 650.000 og 320.000 indbyggere repræsenterer korridorens fjerde- og femtestørste storbyregioner.

En hovedkonklusion i denne rapport er, at der er betydelige forskelle mellem byregionerne og de mellemliggende regioner, mellem storbyregionerne og internt i storbyregionerne i forhold til

demografi, pendling, beskæftigelse og erhvervsstruktur. Demografisk er befolkningen generelt yngre og har højere formel gennemført uddannelse i storbyregionerne end i de mellemliggende regioner, dog er der også betydelige forskelle mellem storbyregionerne og ligeledes internt i storbyregionerne. Den demografiske koncentration og struktur giver en indikation af storbyregionernes tyngde i korridoren. Dette understreges yderligere af, at den største pendlingsaktivitet foregår i og omkring korridorens storbyregionale centre og det er her den største koncentration beskæftigelse og erhverv findes.

I korridoren er der samlet set lidt mere end 3,5 millioner beskæftigede (2010). For det første ses ligesom mht. befolkning betydelige forskelle imellem korridorens storbyregioner og de mellemliggende regioner. I korridorens erhvervssammensætning kommer dette til udtryk ved en markant lokal over- og underrepræsentation af enkelte brancher i henholdsvis storbyregionerne og de mellemliggende regioner. Dette gælder især erhvervsservice, information og kommunikation samt finansiering og forsikring, der udgør markant højere andele af den lokale beskæftigelse i storbyregionerne end i de mellemliggende regioner. Derimod har korridoren en betydelig industribeskæftigelse, der har en større betydning for de mellemliggende regioner.

Erhvervsstrukturen i Storbyregion København og Storbyregion Oslo ligner i udgangspunktet hinanden mest, og er kendetegnet ved, at erhvervsservice, information og kommunikation samt finansiering og forsikring er overrepræsenteret i storbyregionerne og råstofudvinding og industri betydeligt underrepræsenteret. I Storbyregion Göteborg er erhvervsservice også overrepræsenteret, men storbyregionen skiller sig markant ud fra Storbyregion København og Storbyregion Oslo ved, at finansiering og forsikring er underrepræsenteret og råstofudvinding og industri betydeligt overrepræsenteret. Erhvervsstrukturen i Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg ligner på trods af storbyregions mindre størrelse i højere grad Storbyregion København og Storbyregion Oslo end Storbyregion Göteborg. Storbyregion Helsingborg har en markant anderledes erhvervsstruktur end de øvrige storbyregioner, der i højere grad ligner erhvervssammensætningen i de mellemliggende regioner.

Samlet er korridoren kendetegnet af en betydelig koncentration af økonomisk aktivitet, og som bl.a. er bundet op på især storbyregionerne i korridoren. Korridoren består således flere store, brede, storbyregionale arbejdsmarkeder med en betydelig erhvervsspecialisering. På den anden side indeholder korridoren også en række mellemliggende regioner med små og mellemstore byer, som i disse år gennemgår en betydelig omstrukturering af både erhverv, beskæftigelse og bosætning.

1. Introduktion til korridoren

Denne rapport er første del af et projekt, som skal analysere centrale socioøkonomiske konsekvenser af etableringen af et højhastighedstog mellem i korridoren Oslo-Gøteborg-København. Rapporten vil gennem en kortlægning give baggrundsviden om korridoren og danne grundlag for de næste analyser af den påvirkning et højhastighedstog potentielt har på regionernes udvikling. Fokus i denne kortlægning er på demografi, beskæftigelse og erhvervsstruktur i korridoren og især i storbyregionerne. Denne kortlægning giver således det første, basale overblik over korridorens socioøkonomiske struktur med udgangspunkt i eksisterende materiale og umiddelbare tilgængelige data.

Udgangspunktet for kortlægningen er, at store infrastrukturelle investeringer i og imellem regioner altid vil have indflydelse på udviklingen af regionernes fysiske og socioøkonomiske strukturer gennem ændringer i tilgængeligheden til arbejdspladser og virksomhedernes adgang til markeder, kunder, arbejdskraft, samarbejdspartnere og vidensmiljøer. Dette har indflydelse på den regionale geografi i form af lokalisering af økonomisk aktivitet: virksomhedslokalisering, bosætning, arbejdskraftens bevægelighed, storbycentrenes udvikling og ikke mindst de dele af regionerne, som er placeret mellem storbycentrene. Et HHT fra Oslo til København vil inkludere fire store byområder herunder to hovedstæder samt et opland mellem byregionerne. Rejsetiden vil blive reduceret til ca. en tredjedel mellem Oslo og Øresundsregionen. Erfaringer fra andre grænseregioner herunder Øresundsregionen viser, at der forventes nye økonomiske potentialer i at investere i infrastruktur som motor for at øge mobilitet og økonomisk integration og dermed skabes en øget konkurrenceevne i en mere og mere globalt orienteret økonomi. Studier fra andre grænseregioner viser dog også, at der er en betydelig langsommelighed i at udnytte disse potentialer til fulde, f.eks. på grund af økonomiske, administrative, politiske, kulturelle og sproglige barrierer (Lundquist & Winther, 2006; Trippel & Lundquist, 2011).

Korridoren fra Oslo til København er kendetegnet af en betydelig koncentration af økonomisk aktivitet, og som bl.a. er bundet op på, at byregionerne i korridoren har en række forskellige universiteter og andre vidensinstitutioner. Korridoren består ligeledes af flere store, brede arbejdsmarkeder, hvor fremtidens udfordring bliver at sikre den nødvendige arbejdskraft med de rette kvalifikationer og kompetencer, der kan understøtte korridorens videns- og kompetencemiljøer og dermed den fremtidige erhvervs- og arbejdsmarkedsudvikling. En øget tilgængelighed vil alt andet lige sandsynligt medføre en øget integration på arbejdsmarkedene, sikre adgang til udvidede markeder for virksomhederne og skabe mulighed for tværnationale og tværregionale samarbejder. Muligheden for at udnytte dette kræver viden om, hvilke erhvervs- og arbejdsmarkeds-mæssige strukturer de enkelte byregioner i korridoren har for derved at få et overblik over, hvor mulighederne for samarbejde, specialisering og integration findes.

På den anden side indeholder korridoren også en række mellemliggende regioner med små og mellemstore byer, som i disse år gennemgår en betydelig omstrukturering af både erhverv, beskæftigelse og bosætning (Hansen & Winther, 2012a). Nogle af disse byer står over for en risiko for at blive koblet af den økonomiske udvikling. Fremtidens muligheder for disse steder afhænger af en lang række forskellige faktorer herunder de lokale muligheder for omstilling til nye typer af erhverv og eventuelt satsning på bosætning og fritidsøkonomi (Jensen et al., 2009). Disse muligheder afhænger bl.a. af deres position i det regionale system og stedernes nærhed til vækstcentrene. Det er således interessant at forstå, hvordan disse byer og regioner bliver påvirket af et HHT fra Oslo til København såvel som de foreslåede hurtige intercitytog mellem byerne i korridoren. De nye knudepunkter vil således sandsynligt ændre på forholdet mellem byerne og regionerne i korridoren og skabe mulighed for nye udviklingsveje. Det gælder erhvervsudviklingen, arbejdskraftudviklingen, pendlingen og således store dele af den regionale geografi.

1.1. Storbyregionerne, storbykonkurrence og vidensøkonomi

Storbyregionerne har domineret den økonomiske vækst og jobskabelsen i de nordiske lande gennem de sidste årtier, hvilket har skabt en ny økonomisk geografi (Hansen & Winther, 2012a). Globaliseringen har medvirket til at skabe en øget konkurrence bl.a. på baggrund af nye internationale markeder og større konkurrence mellem globale aktører herunder en konkurrence fra lavomkostningsområder. Dette har medført et øget fokus på kvalitet og innovation i form af nye produkter og produktionsformer i virksomhederne, således at man i højere grad i dag konkurrerer på kvalitet, innovation og kundetilpasning end lave produktionsomkostninger. Derfor er samfundsøkonomien det seneste tiår blevet mere vidensbaseret. Der er således fremkommet en vidensøkonomi, dvs. en økonomi, der er baseret på produktion, distribution og brug af viden og information (Skytt & Winther, 2011a). Et andet aspekt af globaliseringen er en øget konkurrence mellem (stor)byer og regioner om tiltrækning og udvikling af økonomisk aktivitet. Bykonkurrencen foregår på mange niveauer i bysystemet, både globalt mellem f.eks. verdensbyerne New York, London og Tokyo såvel som nationalt og regionalt mellem små og mellemstore byer. Når nationalstaten i højere grad har overført ansvar for den lokale og regionale udvikling til subnationale enheder som regioner og kommuner, har dette medvirket til en øget konkurrence mellem de enkelte lokaliteter, dvs. når staten ikke længere garanterer de enkelte byers eller regioners økonomiske og sociale udvikling, må de derfor i højere grad varetage opgaven selv (Andersen et al., 2010). Byerne konkurrerer om at tiltrække, a) investeringer, b) virksomheder, c) jobskabelse, d) befolkning (særligt de velstillede borgere), e) arbejdskraft (særligt den højt kvalificerede arbejdskraft og f) turister og oplevelser (bl.a. i form af events) (Winther, 2012).

Baggrunden for storbykonkurrencen er, at informations- og kommunikationsteknologierne (IKT), globalisering af produktionen, væksten i byerhverv herunder erhvervsservice og ikke mindst en

række institutionelle faktorer bl.a. dereguleringen af finansielle markeder og fremkomsten af overstatslig regulering har skabt en øget mobilitet af kapital og arbejdskraft og fjernet en række lokaliseringsbarrierer. Dette har skabt en øget lokaliseringsfrihed for virksomheder og kapital (Winther, 2012). Konkurrencen er dog ikke kun en konkurrence om at tiltrække investeringer, virksomheder og jobs, men også om at have rammebetingelserne til at de enkelte erhverv og virksomhederne kan udvikle sig og forblive konkurrencedygtige på de globale markeder. Storbykonkurrencen herunder udviklingen af konkurrencedygtige virksomheder pågår gennem en lang række stedsspecifikke, immobile fordele(/ulemper) deriblandt f.eks. det bebyggede miljø med bl.a. langtidsinvesteringer i infrastruktur, der skal sikre øget mobilitet. Hertil kommer udvikling i arbejdsmarkedene, kundegrundlaget, samarbejdsrelationerne og informations- og vidensrige miljøer, der bl.a. understøtter innovation og kreativitet gennem økonomiske, sociale, kulturelle, ideologiske og politiske rammebetingelser, der alle kan have effekt på udviklingen af erhverv og virksomheder. Nøgleordet er i høj grad tilgængelighed til forskellige ressourcer f.eks. viden, markeder og veluddannet arbejdskraft (Hansen & Winther, 2012b).

Det er gennem innovation og derved i sidste ende ny viden, at virksomhederne kan øge deres konkurrenceevne og produktivitet og derved sikre deres eksistens fremover. Derfor er fremkomsten af vidensøkonomien, blevet et bærende element i samfundsøkonomien. Dette er dog mere komplekst end som så, bl.a. fordi viden ikke kan opfattes som en homogen og ligelig tilgængelig ressource. Der kan f.eks. være tale om videnskabelig viden, håndværksmæssig viden eller teknologisk viden. Disse typer af viden bliver opfattet som en ressource, der kan bidrage til at udvikle virksomhedernes produkt og produktionsproces.

En vigtig pointe er, at fremkomsten af en vidensøkonomi gælder hele økonomien. Det vil sige, at den stigende produktion og brug af viden og information er noget, som alle virksomheder og organisationer må forholde sig til. Ofte peges der dog på, at vidensøkonomien omfatter bestemte sektorer, som har en særlig høj grad af vidensintensitet, f.eks. højteknologiske industrierhverv eller vidensservice. Andre er mere specifikke og ser på enkelte vidensøkonomiske brancher som bioteknologi eller arkitekter – disse erhverv og virksomheder får ofte en del opmærksomhed både i analyser af økonomisk vækst og i politik, men vidensøkonomien gælder også den øgede brug og produktion af viden i lav- og mellemteknologiske brancher (Hansen & Winther, 2011; Skytt & Winther, 2011a; 2011b).

At viden samt produktion og brug af viden er blevet vigtigere for virksomhederne, betyder, at der er kommet et øget fokus på den infrastruktur, som i bred forstand omgiver virksomhederne og deres brug og produktion af viden herunder deres netværksrelationer til vidensinstitutioner som universiteter, andre virksomheder og ikke mindst den arbejdskraft, som i høj grad producerer og bruger viden og information (Hansen, 2012). Det er i dag også denne infrastruktur, som er en medvirkende faktor til virksomhedernes lokalisering. . Dette har mange

forskellige udtryk og den seneste forskning viser, at det derfor kan være nyttigt at skelne mellem tre typer af vidensbaser (Asheim, 2007): den analytiske, den syntetiske og den symbolske vidensbase. Forskellige erhverv trækker på forskellige vidensbaser, og at disse har direkte indflydelse på virksomhedernes lokalisering.

1. I virksomheder, hvor videnskabelig viden og radikale innovationer er vigtige for at skabe nye produkter og dermed øge konkurrenceevnen, trækkes der primært på den analytiske vidensbase. Der er tale om viden og innovationer, der ofte bygger på håndgribelig, nedskrevet viden. Virksomheder, der primært trækker på en analytisk vidensbase, har derfor en tendens til at være lokaliseret i tæt geografisk nærhed til universiteter og andre forskningsinstitutioner, det gælder fx medicinalindustrien og bio- og nanoteknologi.
2. Den syntetiske vidensbase dominerer i erhverv, hvor vidensproduktion og innovation ofte skabes ved at bruge eksisterende viden eller gennem nye kombinationer af eksisterende viden. Produktionen af syntetisk viden er baseret på modificering af eksisterende produkter eller processer, og handler om at skabe og forbedre tekniske løsninger. Grundet vigtigheden af kundetilpassede løsninger har virksomheder med en syntetisk vidensbase en tendens til at være lokaliseret i traditionelle erhvervsklynger. F.eks. ingeniørbaseret maskinindustri og elektronikvirksomheder.
3. Endeligt findes der erhverv, som primært producerer viden i form af design, symboler og brands til produkter. Sådanne erhverv trækker primært på en symbolsk vidensbase, hvor ny viden bliver produceret ved kombination af eksisterende viden på nye måder. Virksomheder, der primært trækker på den symbolske vidensbase, har en tendens til at være lokaliseret i bymæssige områder. Dette er fx arkitekter, reklamebureauer og industriel design.

Hertil kommer, at der til hver af disse vidensbaser knytter sig forskellige arbejdsmarkeder og regionale innovationsmiljøer. Disse understøttes af regionalt forankrede formelle og uformelle institutioner som kultur på den ene side og universiteter og politiske tiltag på den anden. Disse systemer giver regionerne deres unikke karakteristika og bidrager betydeligt til at forklare den regionale erhvervsudvikling. Dette danner grundlaget for analysen i den anden fase af projektet, idet viden og vidensøkonomi er centralt for analysen, da storbyregionerne i Norden er i dag kendetegnet ved, at væksten i høj grad er baseret på vidensøkonomi og stærke innovationsmiljøer.

1.2. Det regionale system i korridoren

Som denne rapport vil vise, er korridoren præget af stor socioøkonomisk forskellighed. Urbaniseringsgraden og storbyregionerne har en stor betydning i korridoren. Oslo, Gøteborg og Øresundsregionen (især København og Malmø/Lund/Trelleborg) fremstår klart som de centrale,

urbaniserede lokaliteter med en stor koncentration af erhverv, arbejdspladser og befolkning. Regionerne og storbyerne i korridoren indgår i mange forskellige økonomiske, politiske og sociale sammenhænge og relationer, der gennemskærer korridoren på forskelligvis, hvilket har stor betydning for byernes og regionernes respektive udvikling og udviklingspotentialer. Ud over at korridoren går gennem to EU-lande og et land uden for EU, består korridoren også af regioner og storbyer, der er indlejret i tre forskellige nationale samfundsøkonomiske kontekster med stærke velfærdsstater og historisk opbyggede innovations- og erhvervssystemer (Mariussen, 2006; Edquist & Lundvall, 1993). Hertil kommer, at regionerne og storbyerne har forskellige positioner i de respektive nationale bysystemer. Dette har naturligvis en stor betydning for mulighederne og begrænsningerne i regionernes socioøkonomiske udvikling (Lundquist & Winther, 2006). Innovation er en grundlæggende forudsætning for virksomhederne i alle nordiske lande, men flere studier har peget på de store forskelle, som findes i de nordiske nationale innovationssystemer og erhvervssystemer (Mariussen, 2006; Lundquist & Winther, 2006; Trippel & Lundquist, 2011; Edquist & Lundvall, 1993). Hertil kommer regionernes og storbyernes position i de nationale by- og regionssystem. Oslo og København er hovedstæder og de største nationale centre, hvorimod Gøteborg, Malmø/Lund/Trelleborg og Helsingborg/Landskrona har en anden position i det svenske by- og regionssystem. De første henholdsvis den anden og tredje største byregion i Sverige. Ligeledes er der markante nationale forskelle på, hvilken betydning positionerne i by- og regionssystemet har for de enkelte byer og regioner. Således har svenske studier peget på den store betydning Stockholm har for udviklingen i de andre regioner i det svenske system (Lundquist & Olander, 2007), mens både Oslo og København ikke helt på samme direkte effekt i deres respektive nationale regionssystemer (Lundquist & Winther, 2006; Mariussen, 2006).

1.3. Den regionale inddeling af korridoren

COINCO North II-korridoren er i rapporten inddelt i en række storbyregioner og mellemliggende regioner, der både bygger på den teoretiske baggrund, som er grundlaget for projektets opdrag, og som også tager hensyn til lokalregionale forhold.

Den anvendte inddeling af regionerne i korridoren bygger på 186 kommuner i Norge, Sverige og Danmark¹. Heraf er 53 kommuner beliggende i Norge², 88 kommuner i Sverige³ og 45 kommuner i Danmark⁴. Ud fra de 186 kommuner er der dannet fem storbyregioner, hvori 75 kommuner er beliggende, og fem regioner, hvor de resterende 113 kommuner er beliggende. De fem

¹ Se bilag 1 for en oversigt over alle kommuner og en uddybning af regionsinddelingen.

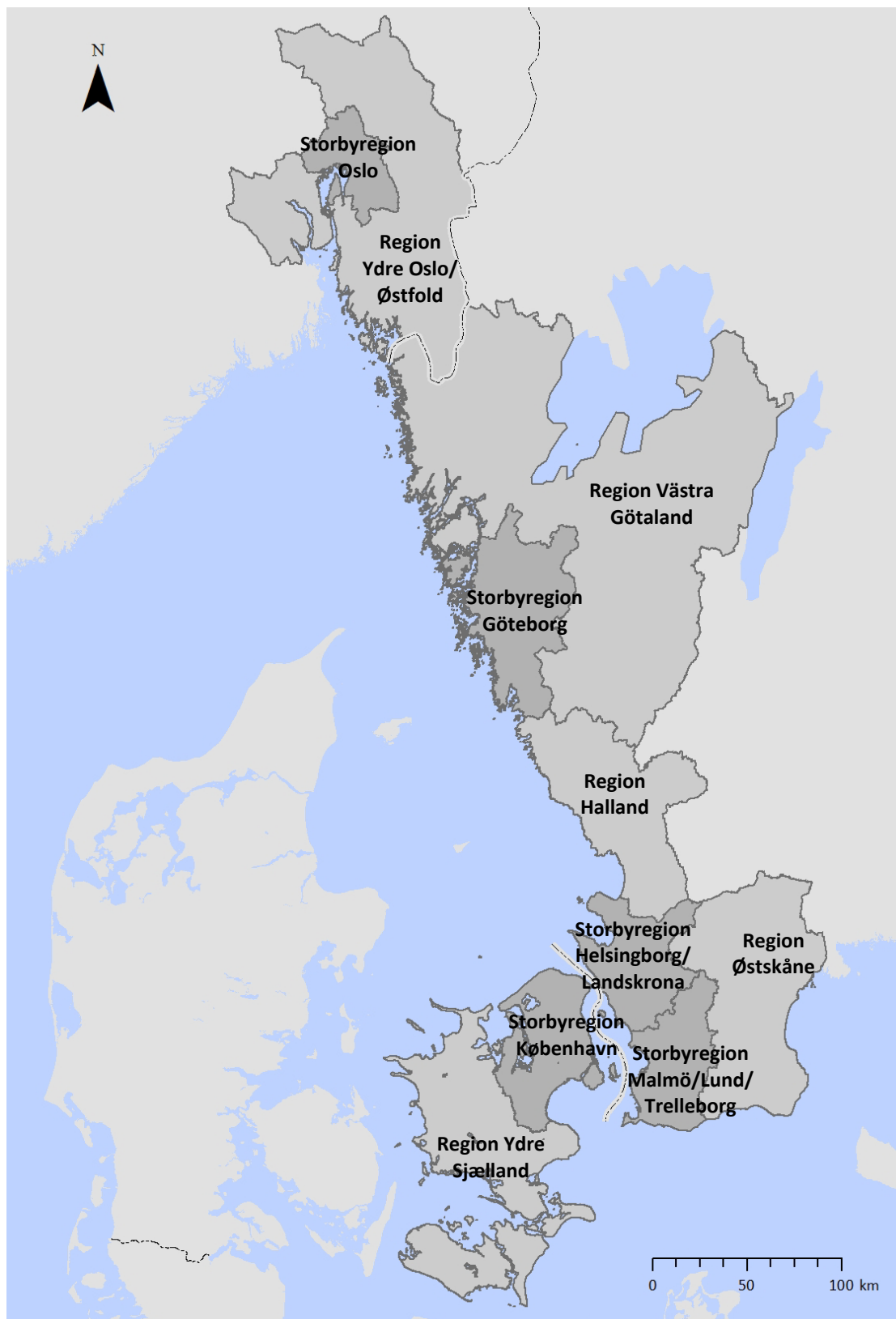
² Oslo kommune, samtlig 22 kommuner i Akershus fylkeskommune, 6 kommuner i Buskerud fylkeskommune, 2 i Oppland fylkeskommune, 4 kommuner i Vestfold fylkeskommune og alle 18 kommuner i Østfold fylkeskommune.

³ Samtlige 49 kommuner beliggende i Västra Götaland län, alle 6 kommuner i Hallands Län og alle 33 kommuner i Skåne Län.

⁴ Samtlige 28 kommuner placeret i Region Hovedstaden og alle 17 kommuner i Region Sjælland.

storbyregioner er Oslo (10 kommuner), Göteborg (13 kommuner), Helsingborg/Landskrona (10 kommuner), Malmö/Lund/Trelleborg (11 kommuner) og København (31 kommuner). I figur 1-4 er korridorens overordnede inddeling illustreret og den nationale regionsdeling uddybet.

Udskilningen af storbyregionerne fra regionerne er sket ud fra en vægtning af pendlingsopland og arbejdsmarkedsregioner, nationale definitioner på storbyregioner, regional geografiske og administrative afgrænsninger, dvs. at storbyregionerne i denne rapport er funktionelle byregioner. De fem regioner, der danner geografisk opland til korridorens storbyregioner, er Ydre Oslo/Østfold (43 kommuner), Västra Götaland (37 kommuner), Halland (5 kommuner), Østskåne (12 kommuner) og Ydre Sjælland (14 kommuner). Regionerne er fremkommet som et resultat af, at de ikke indgår i korridorens storbyområder, men er placeret optil disse. Der er en forventning om, at netop disse områder også vil blive påvirket af et HHT i korridoren.



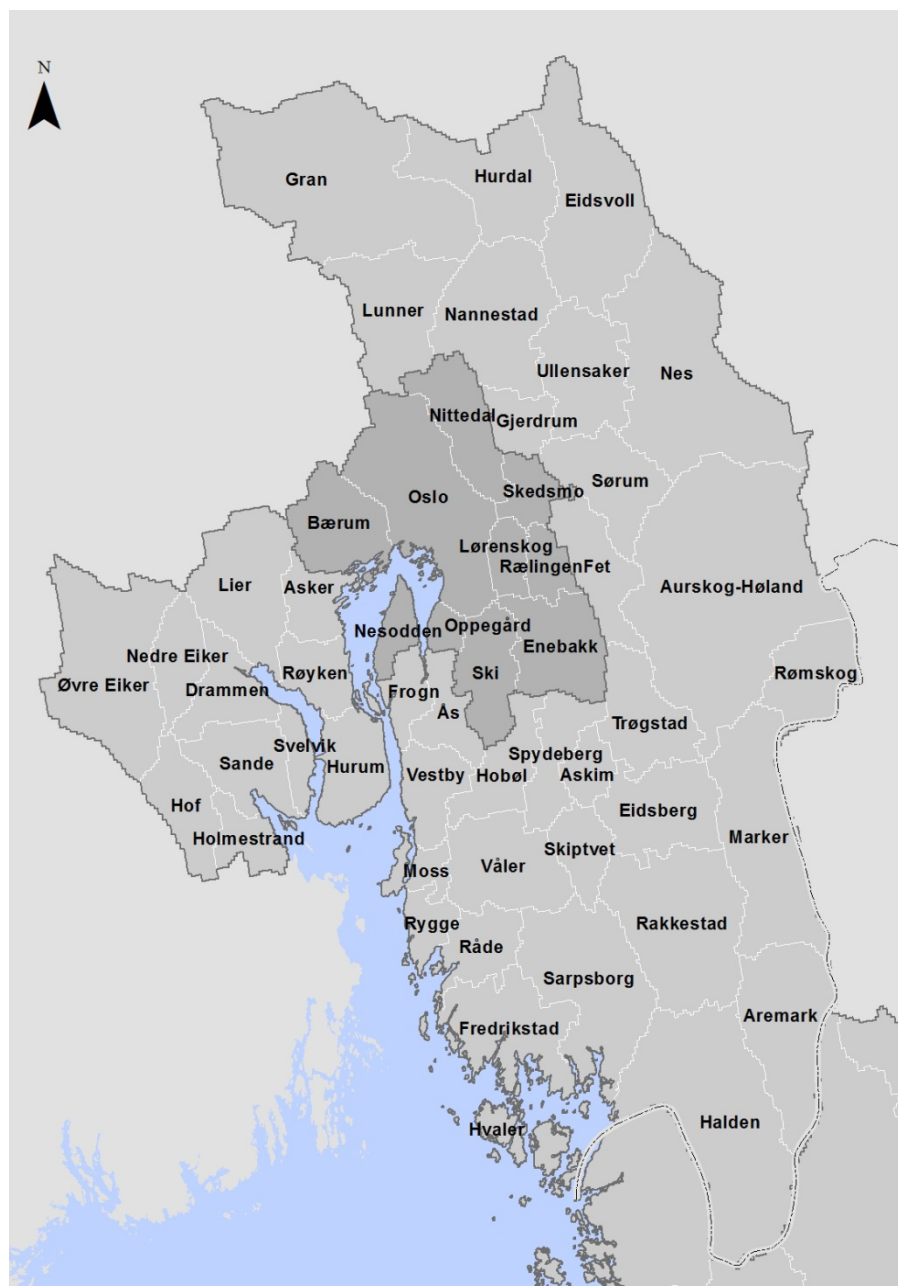
FIGUR 1: KORRIDOREN OG INNDELINGEN AF DE 10 REGIONER



FIGUR 2: INDELINGEN AF DE 2 DANSKE REGIONER



FIGUR 3: INDELINGEN AF DE 6 SVENSKER REGIONER



FIGUR 4: INDELINGEN AF DE 2 NORSKE REGIONER

2. Demografi

I kapitlet kortlægges korridorens overordnede demografi. Dette gøres i første omgang med fokus på korridorens befolkningsgrundlag, alderssammensætning og uddannelsesniveau. I forlængelse heraf rettes fokus mod korridorens interne pendlings- og beskæftigelsesmønstre. I kapitlet anvendes regionsinddelingen fra kapitel 1. Statistikken bygger på udtræk fra de tre nationale statistikbanker. Hovedkonklusionen er, at der er store forskelle mellem byregionerne og de mellemliggende regioner.

2.1. Befolkningsgrundlag

I korridoren er der samlet bosat omkring 7,3 millioner indbyggere. Af de 7,3 millioner indbyggere er 43 % bosat i den svenske del, 34 % i den danske del af korridoren og 23 % i den norske del. Korridoren er groft karakteriseret af to typer af regioner. Omkring storbyerne ses tæt befolkede områder, mens de mellemliggende regioner er kendetegnet af at være mere tyndt befolkede (figur 5 og 6).

Den største koncentration af befolkningen findes i de fem storbyregioner, hvor tæt på to tredjedele af korridorens indbyggere er bosat. Storbyregion København er med mere end 1,8 millioner indbyggere - en fjerdedel af korridorens samlede befolkning - den største storbyregion i korridoren. Storbyregion Göteborg og Storbyregion Oslo udgør med lidt mere end 900.000 indbyggere hver især de to næststørste storbyregioner i korridoren, mens Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg og Storbyregion Helsingborg/Landskrona med godt 650.000 og 320.000 indbyggere repræsenterer korridorens fjerde- og femtestørste storbyregioner.

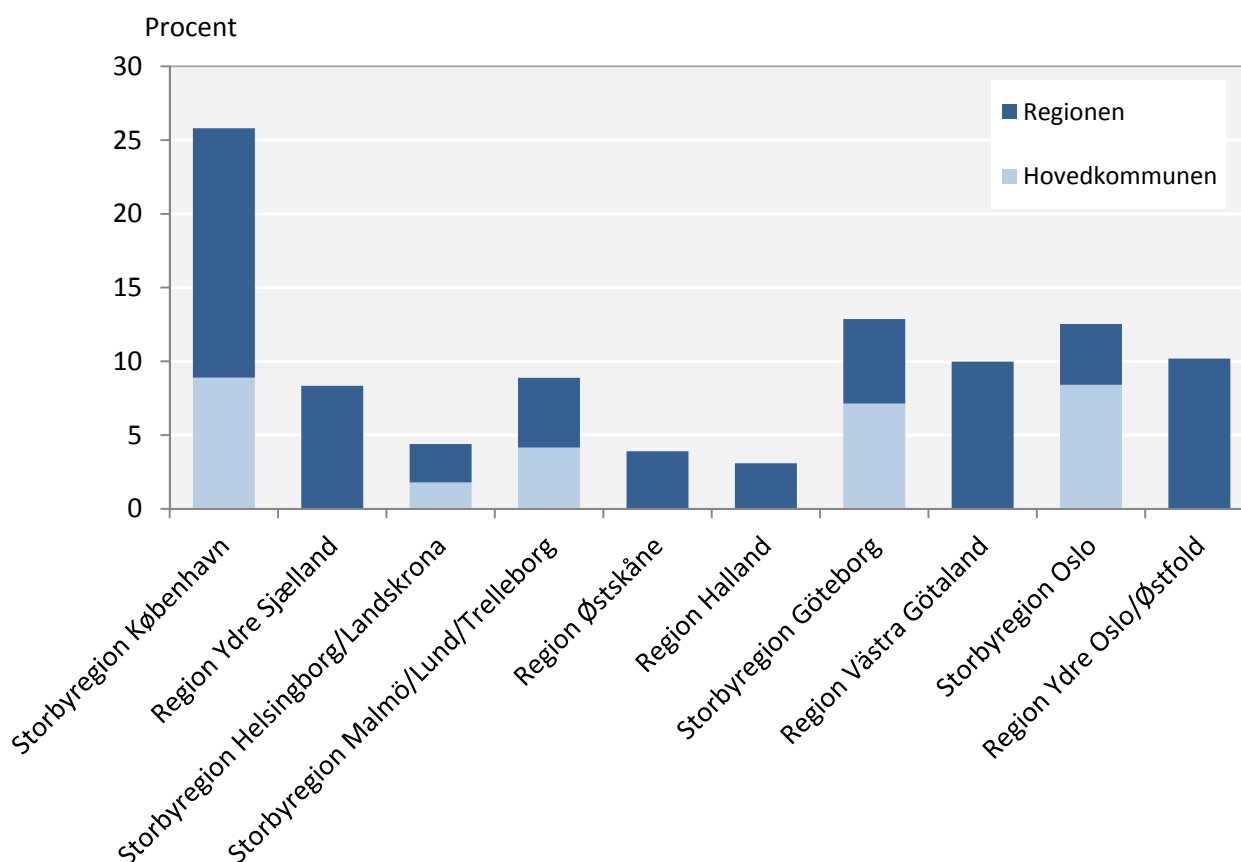
Region	Indbyggere	Andel
<i>Storbyregion København</i>	1.881.536	25,80
<i>Region Ydre Sjælland</i>	608.196	8,34
<i>Storbyregion Oslo</i>	913.782	12,53
<i>Region Ydre Oslo/Østfold</i>	743.174	10,19
<i>Storbyregion Helsingborg/Landskrona</i>	320.523	4,40
<i>Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg</i>	647.995	8,89
<i>Region Østskåne</i>	284.415	3,90
<i>Region Halland</i>	225.770	3,10
<i>Storbyregion Göteborg</i>	938.580	12,87
<i>Region Västra Götaland</i>	727.978	9,98
Korridoren samlet	7.291.949	100,00

Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Natbefolkningen er opgjort pr. 1. kvartal 2012 i Danmark, januar 2012 i Norge og december 2011 i Sverige

TABEL 1: NATBEFOLKNINGEN I KORRIDORENS REGIONER 2012

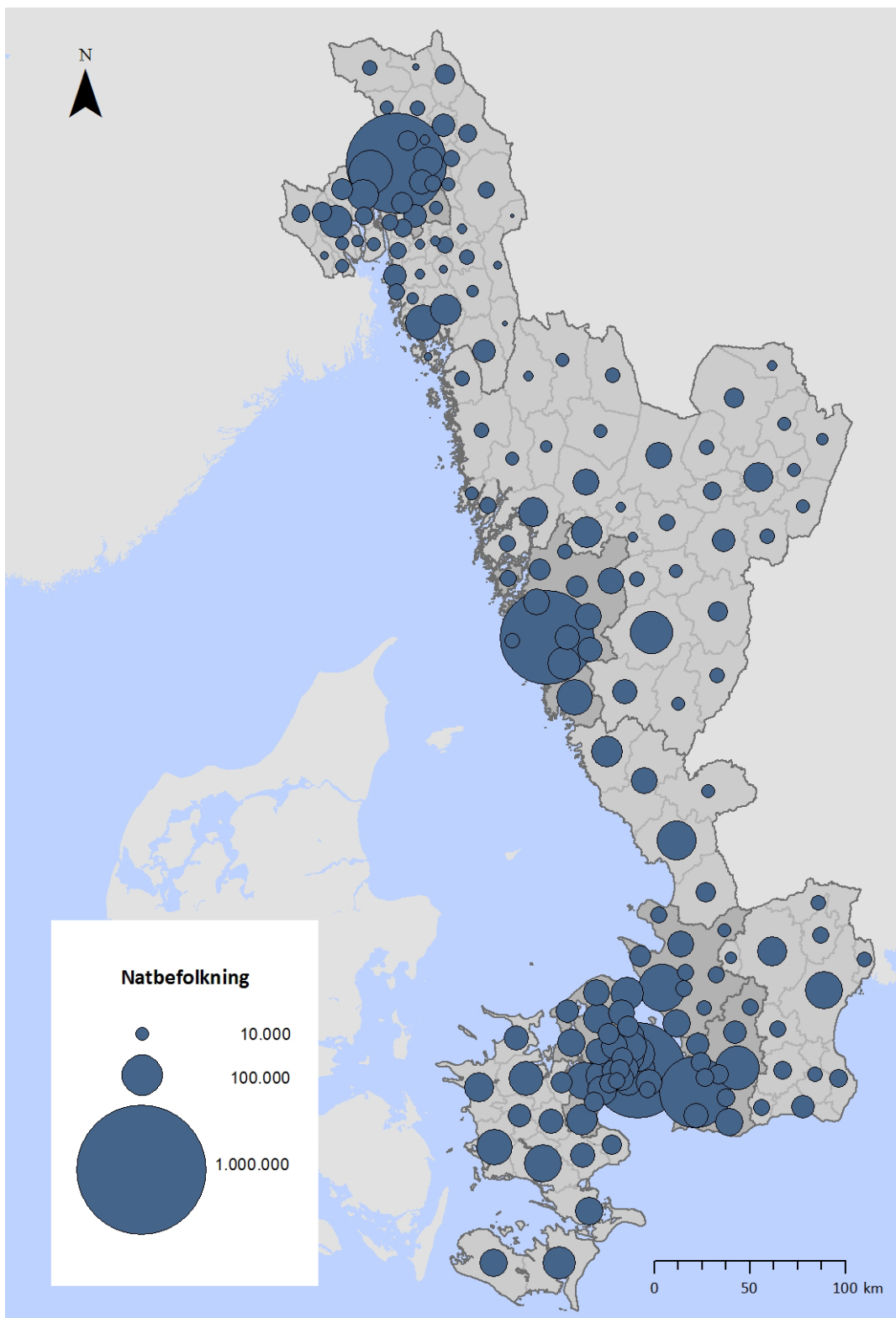
Ser man nærmere på bosætningsmønstrene internt i de enkelte storbyregioner, fremgår det, at centralkommunerne har forskellige betydninger i de enkelte storbyregioner (figur 6). Dette tydeliggøres af centralkommunernes indbyggertal. Hvor København og Frederiksberg kommuner med 648.000 indbyggere (2012) kun udgør en tredjedel af Storbyregion Københavns samlede befolkning, udgør Oslo Kommune med 613.000 indbyggere (2012) to tredjedele af Storbyregion Oslo og Göteborg Kommune med 520.000 indbyggere (2011) lidt mere end halvdelen af Storbyregion Göteborg. Dette tydeliggør at Storbyregion København er et markant mere suburbaniseret end de øvrige storbyregioner, der modsat har en mere koncentreret bystruktur.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Natbefolkningen er opgjort pr. 1. kvartal 2012 i Danmark, januar 2012 i Norge og december 2011 i Sverige

FIGUR 5: FORDELINGEN AF NATBEFOLKNINGEN KORRIDORENS REGIONER 2012

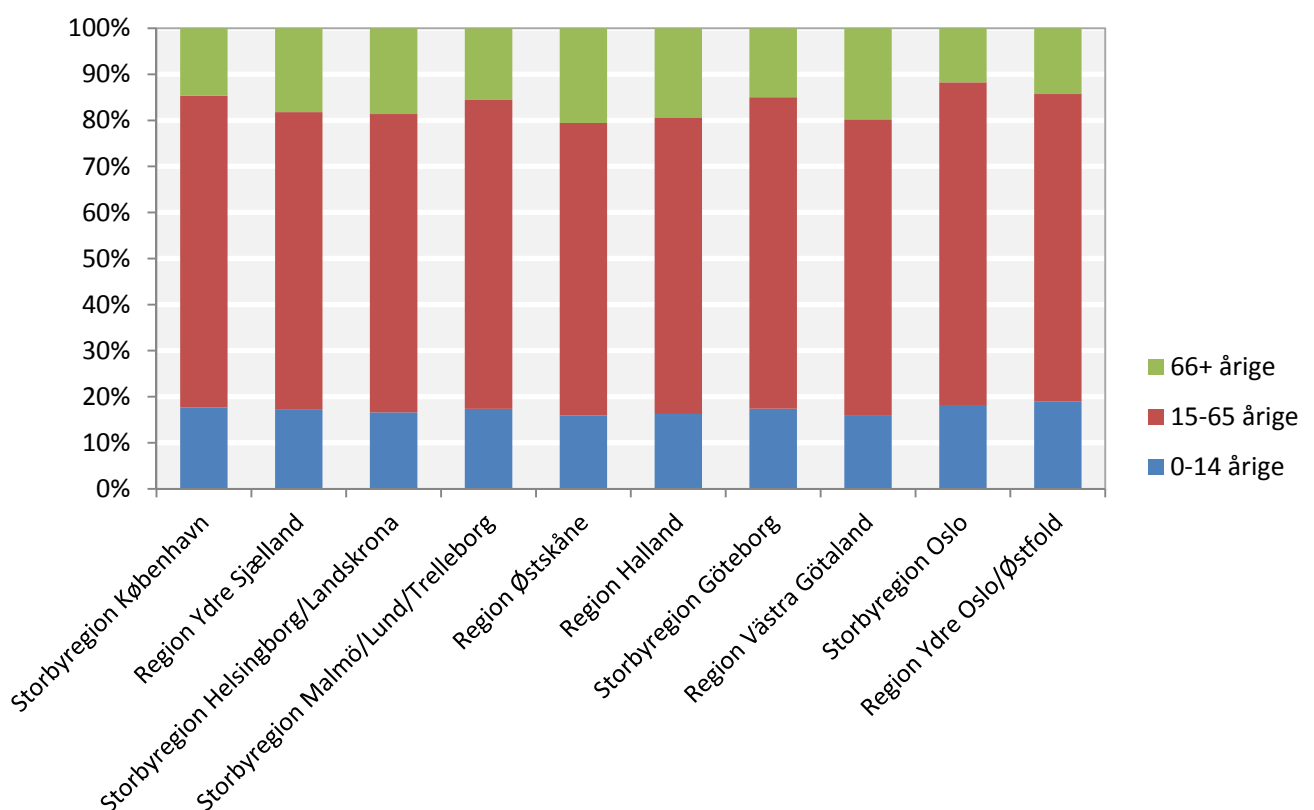


Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Natbefolkningen er opgjort pr. 1. kvartal 2012 i Danmark, januar 2012 i Norge og december 2011 i Sverige

FIGUR 6: NATBEFOLKNINGEN I KORRIDORENS KOMMUNER 2012

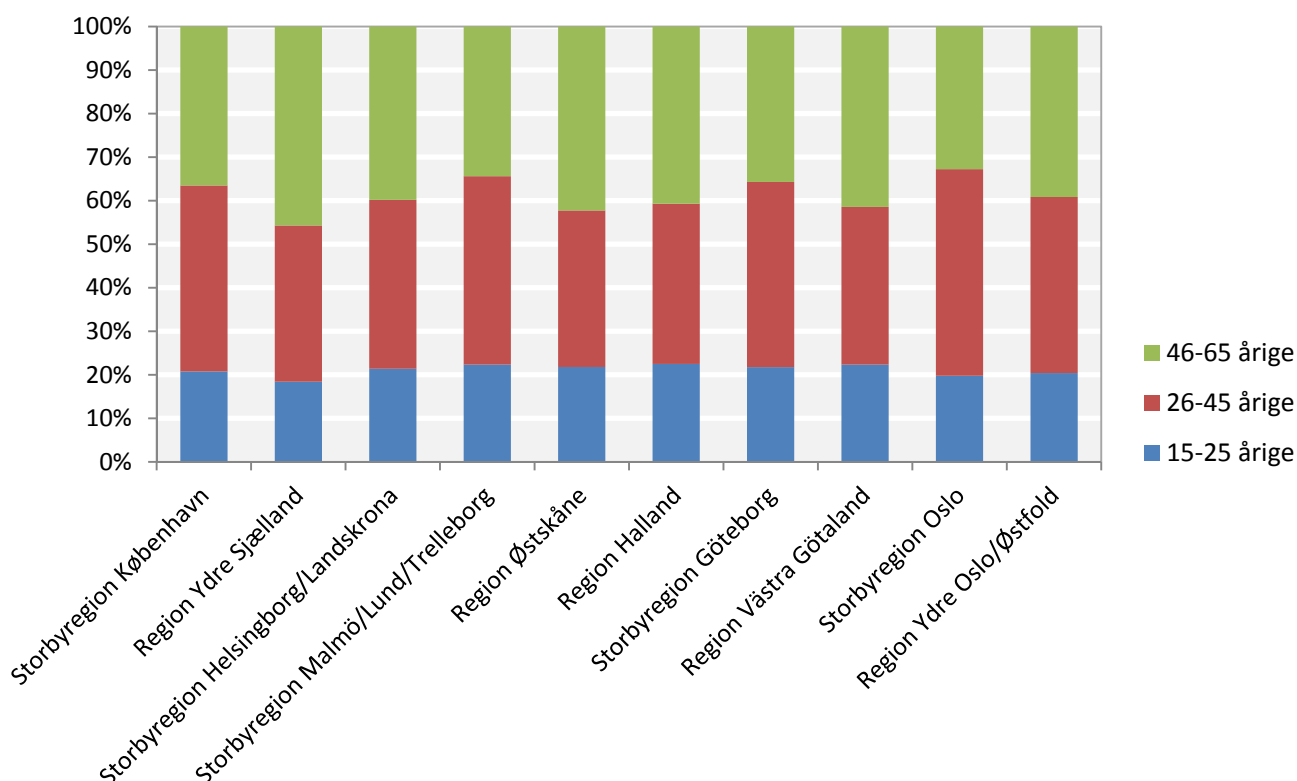
Aldersfordelingen varierer mellem regionerne i korridoren (figur 7 og 8). I storbyregionerne ses en lidt større koncentration af de arbejdsaktive (15-65 årige) end i de mellemliggende regioner af korridoren. Omvendt ses en lidt større koncentration af de ældre (66+ årige) i de mellemliggende regioner end i storbyregionerne. Særligt den norske del af korridoren skiller sig ud ved at have lave andele af de ældre. Et lignende billede gør sig gældende, hvis man betragter arbejdsstyrkens alderssammensætning særskilt. Her ses generelt større andele af de 26-45 årige i storbyregionerne, mens de mellemliggende regioner af korridoren modsat har højere andele af den ældre del (46-65 årige) af arbejdsstyrken.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Natbefolkningen er opgjort pr. 1. kvartal 2012 i Danmark, januar 2012 i Norge og december 2011 i Sverige

FIGUR 7: ALDERSSAMMENSETNINGEN I KORRIDORENS REGIONER 2012



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Natbefolkningen er opgjort pr. 1. kvartal 2012 i Danmark, januar 2012 i Norge og december 2011 i Sverige

**FIGUR 8: ARBEJDSSTYRKENS ALDERSSAMMENSÆTNINGEN
I KORRIDORENS REGIONER 2012**

2.2. Uddannelse

Da både uddannelsessystemerne og klassificeringen af uddannelsesstatistikken varierer betydeligt mellem Danmark, Sverige og Norge, er det i udgangspunktet problematisk at sammenligne uddannelsesniveauerne internt i korridoren. På trods af dette kan uddannelsesstatistikken dog stadig give et overordnet billede af, hvor kvalificeret arbejdsstyrken i de enkelte områder i korridoren er. I figur 9 er i de tre landes klassificering af uddannelsesniveauerne sammenstillet, og tre overordnede uddannelseskategorier (grundskole, ungdoms- og erhvervsuddannelser samt videregående uddannelser) er defineret med udgangspunkt i den internationale ISCED 97-klassifikation.

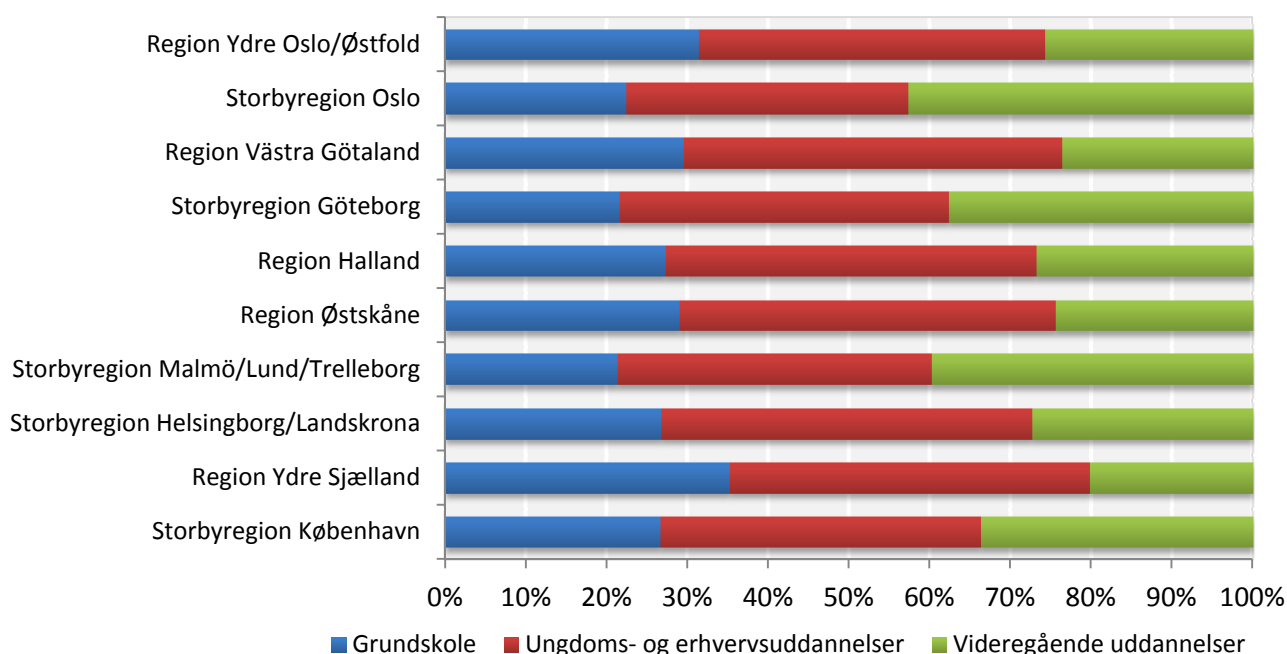
NORGE		DANMARK		SVERIGE	
Kategori	ISCED 97	Kategori	ISCED 97	Kategori	ISCED 97
Grunnskolenivå	1+2	Grundskole	1+2	Förgymnasial utbildning kortare än 9 år og 9 (/10) år	1+2
Videregående skole-nivå	3+4	Almen- og erhvervsgymnasial	3A	Gymnasial utbildning, högst 2 år	3C
		Erhvervsuddannelser	3C	Gymnasial utbildning, 3 år	3A
Universitets- og høghskolenivå kort	5	Korte videregående uddannelser	5B	Eftergymnasial utbildning, mindre än 3 år	4/5B
Universitets- og høghskolenivå lang	5+6	Mellemlange videregående uddannelser	5A/5B	Eftergymnasial utbildning, 3 år eller mer	5A
		Bachelor og lange videregående uddannelser	5A		
		Forskeruddannelser	6	Forskarutbildning	6

FIGUR 9: KLASSIFICERING AF UDDANNELSESNIVEAUER I DE TRE LANDE

Figur 10 viser natbefolkningens højeste fuldførte, formelle uddannelse med udgangspunkt i denne kategorisering sammenstillet blandt korridorens områder. Af figuren fremgår det, at uddannelsesniveauerne varierer betydeligt mellem de forskellige dele af korridoren, og at det særligt er mellem storbyregionerne og de mellemliggende regioner i korridoren, at den større variation er tydelig.

De største andele af natbefolkningen med videregående uddannelser ses i korridorens storbyregioner. Hvor 40 % af natbefolkningen i Storbyregion Oslo har en videregående uddannelse, er det kun omkring 25 % i Ydre Oslo/Østfold. Det samme mønster gør sig gældende i den svenske del af korridoren. Hvor 38 % og 37 % af natbefolkningen i Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg og Storbyregion Göteborg har en videregående uddannelse, er det kun mellem 23-27 % i de øvrige områder og Storbyregion Helsingborg/Landskrona. I Storbyregion København har 32 % af natbefolkningen en videregående uddannelse, hvorimod kun 20 % har i

Ydre Sjælland. Et modsatrettet mønster er tydeligt, hvis man sammenligner områdernes andele af natbefolkningen med grundskole som højeste fuldførte uddannelse.

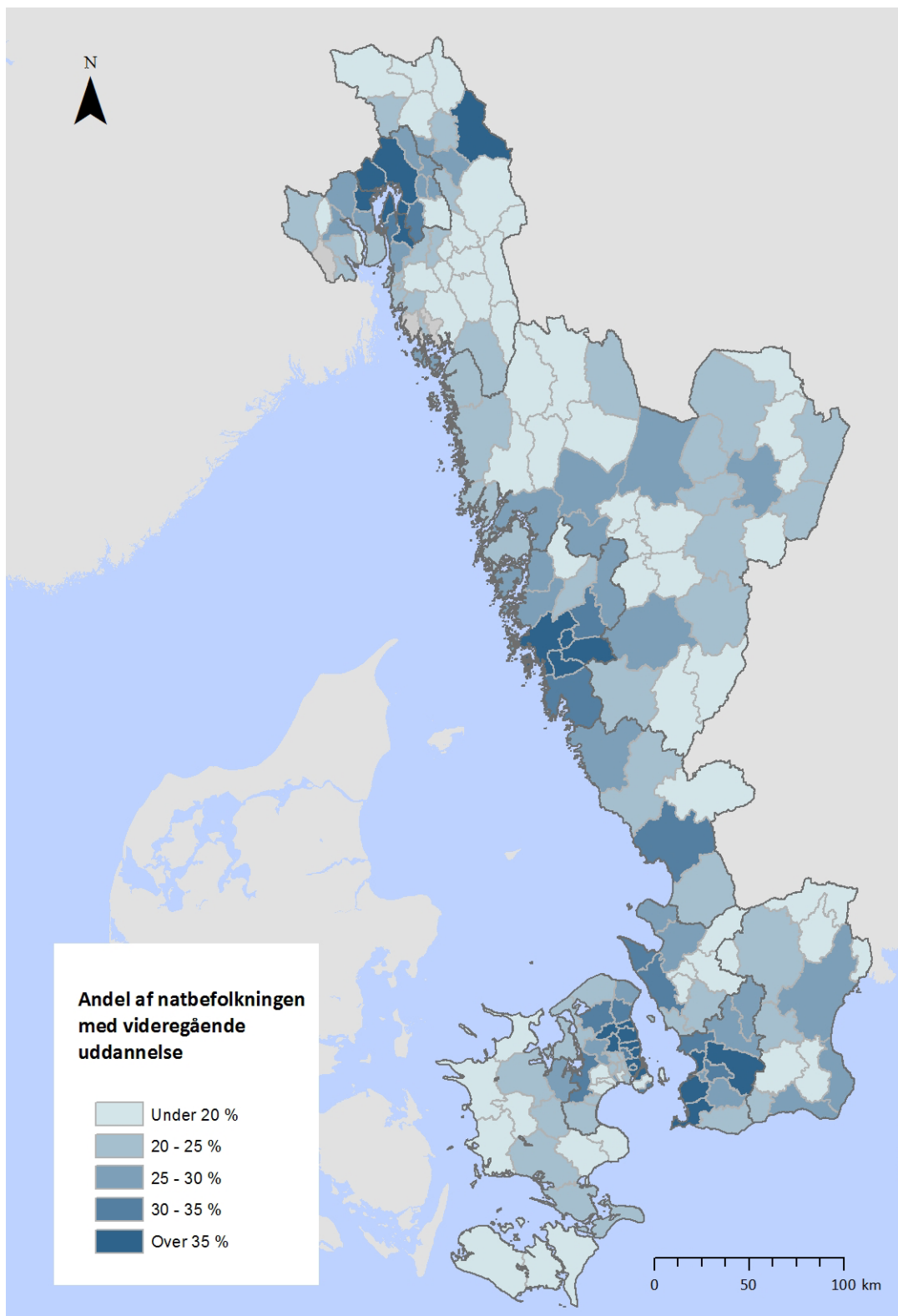


Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Uddannelsesniveauerne inddeling er uddybet i skemaet på foregående side

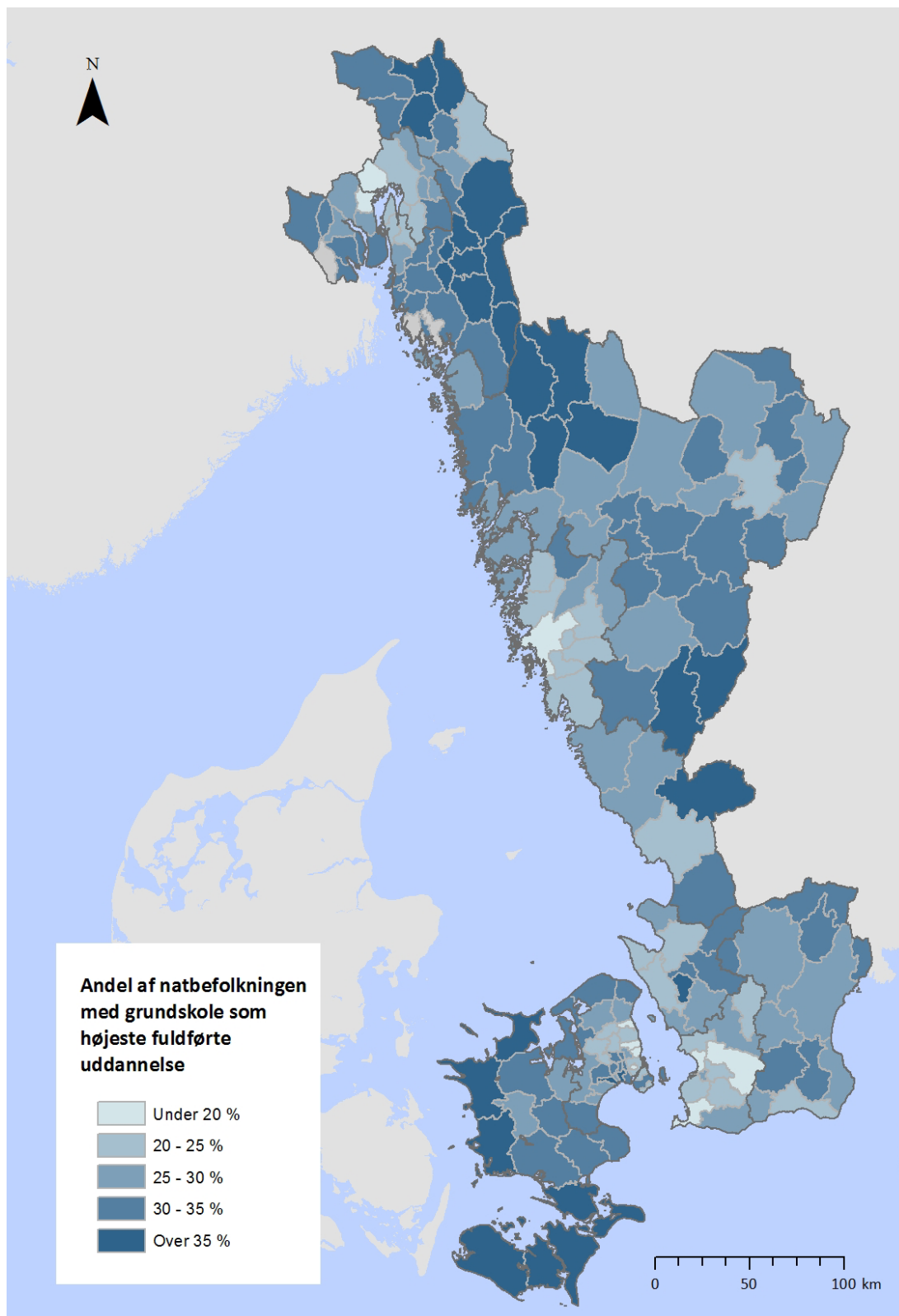
FIGUR 10: NATBEFOLKNINGENS HØJESTE FULDFØRTE UDDANNELSE I REGIONERNE 2011

I figur 11 og 12 er de enkelte kommuner i korridorens andele af natbefolkningen med henholdsvis videregående uddannelse og grundskole som højeste fuldførte uddannelse illustreret. Af det første kort (figur 11) fremgår det, at det særligt er enkelte centralt beliggende kommuner i storbyregionerne, hvor de højeste andele af natbefolkningen med videregående uddannelse findes. Ud over centralkommunerne er det i Storbyregion Oslo særligt kommunerne i den indre del af Oslofjorden, i Storbyregion Göteborg kommunerne sydvest for Göteborg kommune, i Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg kommunerne omkring Malmö/Lund og i Storbyregion København kommunerne nord for Københavns Kommune. I det andet kort (figur 12) gengives i grove træk et spejlvendt mønster. Her fremgår det, at andelen af natbefolkningen med grundskole som højeste fuldførte uddannelse, særligt i den norske og danske del korridoren stiger andelen, desto længere væk man kommer fra de centrale dele af storbyregionerne. I den svenske del af korridoren er dette mønster ikke lige så udtalt.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 11: ANDEL AF NATBEFOLKNINGEN KORRIDORENS KOMMUNER MED VIDEREGÅENDE UDDANNELSE 2011



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 12: ANDEL AF NATBEFOLKNINGEN I KORRIDORENS KOMMUNER MED GRUNDSKOLE SOM HØJESTE FULDFØRTE UDDANNELSE 2011

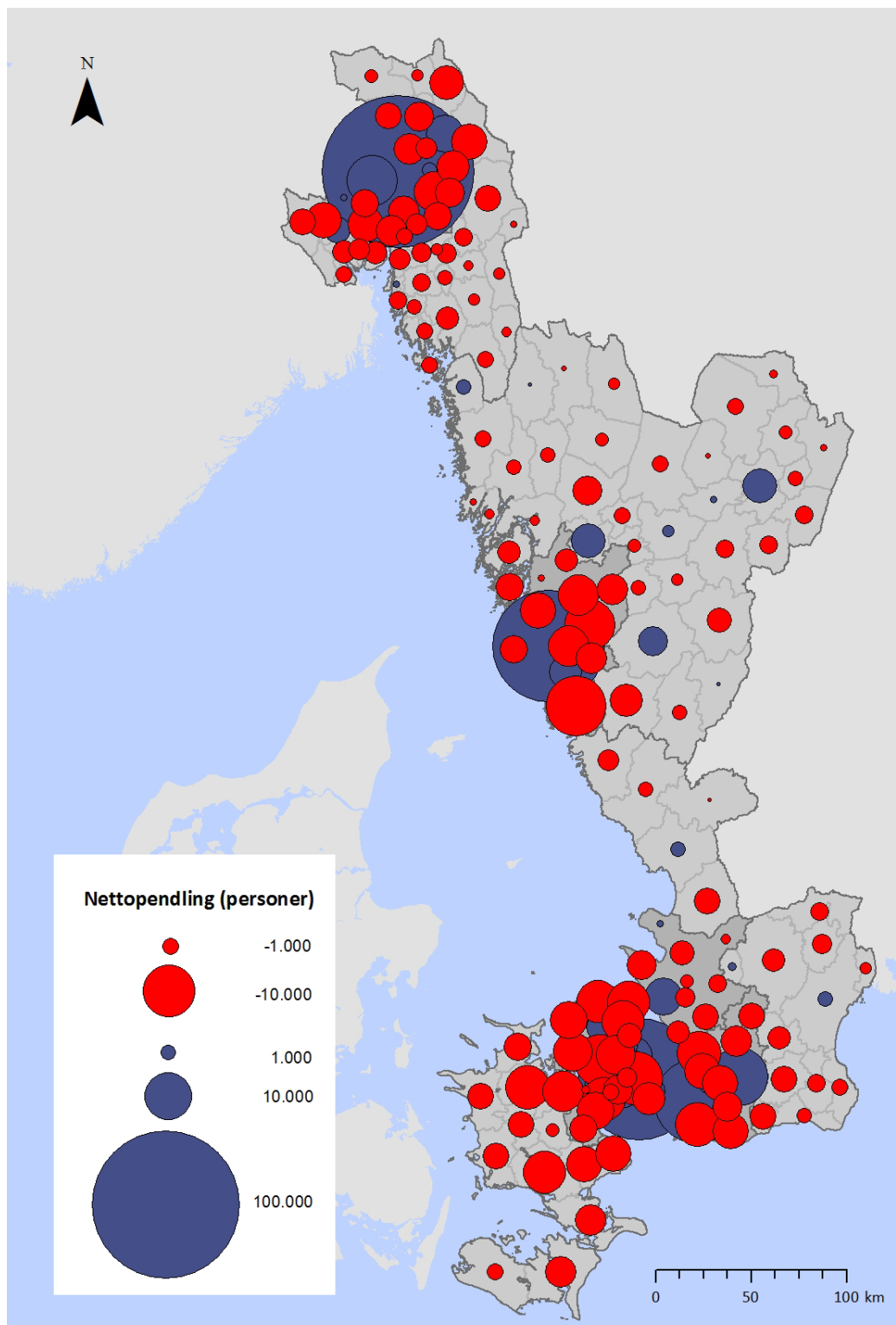
Selvom uddannelsesstatistikken ikke er direkte sammenlignelig blandt de tre lande, tydeliggør den, at der samlet set er en betydelig koncentration af den højtqualificerede arbejdskraft i og omkring storbyerne i korridoren. En koncentration der højst sandsynligt ville være endnu mere udtalt, hvis uddannelsesstatistikken enten var mere detaljeret, eller hvis man omvendt så nærmere på, hvor de højtuddannede var beskæftigede og ikke bosat - dette er i alt fald gældende i Storbyregion København (Hansen & Winther, 2012a).

2.3. Pendling og mobilitet

I forlængelse af den overordnede karakteristik af natbefolkningens bosætning, aldersstruktur og uddannelsesniveau vil fokus i det efterfølgende afsnit blive rettet mod dagsbefolkningen og de interne beskæftigelsesmønstre i korridoren. I første omgang er det relevant at se nærmere på de interne pendlingsmønstre i regionen.

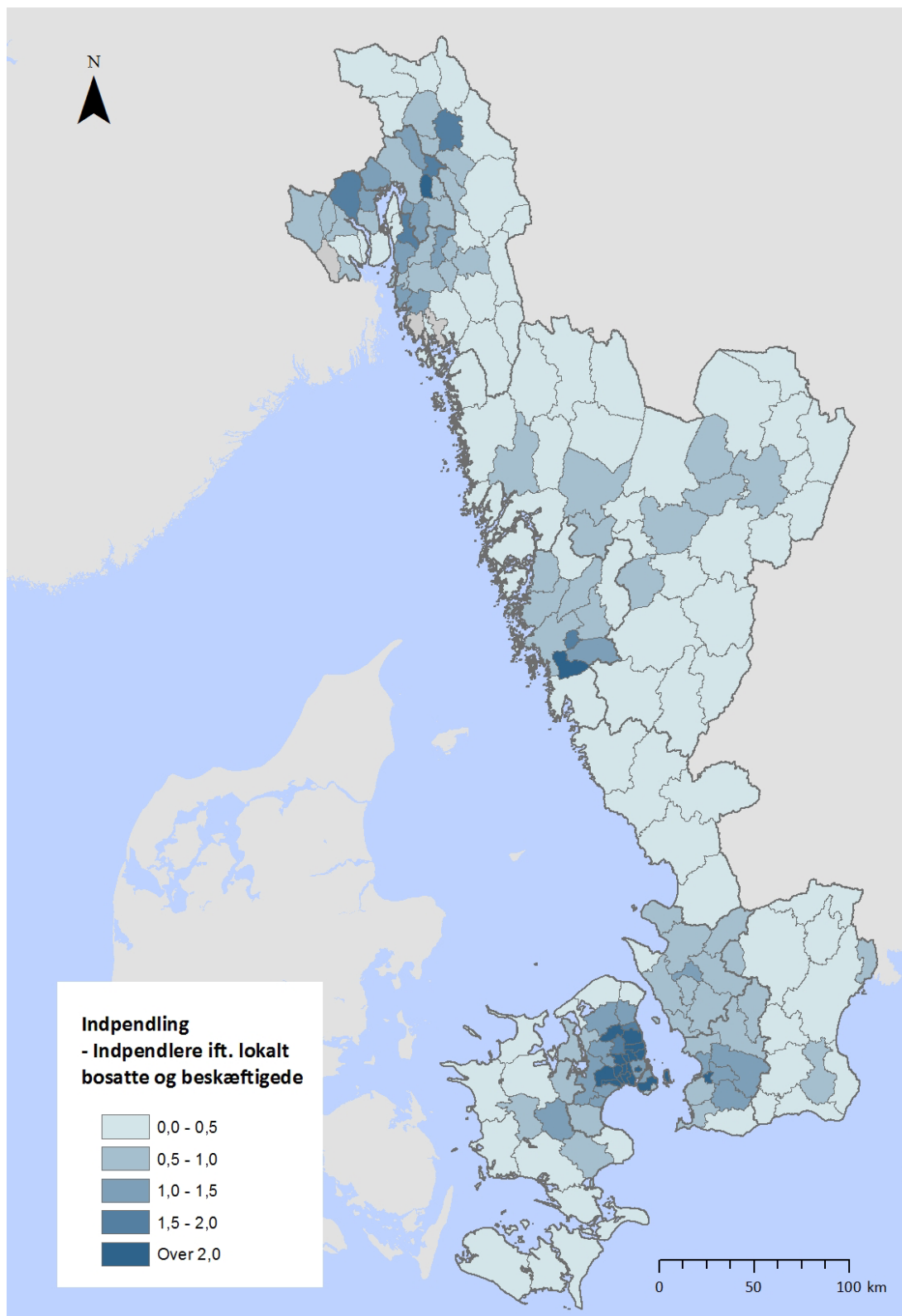
I figur 13 er nettopendlingen i korridorens kommuner illustreret. Nettopendlingen er beregnet som antallet af personer, der pendler ind i kommunen fratrasket de personer, der pendler ud af kommunen, og giver en overordnet indikation af de enkelte kommuners rolle (bosted/arbejdssted) samt arbejdstyrkens mobilitet i korridoren.

Kortet i figur 13 tydeliggør en række interessante strukturer. Det er tydeligt, at den største pendlingsaktivitet foregår i og omkring korridorens storbyer. Det er i udgangspunkt ikke så overraskende. Hvad der til gengæld er en smule overraskende, er, at det med undtagelse af enkelte kommuner, såsom Trollhättan, Skövde og Borås i Västra Götaland, kun er centralkommunerne og få centralt beliggende kommuner i storbyregionerne, der har et nettopendlingsoverskud (markeret med blå cirkler). Størrelsen på cirklerne indikerer, at det særligt er de tre største centralkommuner (Oslo Kommune med en positiv nettopendling på 106.000 personer, Københavns Kommune med 68.000 personer og Göteborg Kommune med 57.000 personer), der oplever den største pendlingstilgang. Ser man modsat på kommunerne med det største pendlingsunderskud (markeret med de røde cirkler), fremgår det af kortet, at det særligt er forstæderne omkring centralkommunerne, der har den største negative nettopendling. Dette giver en klar indikation af, at storbyregionerne i korridoren er kendetegnet ved en klar centralitet, når vi ser på pendlingen og derved indirekte på lokaliseringen af arbejdspladserne.



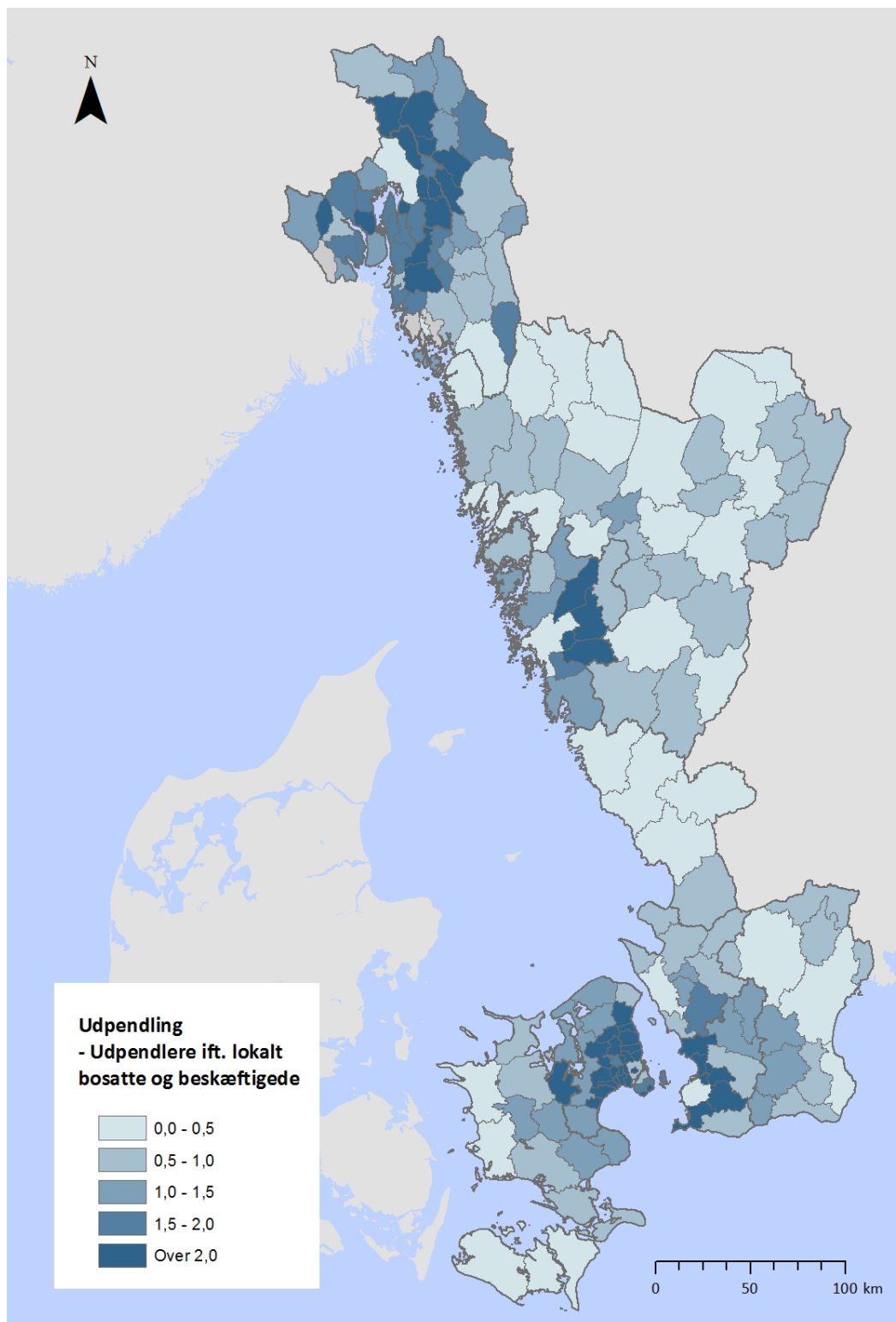
Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 13: NETTOPENDLING I KORRIDORENS KOMMUNER 2010



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 14: INDPENDLING I KORRIDORENS KOMMUNER 2010
(antal indpendlere til kommunen for hver bosat, der samtidig arbejder i kommunen)



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 15: UDPENDLING I KORRIDORENS KOMMUNER 2010
(antal bosatte i kommunen der udpendler til andre kommuner for hver bosat, der samtidig arbejder i kommunen)

Ud fra kortet i figur 13 kan man få et indtryk af, at pendlingen i korridoren alene er kendetegnet af en indpendling til centralkommunerne i storbyregioner fra de omkringliggende kommuner. Det er ikke et helt retvisende billede af de lokale pendlingsmønstre i korridoren, da nettopendlingen kun synliggør den samlede pendling og derved ikke den umiddelbare ind- og udpendling samt dennes betydning i de enkelte kommuner. I figur 14 og 15 er den lokale betydning af ind- og udpendlingen i korridorens kommuner illustreret. Ind- og udpendlingen er i de to kort vist som et pendlingsforhold, der angiver forholdet mellem henholdsvis ind- eller udpendlere og den lokalt bosatte beskæftigelse (hvis en kommune eksempelvis har et indpendlingsforhold på 2, betyder det, at der for hver beskæftigede, der også er bosat i kommunen, kommer 2 indpendlere udefra).

Kortene i figur 14 og 15 anskueliggør to interessante aspekter af den interne pendling i korridoren. For det første fremgår det, at indpendlingen ikke kun kommer til udtryk ved, at folk fra de omkringliggende forstæder pendler ind til centralkommunerne i storbyregioner. Høje ind- og udpendlingsværdier omkring centralkommunerne indikerer, at der også foregår en betydelig intern pendling i mellem forstæderne særligt i forstadskommunerne omkring København og Oslo. For det andet angiver lave indpendlingsværdier i kommunerne i de mellem og yderligt liggende områder af korridoren, at de beskæftigede her i højere grad er bosat lokalt, end det er tilfældet i kommunerne i storbyregionerne. Samlet indikerer disse aspekter, at der er en større mobilitet i og omkring korridorens storbyer, end det er tilfældet i de mellem liggende regioner i korridoren.

2.4. Korridoren i kontekst: pendling i Norden

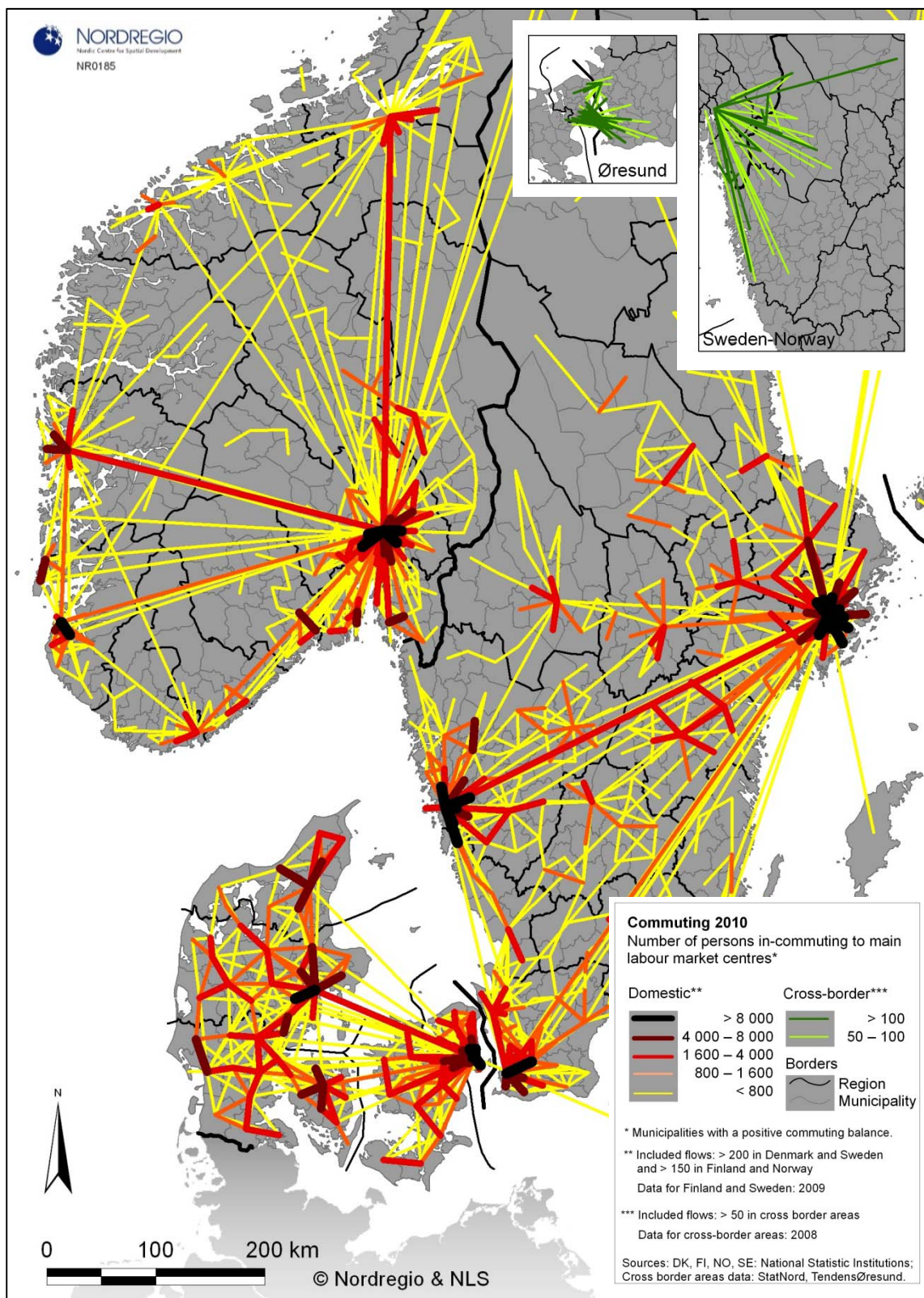
Nordregio har for nylig publiceret en uddybende analyse af de demografiske tendenser og mobiliteten i de nordiske arbejdsmarkeder (Roto, 2012). Analysen er interessant, da den tydeliggør, hvordan det overordnede niveau af individuel mobilitet både i form af pendling og migration er steget betydeligt i de nordiske lande i de senere år. I 2010 flyttede hver tiende nordiske indbygger over en kommunegrænse, mens en tredjedel af alle beskæftigede personer i de nordiske lande boede og arbejdede i forskellige kommuner. Sammenlignet med en tidligere analyse af mobiliteten i de nordiske lande fremgår det endvidere, at pendlingsafstanden gradvist er steget fra 2004 til 2010. Stigningen skal særligt ses i relation til antallet af mennesker, der pendler i mellem de større byområder.

I Roto (2012) kortlægges endvidere hovedpendlingsstrømmene over kommunegrænserne i de nordiske lande i 2010. I figur 16 er et udsnit af denne kortlægning vist. Pendlingskortet ekspliciterer, i forlængelse af nettopendlingen og det lokale ind-/udpendlingsforhold, tre overordnede pendlingsmønstre i og omkring korridoren. For det første er pendlingsstrømmene på en lokal skala mest intense i de største storbyregioner og i enkelte af de regionale centre. Pendlingsstrømmene er intense både absolut og relativt set, og de skitserer den overordnede

afgrænsning af de funktionelle byområder i korridoren. For det andet ses betydelige pendlingsstrømme i mellem de større urbane centre primært mellem hovedstæderne og de større regionale centre. Dette synliggør et tydeligt markeret nationalt bysystem i de tre lande, der for det tredje er med til at fremhæve, at de lokale arbejdsmarkeder er forbundet på en national skala, og derfor også må ses og forstås i en national kontekst. Kun få perifært liggende lokale arbejdsmarkeder er afskåret helt fra de nationale pendlingsstrømme.

Ser man nærmere på pendlingen på tværs af de nationale grænser, fremgår det af Nordisk Nordisk Ministerråd (2011), at selvom de inter-nordiske pendlingsstrømme i absolutte tal er små, har de stadig betydning lokalt for enkelte regioner. Tæt på 53.000 personer pendlede samlet set på tværs af de nationale grænser i de nordiske lande i 2008. Det er en markant stigning i forhold til 2001, hvor man første gang begyndte at registrere grænsependlingen. Pendlingsstrømmene er primært domineret af indpendling fra Sverige til de øvrige nordiske lande. Omkring 26.000 svenskere pendlede i 2008 til Norge og omkring 21.000 til Danmark. Til sammenligning pendlede kun omkring 1.500 nordmænd til Sverige og Danmark i 2008 og omkring 4.400 danskere til Sverige og Norge. Et interessant aspekt ved grænsependlingen er, at hvor indpendlingen fra Sverige samlet set steg med 160 % i perioden fra 2001-2008, faldt indpendlingen fra Danmark og Norge med henholdsvis 8 % og 30 %. Det skæve forhold i pendlingen kan bl.a. forklares ud fra generelt højere lønniveauer i Danmark og Norge (Roto, 2012).

På kommuneniveau har Københavns Kommune og Oslo Kommune det højeste antal af indpendlere fra de øvrige nordiske lande i 2008. Den største pendling på tværs af de nationale grænser foregik i en regional kontekst hovedsageligt i Øresundsregionen (Region Hovedstaden, Sjælland og Skåne), hvor omkring 20.000 pendlede på tværs af den dansk-svenske grænse, og i Södra Gränsregionen (Västra Götaland, Värmland og Dalarna Län samt Østfold, Oslo, Akershus og Hedmarks Fylke), hvor omkring 10.000 pendlede på tværs af den norsk-svenske grænse (Roto, 2012). To tredjedele af grænsependlerne var i 2008 mænd og over halvdelen var under 35 år. Af grænsependlerne havde 56 % en ungdoms- og erhvervsuddannelse, mens 28 % havde en videregående uddannelse. Hertil kommer, at uddannelsesniveauet blandt grænsependlerne fra de tre lande varierer betydeligt. Hvor 40 % af grænsependlerne fra Norge havde en videregående uddannelse, er den modsvarende andel blandt pendlerne fra Danmark og Sverige henholdsvis 34 % og 27 %. Grænsependlingen foregik i 2008 inden for relativt få brancher. Den højeste andel af pendlingen, omkring 17 %, fandt sted inden for samlebranchen udlejning, ejendomsservice, rejsetjenester og andre hjælpetjenester, mens handel med 13 % udgjorde den næststørste branche. Derudover udgjorde brancherne bygge og anlæg, transport, fremstillingsindustri, sundheds- og socialinstitutioner samt hoteller og restauranter hver især mellem 8 og 11 %. Samlet set foregik mere end tre fjerdedele af pendlingen i mellem Danmark, Sverige og Norge i 2008 inden for disse syv brancher.



(Kilde: Roto (2012), side 11; uddrag af oprindeligt kort)

FIGUR 16: NORDREGIOS KORTLÆGNING AF PENDLINGSSTRØMME I NORDEN 2010

Sammenstilles grænsependlerne med den generelle branchestruktur i de tre lande, adskiller grænsependlernes branchestruktur sig først og fremmest ved, at samlebranchen udlejning, ejendomsservice, rejsetjenester og andre hjælpetjenester indtager en meget dominerende position. I 2008 var de største brancher målt på antallet af beskæftigede i de tre lande sundheds- og socialinstitutioner efterfulgt af handel og fremstillingsindustri, mens samlebranchen udlejning, ejendomsservice, rejsetjenester og andre hjælpetjenester kun var den niende største branche (Nordisk Ministerråd, 2011).

2.5. Arbejdsmarked

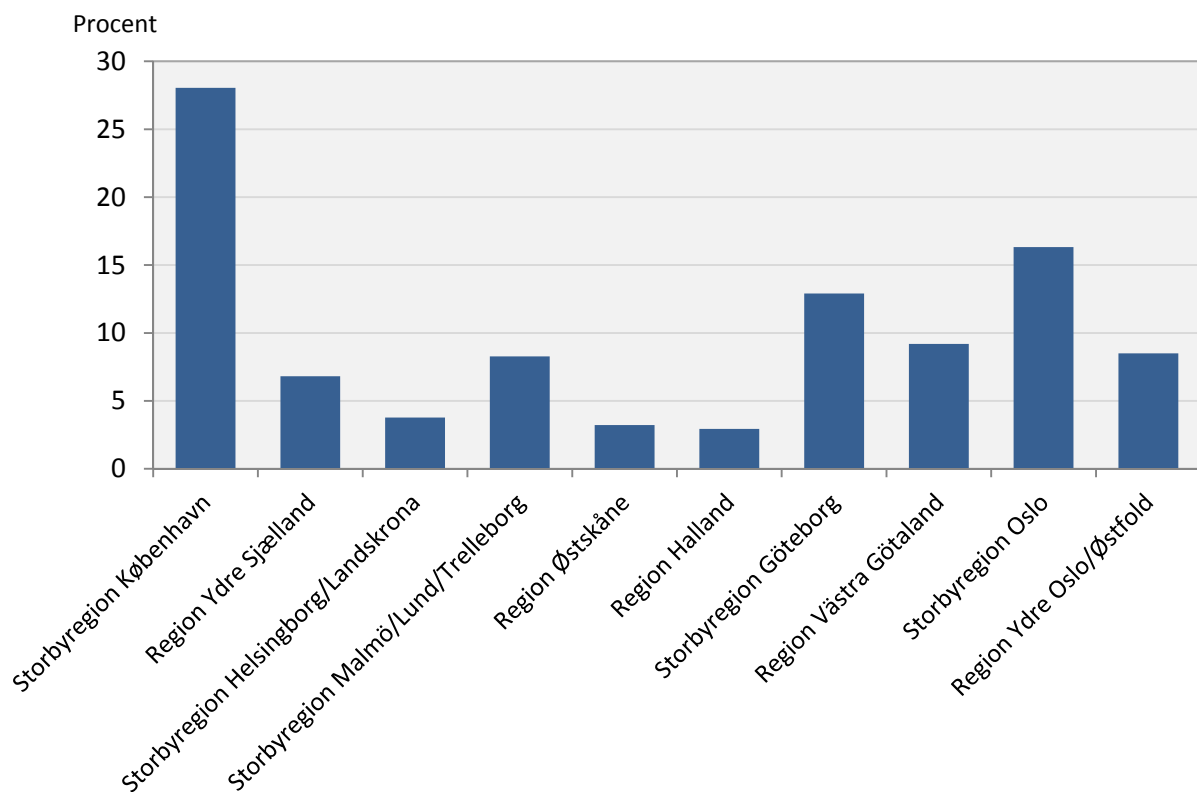
I korridoren er der samlet set lidt mere end 3,5 millioner beskæftigede (2010). Den regionale fordeling af de beskæftigede (tabel 2 og figur 17) ligner i grove træk den tidligere beskrevne regionale fordeling af natbefolkningen, og er kendetegnet af en koncentration af de beskæftigede i de fem storbyregioner. Modsat den rumlige fordelingen af natbefolkningen har Storbyregion Oslo og Storbyregion København lidt højere andele af de beskæftigede (16 % og 28 %) end deres relative andele af natbefolkningen (13 % og 26 %). De højere andele i de to storbyregioner skal blandt andet ses i relation til en koncentration af arbejdspladser og derved en større regional indpendling mod centralkommunerne i de to storbyregioner, end det eksempelvis er tilfældet i Storbyregion Göteborg. Hvor indpendlingen til Göteborg Kommune primært foregår fra de nærliggende forstæder og altså internt i Storbyregion Göteborg, tiltrækker Storbyregion Oslo og Storbyregion København pendlere fra henholdsvis Ydre Oslo/Østfold og Sydvest Sjælland. Dette ses blandt andet ved, at Ydre Oslo/Østfold og Sydvest Sjælland relativt set har lavere andele af de beskæftigede end af natbefolkningen.

Region	Beskæftigede	Andel
<i>Storbyregion København</i>	986.920	28,05
<i>Region Ydre Sjælland</i>	239.939	6,82
<i>Storbyregion Helsingborg/Landskrona</i>	132.950	3,78
<i>Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg</i>	291.249	8,28
<i>Region Østskåne</i>	113.395	3,22
<i>Region Halland</i>	103.318	2,94
<i>Storbyregion Göteborg</i>	454.189	12,91
<i>Region Västra Götaland</i>	323.390	9,19
<i>Storbyregion Oslo</i>	574.370	16,32
<i>Region Ydre Oslo/Østfold</i>	299.064	8,50
Korridoren samlet	3.518.784	100,00

Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

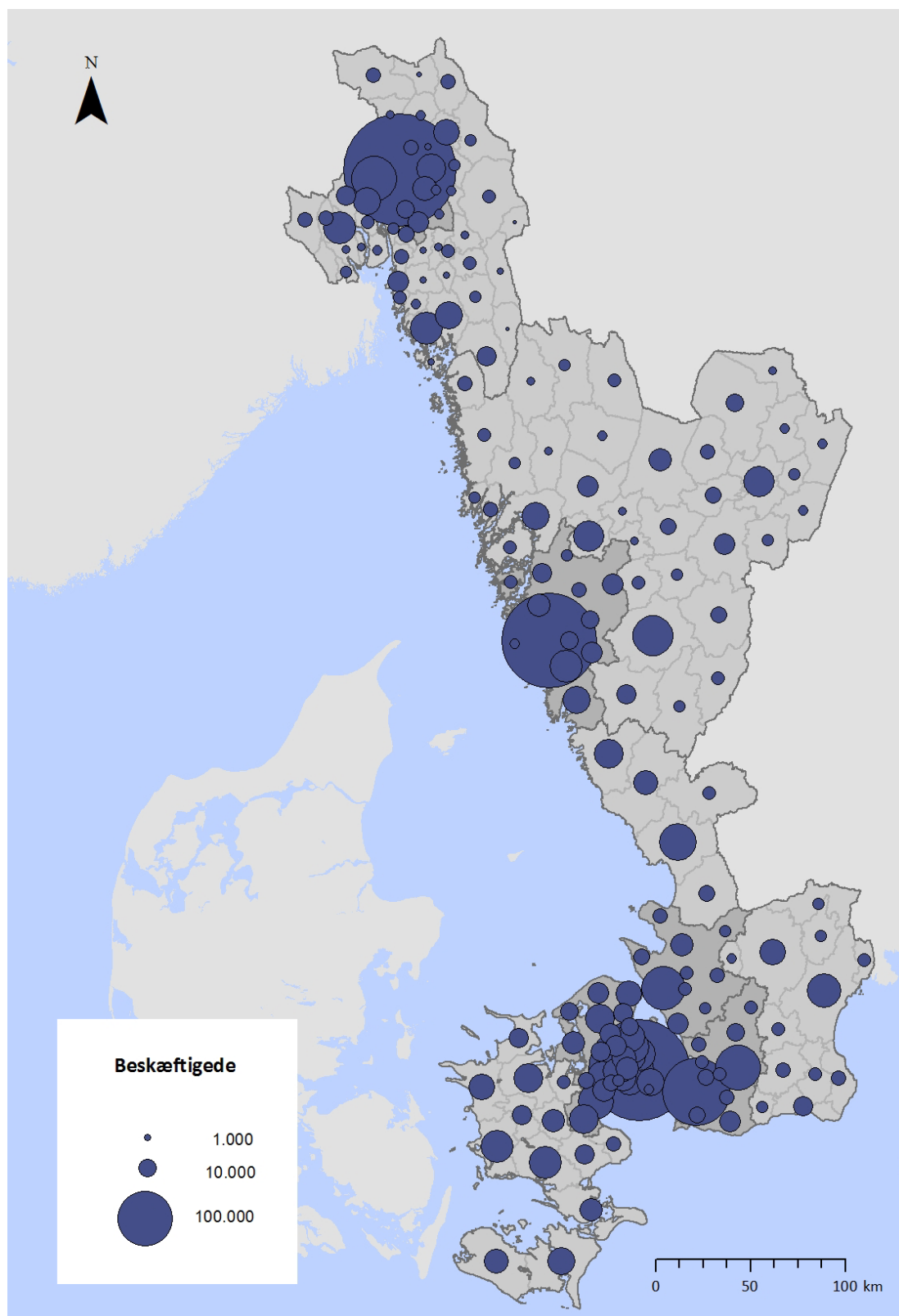
TABEL 2: DEN SAMLEDE BESKÆFTIGELSE I KORRIDORENS REGIONER 2010

Ud fra beskæftigelsesmønstrene internt i de enkelte storbyregioner fremgår det, at centralkommunerne - ligesom det blev tydeliggjort ved natbefolkningen - har forskellige betydninger i de enkelte storbyregioner (figur 18). Dette fremhæves af centralkommunernes relative andele af storbyregionernes beskæftigede. Hvor Københavns Kommune (inkl. Frederiksberg) med 343.000 beskæftigede kun udgør en tredjedel af Storbyregion Københavns samlede beskæftigelse, udgør Oslo Kommune med 426.000 beskæftigede tre fjerdedele af den samlede beskæftigelse i Storbyregion Oslo og Göteborg Kommune med 300.000 beskæftigede to tredjedele af den samlede beskæftigelse i Storbyregion Göteborg. Dette understreger igen, at Storbyregion København er et markant mere suburbaniseret byområde end de øvrige storbyregioner, og at Storbyregion Oslo og Storbyregion Göteborg modsat har en mere koncentreret bystruktur.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 17: FORDELINGEN AF BESKÆFTIGELSEN I KORRIDORENS REGIONER 2010



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

FIGUR 18: BESKÆFTIGEDE I KORRIDORENS KOMMUNER 2010

3. Erhvervsstruktur

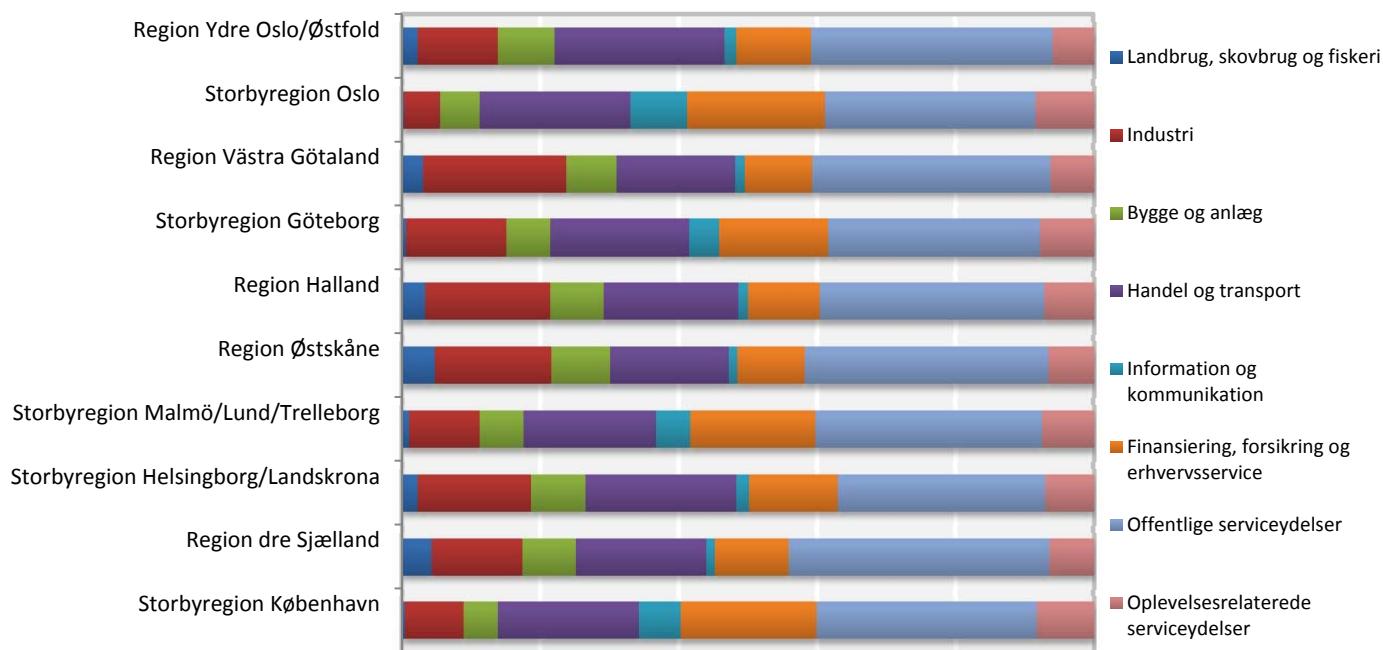
I kapitlet kortlægges korridorens erhvervsstruktur og hovedspecialisering. I kapitlets første afsnit kortlægges korridorens overordnede erhvervssammensætning med fokus på de regionale forskelle blandt korridorens regioner. I kapitlets andet afsnit ændres fokus mod de regionale styrkepositioner inden for de enkelte brancher. Kapitlet bygger på erhvervsstatistik fra de tre nationale statistikbanker samt relevante analyser og udviklingsstrategier fra korridorens regioner.

3.1. Korridorens erhvervsstruktur

Som beskrevet i foregående kapitel er lidt mere end 3,5 millioner beskæftiget i korridoren. Af de 3,5 millioner er 1.130.000 personer - en tredjedel af den samlede beskæftigelse - beskæftiget inden for offentlig administration, undervisning og sundhed. De næststørste brancher målt på antallet af beskæftigede er herefter handel med 520.000 beskæftigede (15 %), erhvervsservice med 458.000 beskæftigede (13 %) samt råstofudvinding og industri med 365.000 beskæftigede (10 %).

I figur 19 er den lokale erhvervssammensætning i korridorens regioner sammenfattet i syv overordnede branchekategorier, mens den mere detaljerede beskæftigelsesstatistik er uddybet i tabel 3-5. Erhvervsstatistikken viser tre overordnede karaktertræk i korridoren.

For det første ses, ligesom det blev anskueliggjort i foregående kapitel, betydelige forskelle imellem korridorens storbyregioner og de mellemliggende regioner. I korridorens erhvervssammensætning kommer dette til udtryk ved en markant lokal over- og underrepræsentation af enkelte brancher i henholdsvis storbyregionerne og de mellemliggende regioner. Dette kommer særligt til udtryk inden for brancher som erhvervsservice, information og kommunikation samt finansiering og forsikring, der udgør markant højere andele af den lokale beskæftigelse i storbyregionerne end i de mellemliggende regioner. Erhvervsservice er en branchekategori, der omfatter et bredt spektrum af beskæftigede lige fra højt specialiserede og vidensintensive tjenesteydelser som rådgivning, markedsføring og advokatbistand til mindre vidensintensive tjenesteydelser som rengøring og vagtservice. Hvor 14-16 % af de beskæftigede i de fire største storbyregioner er beskæftiget inden for erhvervsservice, er det kun 8-10 % i de mellemliggende regioner i korridoren. Et tilsvarende mønster gør sig gældende inden for information og kommunikation, der udgør mellem 4-8 % af beskæftigelsen i de fire største storbyregioner mod kun 1-2 % i de resterende områder. Denne betydelige overrepræsentation i storbyregionerne skal endvidere ses i lyset af, at en række studier har vist, at det særligt er de vidensintensive aktiviteter inden for disse brancher, der er lokaliseret i storbyregioner (Hansen og Winther, 2012a).



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

Note: Brancherne er grupperet som Landbrug, skovbrug og fiskeri (A), Industri (B+C+D+E), Bygge og anlæg (F), Handel og transport (G+H), Information og kommunikation (I), Finansiering, forsikring og erhvervsservice (K+L+M+N), Offentlige serviceydelser (O+P+Q) og Oplevelsesrelaterede serviceydelser (I+R+S+T+U).

FIGUR 19: ERHVERVSFORDELINGEN I KORRIDORENS REGIONER 2010

Betrakter man omvendt en branche som råstofudvinding og industri, kommer et spejlvendt lokaliseringmønster til udtryk. Råstofudvinding og industri er ligesom erhvervsservice en bredt defineret branche, som dækker over en lang række af både mere og mindre vidensintensive aktiviteter. Ud over at råstofudvinding og industri er underrepræsenteret i storbyregionerne og overrepræsenteret i de mellemliggende regioner, ses også betydelige interne regionale forskelle på, hvor stor en andel branchen udgør af den lokale beskæftigelse i korridoren. Fra eksempelvis kun at udgøre 4 og 8 % af den lokale beskæftigelse i Storbyregion Oslo og Storbyregion København, udgør den hele 15-20 % af den lokale beskæftigelse i de mellemliggende svenske dele af korridoren.

For det andet ses der inden for enkelte af servicebrancher en markant høj koncentration i enkelte af korridorens storbyregioner (tabel 5). Dette kommer f.eks. til udtryk inden for finansiering og forsikring, hvor hele 50 % af korridorens arbejdspladser findes i Storbyregion København og 24 % i Storbyregion Oslo. Et lignende mønster gør sig gældende inden for information og kommunikation, hvor henholdsvis 38 % og 30 % af korridorens arbejdspladser findes i de to storbyregioner. I figur 20-23 er antallet af beskæftigede inden for de fire omtalte brancher illustreret, og her ses beskæftigelseskoncentrationen tydeligt. De fire kort synliggør endvidere, at der inden for de omtalte servicebrancher ikke kun er tale om en betydelig

koncentration i korridorens storbyregioner, men også en betydelig koncentration i centralkommunerne og enkelte centralt beliggende kommuner i storbyregionerne.

Kortene i figur 20-23 er for det tredje med til at fremhæve, at der ikke kun er forskel på erhvervsstrukturen, hvis man sammenligner storbyregionerne og de mellemliggende regioners lokale beskæftigelsessammensætning. En betydelig forskel imellem de enkelte storbyregioners erhvervsstruktur er også tydelig. Erhvervsstrukturen i Storbyregion København og Storbyregion Oslo ligner i udgangspunktet hinanden mest, og er kendetegnet ved, at erhvervsservice, information og kommunikation samt finansiering og forsikring er overrepræsenteret i storbyregionerne og råstofudvinding og industri betydeligt underrepræsenteret. I Storbyregion Göteborg er erhvervsservice også overrepræsenteret, men storbyregionen skiller sig markant ud fra Storbyregion København og Storbyregion Oslo ved, at finansiering og forsikring er underrepræsenteret og råstofudvinding og industri betydeligt overrepræsenteret. Erhvervsstrukturen i Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg ligner på trods af storbyregions mindre størrelse i højere grad Storbyregion København og Storbyregion Oslo end Storbyregion Göteborg. Storbyregion Helsingborg har en markant anderledes erhvervsstruktur end de øvrige storbyregioner, der i højere grad ligner erhvervssammensætningen i de mellemliggende regioner.

TABEL 3: BESKÆFTIGEDE INDEN FOR DE ENKELTE BRANCHER I COINCO-KORRIDORENS REGIONER 2010

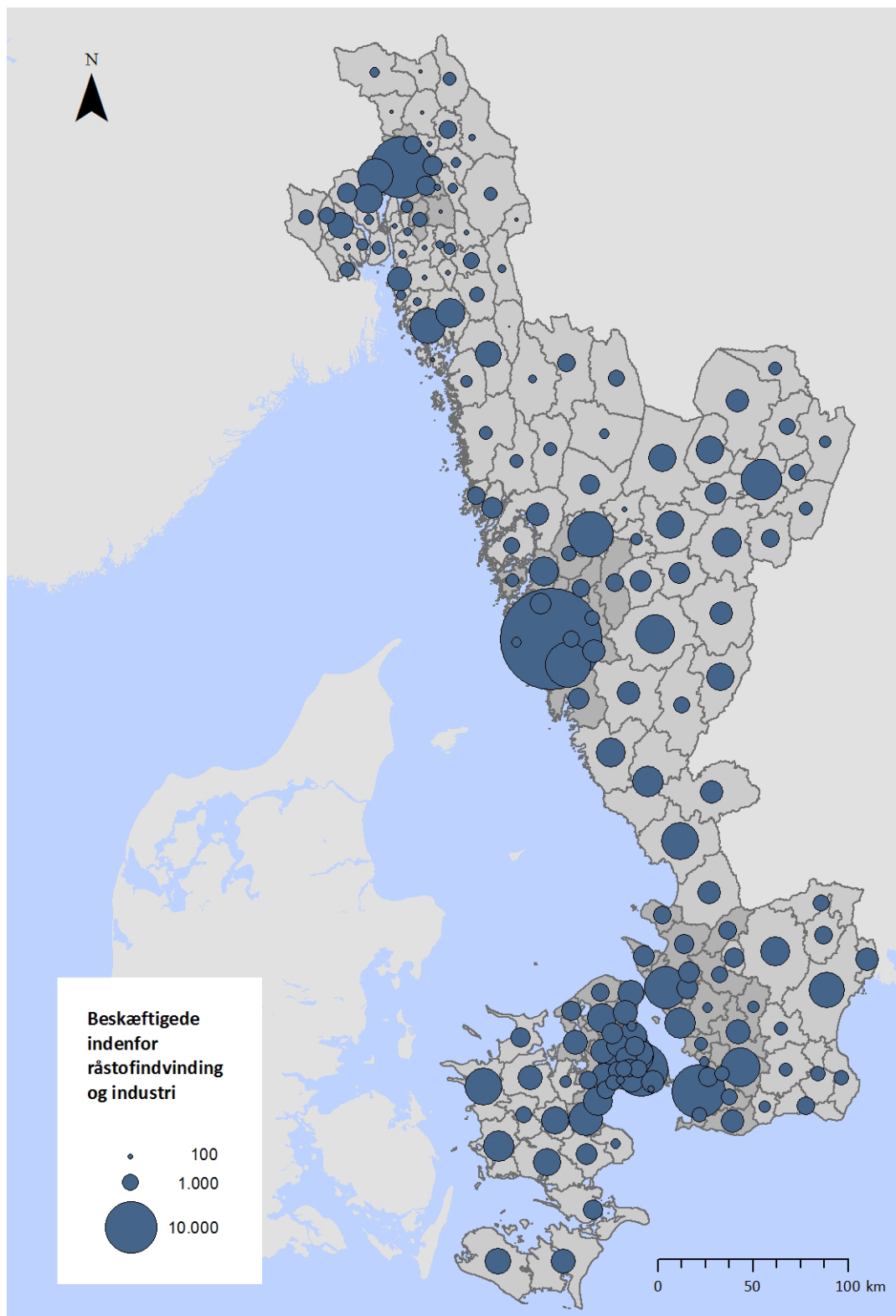
(branchekoder)	A	B, C	D, E	F	G	H	I	J	K	L, M, N	O	P	Q	R, S, T, U	X
BRANCHER	Landbrug, skovbrug og fiskeri	Råstofindvinding og industri	Energ, vand og renovation	Bygge og anlæg	Handel	Transport	Hoteller og restauranter	Information og kommunikation	Finansiering og forsikring	Erhvervsservice	Offentlig adm., forsvar og politi	Undervisning	Sundheds- og socialinstitutioner	Kulturelle og andre serviceydelser	Uoplyst aktivitet
Storbyregion København	3.891	75.967	6.931	48.828	146.228	52.797	30.648	59.784	48.318	142.411	63.628	74.252	175.060	50.966	7.211
Region Ydre Sjælland	10.142	28.419	2.716	18.271	34.947	10.166	6.348	2.910	3.484	21.723	13.981	21.071	54.760	9.200	1.801
Storbyregion Helsingborg/Landskrona	2.964	20.255	1.250	10.238	20.457	8.364	4.194	2.313	1.691	15.304	5.552	12.954	20.757	5.308	1.349
Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg	2.710	26.059	3.040	18.159	40.030	15.130	9.012	14.089	4.668	47.125	15.016	33.037	45.571	12.925	4.678
Region Østskåne	5.251	17.892	834	9.613	14.216	4.894	2.946	1.339	1.420	9.534	4.962	12.525	21.961	4.448	1.560
Region Halland	3.349	15.617	2.761	7.906	15.019	4.806	3.520	1.333	1.331	9.235	4.471	10.855	17.663	3.925	1.527
Storbyregion Göteborg	1.949	61.772	4.094	28.713	63.245	27.398	15.834	18.999	6.973	64.576	22.034	46.695	69.007	19.898	3.002
Region Västra Götaland	9.434	62.794	3.155	23.078	40.748	14.003	8.240	4.245	3.171	28.217	16.800	33.730	59.223	11.991	4.561
Storbyregion Oslo	1.242	24.905	4.587	32.907	91.928	32.280	18.103	47.207	22.825	90.459	43.465	37.215	93.122	30.732	3.393
Region Ydre Oslo/Østfold	6.696	31.366	2.737	24.561	52.797	19.817	8.578	5.240	2.849	29.146	16.697	23.497	63.474	9.418	2.191
COINCO-korridoren	47.628	365.046	32.105	222.274	519.615	189.655	107.423	157.459	96.730	457.730	206.606	305.831	620.598	158.811	31.273
Hele Danmark	73.319	341.252	23.705	156.503	413.145	132.401	81.307	97.096	83.081	305.667	146.774	215.911	510.115	116.552	18.919
Hele Sverige	80.001	595.113	45.114	300.647	546.433	222.647	139.040	166.111	89.789	547.146	246.125	461.495	714.597	190.871	47.591
Hele Norge	71.835	279.902	27.866	188.495	364.403	141.444	79.390	86.511	49.583	269.613	150.920	200.620	499.672	92.348	14.398
Samlet															

Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

TABEL 5: REGIONERNES RELATIVE ANDELE AF DE ENKELTE BRANCHER I COINCO-KORRIDOREN 2010

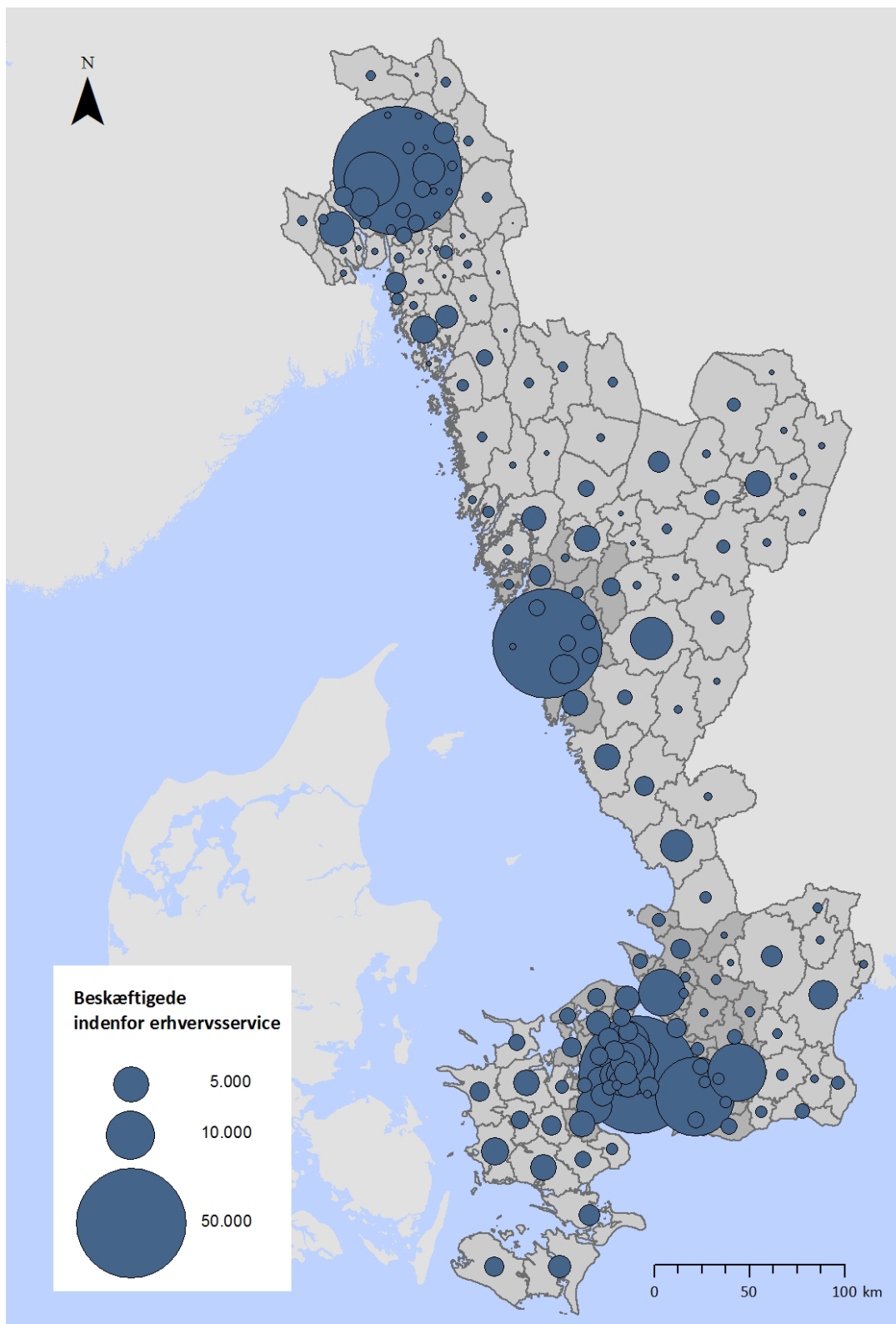
(branchekoder)	A	B, C	D, E	F	G	H	I	J	K	L, M, N	O	P	Q	R, S, T, U	X
BRANCHER	Landbrug, skovbrug og fiskeri	Råstofindvinding og industri	Energi, vand og renovation	Bygge og anlæg	Handel	Transport	Hoteller og restauranter	Information og kommunikation	Finansiering og forsikring	Erhvervs-service	Offentlig adm., forsvar og politi	Undervisning	Sundheds- og socialinstitutioner	Kulturelle og andre serviceydelser	Uoplyst aktivitet
Storbyregion København	8,17	20,81	21,59	21,97	28,14	27,84	28,53	37,97	49,95	31,11	30,80	24,28	28,21	32,09	23,06
Region Ydre Sjælland	21,29	7,79	8,46	8,22	6,73	5,36	5,91	1,85	3,60	4,75	6,77	6,89	8,82	5,79	5,76
Storbyregion Helsingborg/Landskrona	6,22	5,55	3,89	4,61	3,94	4,41	3,90	1,47	1,75	3,34	2,69	4,24	3,34	3,34	4,31
Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg	5,69	7,14	9,47	8,17	7,70	7,98	8,39	8,95	4,83	10,30	7,27	10,80	7,34	8,14	14,96
Region Østskåne	11,03	4,90	2,60	4,32	2,74	2,58	2,74	0,85	1,47	2,08	2,40	4,10	3,54	2,80	4,99
Region Halland	7,03	4,28	8,60	3,56	2,89	2,53	3,28	0,85	1,38	2,02	2,16	3,55	2,85	2,47	4,88
Storbyregion Göteborg	4,09	16,92	12,75	12,92	12,17	14,45	14,74	12,07	7,21	14,11	10,66	15,27	11,12	12,53	9,60
Region Västra Götaland	19,81	17,20	9,83	10,38	7,84	7,38	7,67	2,70	3,28	6,16	8,13	11,03	9,54	7,55	14,58
Storbyregion Oslo	2,61	6,82	14,29	14,80	17,69	17,02	16,85	29,98	23,60	19,76	21,04	12,17	15,01	19,35	10,85
Region Ydre Oslo/Østfold	14,06	8,59	8,53	11,05	10,16	10,45	7,99	3,33	2,95	6,37	8,08	7,68	10,23	5,93	7,01
COINCO-korridoren	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån



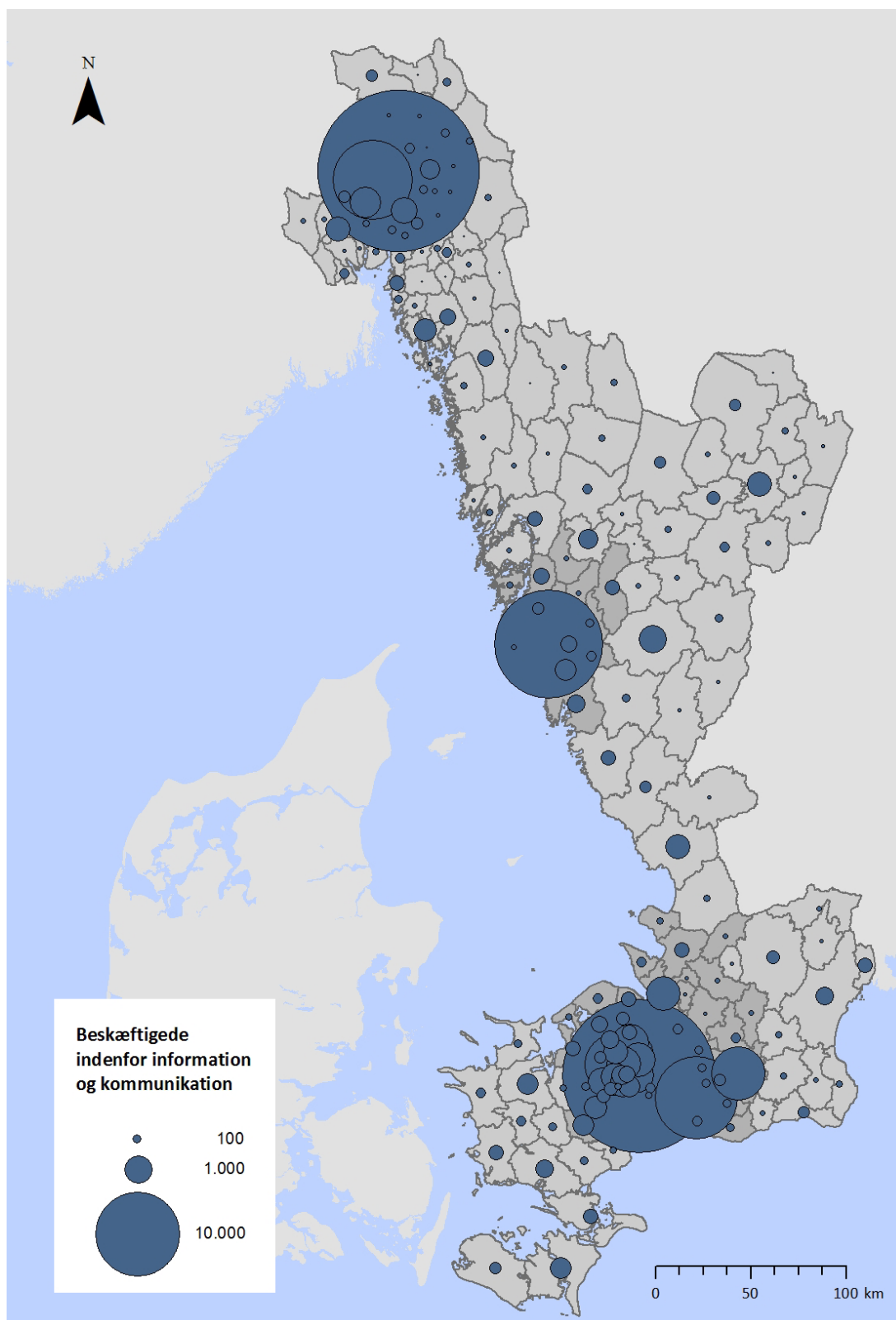
Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 20: BESKÆFTIGEDE INDENFOR RÅSTOFUDVINDING OG INDUSTRI
I KORRIDORENS KOMMUNER 2010**



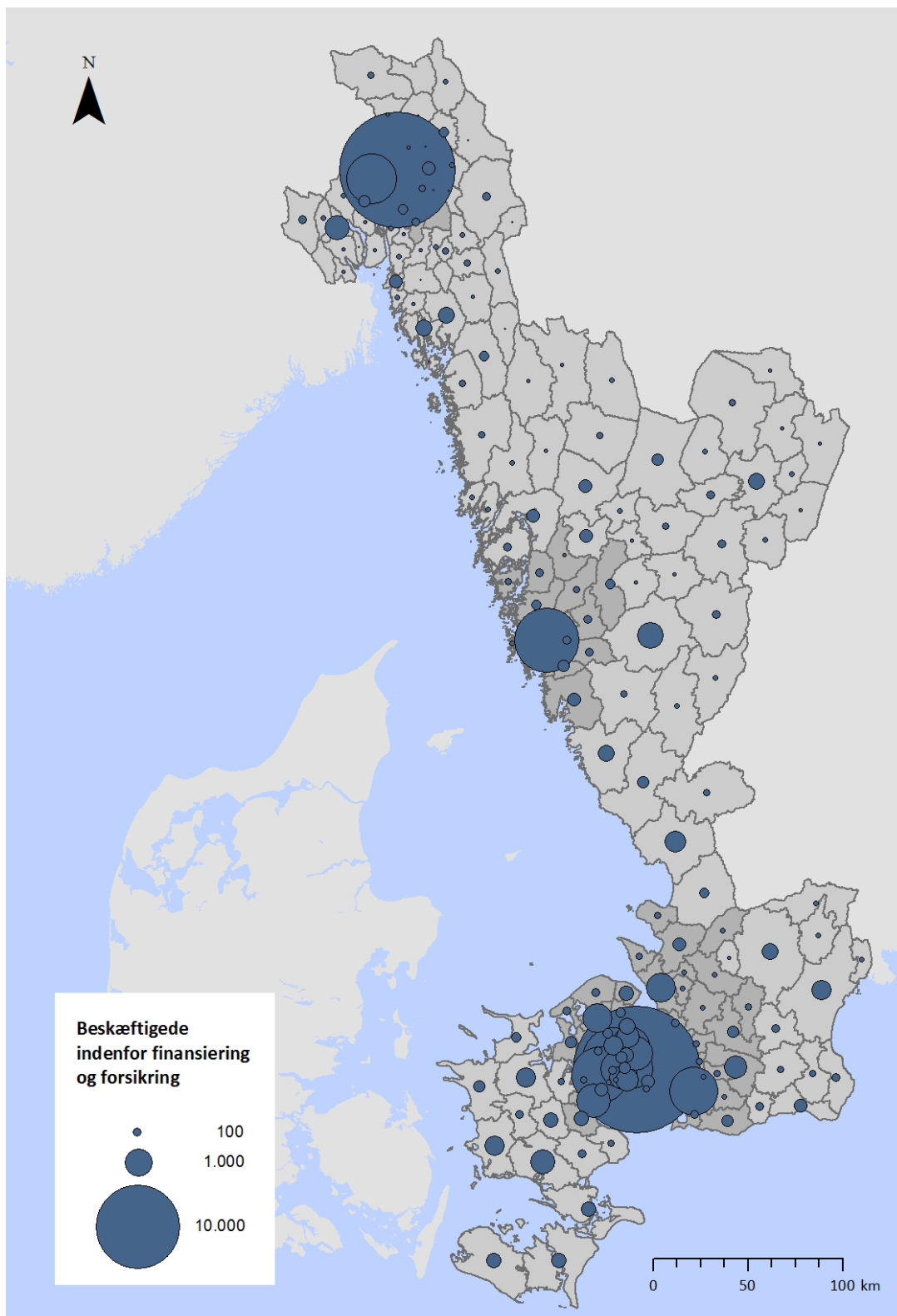
Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 21: BESKÆFTIGEDE INDENFOR ERHVERVSSERVICE
I KORRIDORENS KOMMUNER 2010**



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 22: BESKÆFTIGEDE INDENFOR INFORMATION OG KOMMUNIKATION
I KORRIDORENS KOMMUNER 2010**



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 23: BESKÆFTIGEDE INDENFOR FINANSIERING OG FORSIKRING
I KORRIDORENS KOMMUNER 2010**

3.2. Regional specialisering

Regionernes erhvervsstruktur kan uddybes yderligere ved at se nærmere på de regionale specialiseringer i korridoren. Da den tilgængelige erhvervsstatistik i den første fase af projektet bygger på bredt aggregerede brancher, er det kun den overordnede erhvervsstruktur i korridoren, som kan skitseres. En mere detaljeret beskrivelse og analyse af de regionale styrkepositioner vil med udgangspunkt i mere disaggregeret erhvervsstatistik blive foretaget i projektets anden fase.

Den regionale specialisering er i afsnittet tydeliggjort ved branchernes lokaliseringskoefficient i de enkelte regioner. Lokaliseringskoefficienten (LQ) angiver, hvor stor betydning en given branche har i en region set i forhold til, hvor stor betydning branchen har for korridoren som helhed. En LQ på 2 angiver eksempelvis, at branchen har dobbelt så stor betydning i regionen, som branchen har for hele korridoren. Omvendt angiver en LQ på 0,5, at branchen kun er halvt så stor i regionen, som den er i gennemsnit i korridoren. For at tydeliggøre den nationale kontekst, som de enkelte regioner også må ses i, er lokaliseringskoefficienterne både benchmarket mod korridoren og de tre respektive landes nationale erhvervsstruktur. De regionale specialiseringer er sammenfattet i tabel 6 og 7, mens de enkelte kommuner i korridorens specialisering er illustreret inden for udvalgte brancher i figur 24-27.

Lokaliseringskoefficienterne i tabel 6 og 7 samt figur 24-27 uddyber i grove træk den tidligere karakterisering af erhvervsstrukturen fra foregående afsnit kendetegnet af de mest markante forskelle mellem storbyregionerne og de mellemliggende regioner. Flere iøjefaldende forskelle mellem de enkelte storbyregioner træder dog også tydeligt frem. I det efterfølgende vil disse regionale forskelle blive uddybet.

Storbyregion København

Som tidligere beskrevet findes den største koncentration af korridorens samlede beskæftigede i Storbyregion København. Det er derfor vigtigt at holde sig for øje, at selvom enkelte brancher relativt set har en mindre lokal specialisering, rummer storbyregionen stadig en stor del af korridorens beskæftigede i absolutte tal – f.eks. er Storbyregion København stadig et vigtigt industricentrum, selvom industrien er underrepræsenteret.

Set i forhold til branchestrukturen i korridoren som helhed (tabel 6) har Storbyregion København en høj specialisering inden for de private servicerelaterede erhverv. Særligt inden for finansiering og forsikring (48.000 beskæftigede, LQ på 1,78) og information og kommunikation (59.800 beskæftigede, LQ på 1,35) er der både mange beskæftigede og en høj specialisering. Inden for erhvervsservice er der et højt antal af beskæftigede, men kun en mindre lokal specialisering (142.400 beskæftigede, LQ på 1,11). Det samme gør sig gældende blandt kulturelle og andre serviceydelser, hvor en mindre lokal specialisering dækker over den største andel af korridorens

beskæftigede (51.000 beskæftigede, LQ på 1,14). Råstofudvinding og industri er et andet eksempel herpå, hvor Storbyregion København på trods af en meget lav specialiseringsgrad stadig rummer hver femte af de beskæftigede i korridoren (76.000 beskæftigede, LQ på 0,74).

Sammenstilles Storbyregion Københavns specialiseringsprofil i korridoren med dens nationale specialiseringsprofil (tabel 7) tydeliggøres det, at storbyregionen i en national kontekst fremstår markant mere specialiseret inden for de private service- og oplevelsesrelaterede erhverv.

Storbyregion Oslo

Ligesom Storbyregion København har Storbyregion Oslo en høj specialisering inden for de private servicerelevante erhverv. Set i forhold til korridoren som helhed (tabel 6) har storbyregionen både et højt antal af beskæftigede og en høj specialisering inden for information og kommunikation (47.200 beskæftigede, LQ på 1,84) og finansiering og forsikring (22.800 beskæftigede, LQ på 1,45). Inden for Erhvervsservice (90.500 beskæftigede, LQ på 1,21) og kulturelle og andre serviceydelser (30.700 beskæftigede, LQ på 1,19) har storbyregionen endvidere et højt antal af beskæftigede og en mindre specialisering. Råstofudvinding og industri har en betydelig mindre betydning i storbyregionen end i de øvrige storbyregioner (31.400 beskæftigede, LQ på 0,42).

Sammenholdes Storbyregion Oslos specialiseringsprofil i korridoren med dens nationale specialiseringsprofil (tabel 7), ses det samme billede, som gjorde sig gældende for Storbyregion København. Storbyregion Oslo fremstår markant mere specialiseret inden for de private service- og oplevelsesrelaterede erhverv i en national kontekst, end det er tilfældet når specialiseringen ses i relation til korridoren. Et interessant aspekt er, at Storbyregion Oslo i en national kontekst fremstår betydeligt mere specialiseret inden for de private service- og oplevelsesrelaterede erhverv end Storbyregion København såvel som de øvrige storbyregioner.

Storbyregion Göteborg

Set i forhold til branchestrukturen i korridoren som helhed (tabel 6) adskiller Storbyregion Göteborg sig betydeligt fra Storbyregion København og Storbyregion Oslo ved at have en høj specialisering inden for råstofudvinding og industri (61.800 beskæftigede, LQ på 1,31) og en markant lavere specialisering inden for flere af de private servicerelevante erhverv. Det er særlig tydeligt inden for finansiering og forsikring, hvor storbyregionen både har få beskæftigede og en meget lav specialiseringsgrad (22.800 beskæftigede, LQ på 0,56). Inden for erhvervsservice (64.600, LQ på 1,09) ses et højt antal af beskæftigede og en mindre specialisering, mens information og kommunikation (19.000 beskæftigede, LQ på 0,93) på trods af en stor andel af de beskæftigede i korridoren ikke fremstår specialiseret.

At Storbyregion Göteborg alene fremstår som specialiseret inden for råstofudvinding og industri er et lidt misvisende billede af storbyregionen. Det skyldes udelukkende, at storbyregionens specialiseringsprofil i korridoren er stærkt påvirket af særligt Storbyregion København og Storbyregion Oslo og deres specialisering inden for de private service- og oplevelsesrelaterede erhverv. Dette tydeliggøres, hvis storbyregionens specialiseringsprofil i korridoren sammenstilles med dens nationale specialiseringsprofil (tabel 7). Ud fra et nationalt perspektiv er storbyregionen ikke specialiseret betydeligt inden for råstofudvinding og industri (LQ på 1,00), mens højere specialiseringsgrader er tydelige blandt flere af de private servicerelevante erhverv. Transport træder endvidere også frem som en specialisering (LQ på 1,19).

Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg

Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg har sammenholdt med den generelle branchestruktur og specialisering i korridoren (tabel 6) den højeste specialisering inden for erhvervsservice (47.100 beskæftigede, LQ på 1,24). Inden for information og kommunikation ses et betydeligt antal af beskæftigede og en mindre specialisering (14.100 beskæftigede, LQ på 1,08), mens finansiering og forsikring ikke har den store betydning i storbyregionen (4.700 beskæftigede, LQ på 0,58). Storbyregionen adskiller sig betydeligt fra de øvrige svenske regioner i korridoren ved at have få beskæftigede og en meget lav specialiseringsgrad inden for råstofudvinding og industri (26.000 beskæftigede, LQ på 0,86). Sammenholdes Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg specialiseringsprofil i korridoren med dens nationale specialiseringsprofil (tabel 7), ses ligesom ved de øvrige storbyregioner en højere specialisering inden for enkelte af de private servicerelevante erhverv.

Storbyregion Helsingborg/Landskrona

Set i forhold til branchestrukturen i korridoren som helhed (tabel 6) adskiller Storbyregion Helsingborg/Landskrona sig betydeligt fra de øvrige storbyregioner ved ikke at have nogen specialisering inden for en række af de private servicerelevante erhverv, hvor de øvrige storbyregioner er specialiserede. Storbyregionen er i stedet specialiseret inden for landbrug, handel, transport.

Dette tegner til sammen et billede af en korridor med stor forskellighed ikke blot mellem storbyregionerne og det mellemliggende region, men også at der er store, markante forskelle mellem storbyregionerne i korridoren.

]

TABEL 6: LOKALISERINGSKOEFFICIENTER (BENCHMARKET MOD KORRIDOREN)

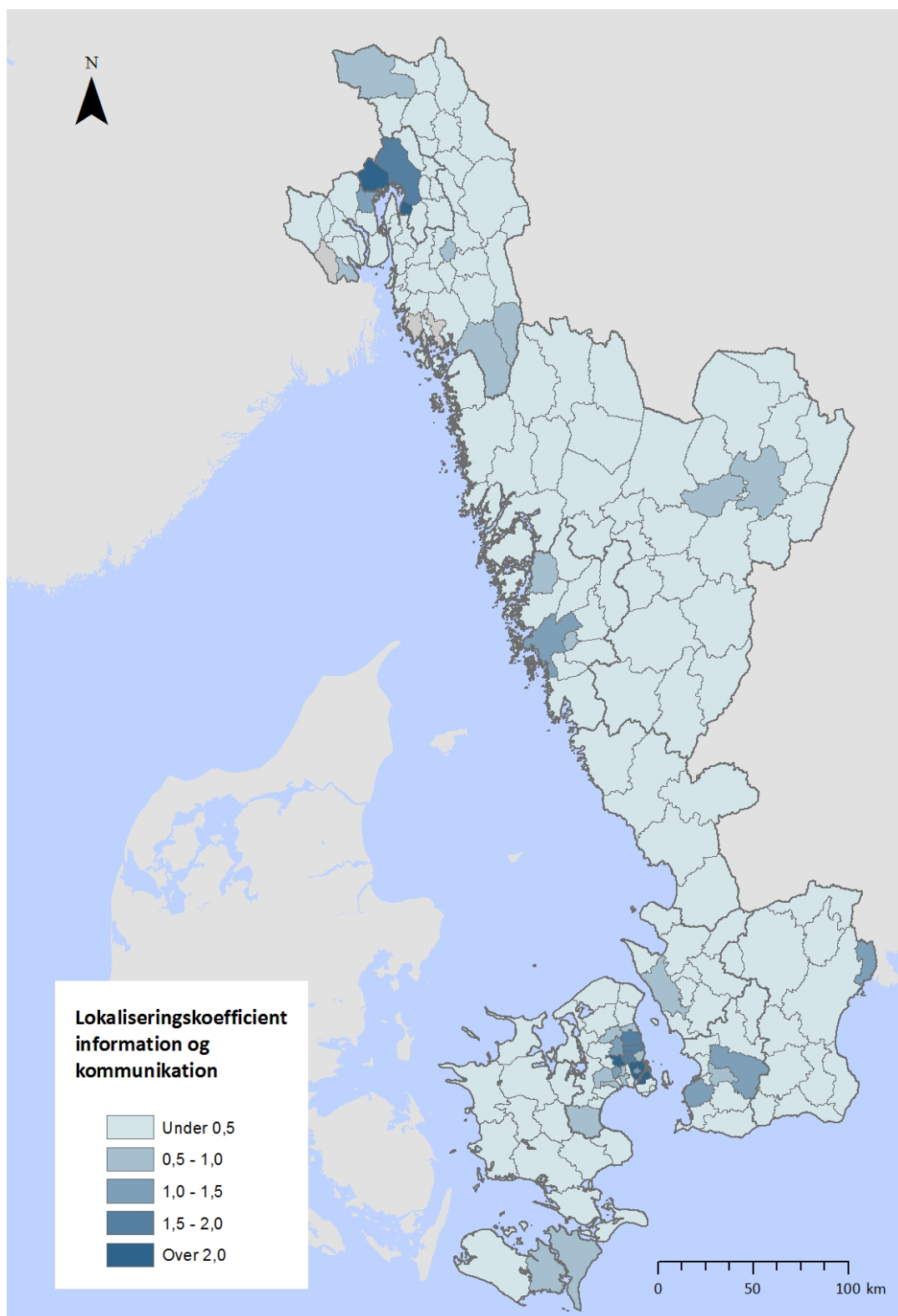
(branchekoder)	A	B, C	D, E	F	G	H	I	J	K	L, M, N	O	P	Q	R, S, T, U
BRANCHER	Landbrug, skovbrug og fiskeri	Råstofindvinding og industri	Energ, vand og renovation	Bygge og anlæg	Handel	Transport	Hoteller og restauranter	Information og kommunikation	Finansiering og forsikring	Erhvervsservice	Offentlig adm., forsvar og politi	Undervisning	Sundheds- og socialinstititioner	Kulturelle og andre serviceydelser
Storbyregion København	0,29	0,74	0,77	0,78	1,00	0,99	1,02	1,35	1,78	1,11	1,10	0,87	1,01	1,14
Region Ydre Sjælland	3,12	1,14	1,24	1,21	0,99	0,79	0,87	0,27	0,53	0,70	0,99	1,01	1,29	0,85
Storbyregion Helsingborg/Landskrona	1,65	1,47	1,03	1,22	1,04	1,17	1,03	0,39	0,46	0,88	0,71	1,12	0,89	0,88
Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg	0,69	0,86	1,14	0,99	0,93	0,96	1,01	1,08	0,58	1,24	0,88	1,30	0,89	0,98
Region Østskåne	3,42	1,52	0,81	1,34	0,85	0,80	0,85	0,26	0,45	0,65	0,75	1,27	1,10	0,87
Region Halland	2,39	1,46	2,93	1,21	0,98	0,86	1,12	0,29	0,47	0,69	0,74	1,21	0,97	0,84
Storbyregion Göteborg	0,32	1,31	0,99	1,00	0,94	1,12	1,14	0,93	0,56	1,09	0,83	1,18	0,86	0,97
Region Västra Götaland	2,16	1,87	1,07	1,13	0,85	0,80	0,84	0,29	0,36	0,67	0,88	1,20	1,04	0,82
Storbyregion Oslo	0,16	0,42	0,88	0,91	1,08	1,04	1,03	1,84	1,45	1,21	1,29	0,75	0,92	1,19
Region Ydre Oslo/Østfold	1,65	1,01	1,00	1,30	1,20	1,23	0,94	0,39	0,35	0,75	0,95	0,90	1,20	0,70

Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

TABEL 7: LOKALISERINGSKOEFFICIENTER (BENCHMARKET MOD DE NATIONALE ANDELE)

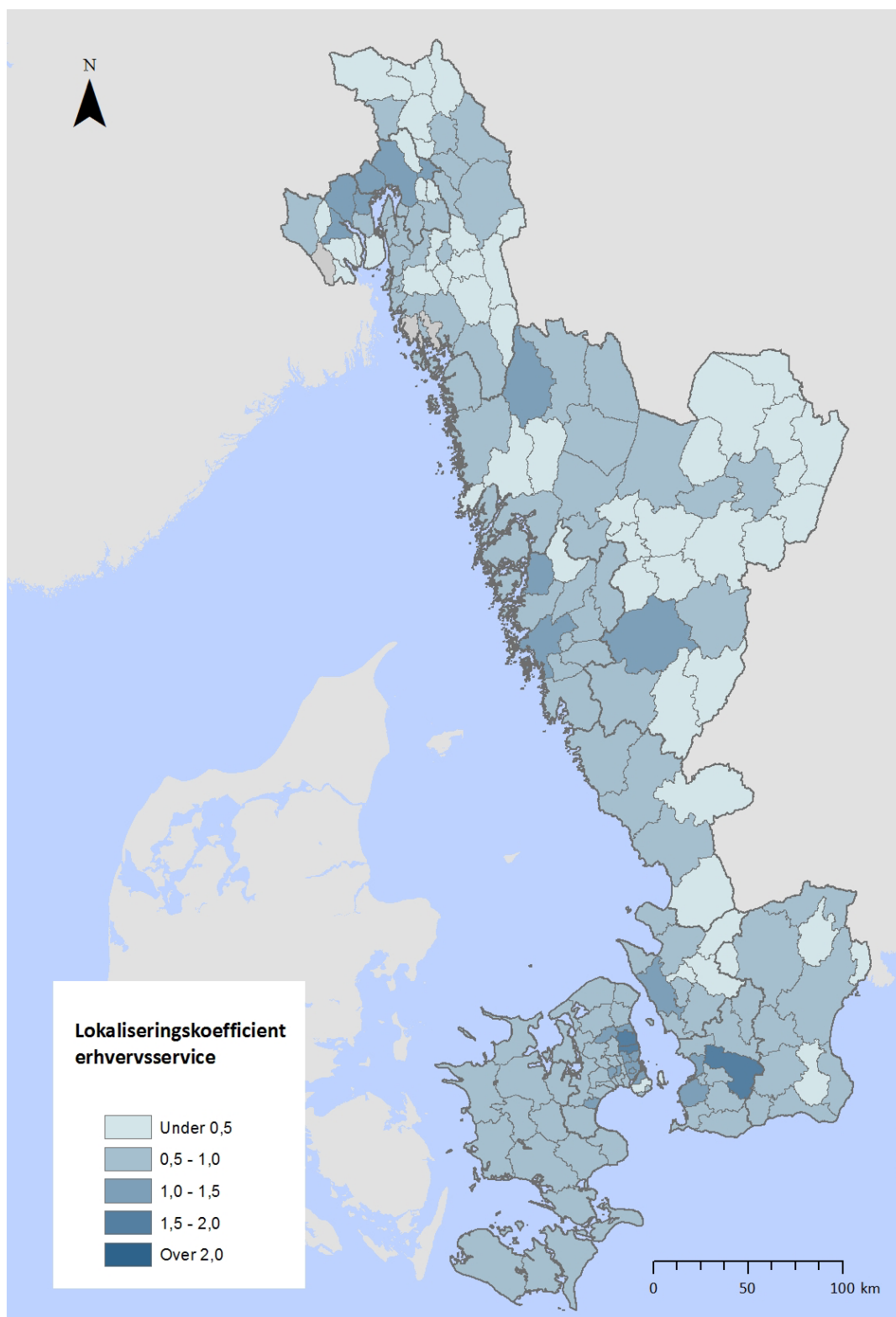
(branchekoder)	A	B, C	D, E	F	G	H	I	J	K	L, M, N	O	P	Q	R, S, T, U
BRANCHER	Landbrug, skovbrug og fiskeri	Råstofindvinding og industri	Energi, vand og renovation	Bygge og anlæg	Handel	Transport	Hoteller og restauranter	Information og kommunikation	Finansiering og forsikring	Erhvervs-service	Offentlig adm., forsvar og politi	Undervisning	Sundheds- og socialinstitutioner	Kulturelle og andre serviceydelser
Storbyregion København	0,15	0,61	0,80	0,86	0,97	1,10	1,04	1,69	1,60	1,28	1,19	0,95	0,94	1,20
Region Ydre Sjælland	1,57	0,94	1,30	1,32	0,96	0,87	0,88	0,34	0,47	0,80	1,08	1,10	1,22	0,89
Storbyregion Helsingborg/Landskrona	1,22	1,12	0,92	1,13	1,24	1,24	1,00	0,46	0,62	0,92	0,75	0,93	0,96	0,92
Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg	0,51	0,66	1,01	0,91	1,10	1,02	0,98	1,28	0,78	1,30	0,92	1,08	0,96	1,02
Region Østskåne	2,54	1,16	0,72	1,24	1,01	0,85	0,82	0,31	0,61	0,68	0,78	1,05	1,19	0,90
Region Halland	1,78	1,12	2,60	1,12	1,17	0,92	1,08	0,34	0,63	0,72	0,77	1,00	1,05	0,87
Storbyregion Göteborg	0,24	1,00	0,88	0,92	1,12	1,19	1,10	1,11	0,75	1,14	0,87	0,98	0,93	1,01
Region Västra Götaland	1,60	1,43	0,95	1,04	1,01	0,85	0,81	0,35	0,48	0,70	0,93	0,99	1,13	0,85
Storbyregion Oslo	0,08	0,39	0,72	0,77	1,11	1,00	1,00	2,39	2,02	1,47	1,26	0,81	0,82	1,46
Region Ydre Oslo/Østfold	0,78	0,94	0,83	1,10	1,22	1,18	0,91	0,51	0,48	0,91	0,93	0,99	1,07	0,86

Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrå



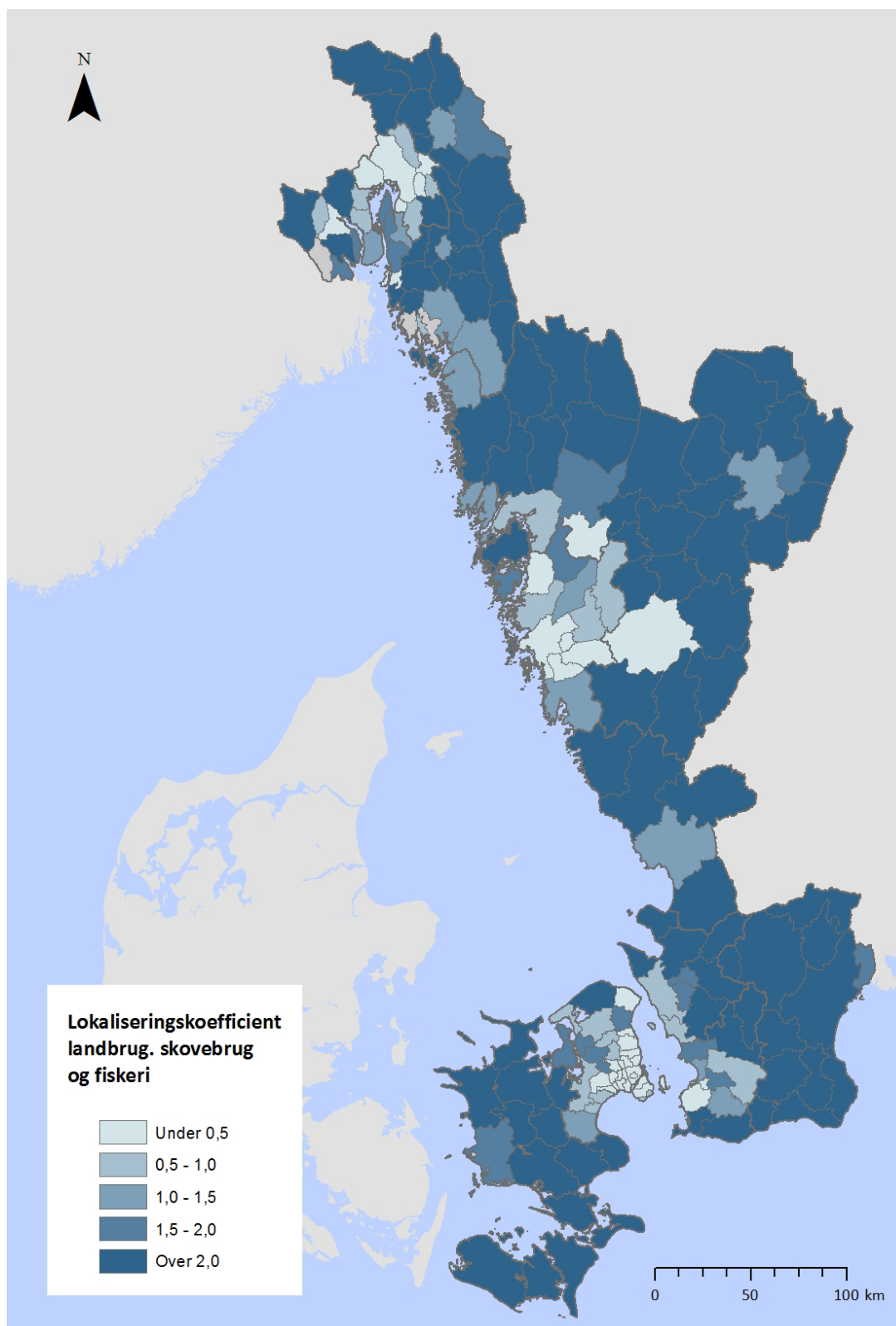
Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 24: KORRIDORENS KOMMUNERS SPECIALISERING (LQ)
INDENFOR INFORMATION OG KOMMUNIKATION 2010**



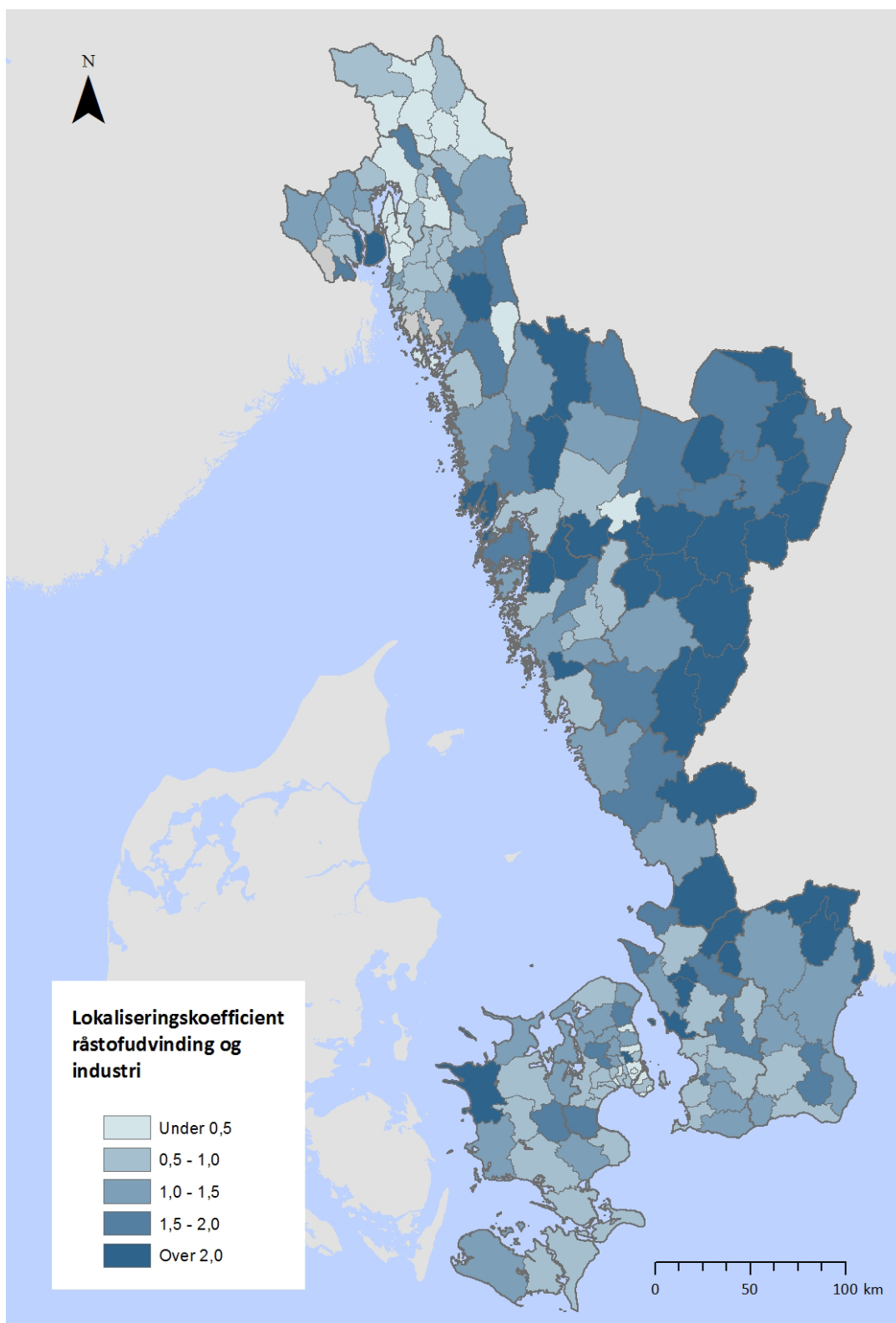
Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 25: KORRIDORENS KOMMUNERS SPECIALISERING (LQ)
INDENFOR ERHVERVSSERVICE 2010**



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 26: KORRIDORENS KOMMUNERS SPECIALISERING (LQ)
INDENFOR LANDBRUG, SKOVBRUG OG FISKERI 2010**



Kilde: Danmarks Statistik, Statistisk Sentralbyrå, Statistiska Centralbyrån

**FIGUR 27: KORRIDORENS KOMMUNERS SPECIALISERING (LQ)
INDENFOR RÅSTOFUDVINDING OG INDUSTRI 2010**

5. Referencer

Andersen, H.T., Samson, J. & Winther, L. (2010) Kunsten at sælge et sted – stedsidentitet og branding, *Samfundsøkonomen*, 2010(6): 28-32.

Asheim, B.T. (2007) Differentiated knowledge bases and varieties of regional innovation systems. *Innovation*, 20(3): 223-241.

Edquist, C. & Lundvall, B.-Å. (1993) Comparing the Danish and Swedish Systems of Innovation, pp. 265-298, in Nelson R. (Ed.) *National Innovation Systems. A comparative Analysis*. New York: Oxford University Press.

Hansen, H.K. & Winther, L. (2012a) *The Urban Turn: Cities, talent and knowledge in Denmark*. Aarhus Universitetsforlag.

Hansen, H.K. & Winther, L. (2012b) On the road to nowhere: a comment on amenities and urban regional development, In Lorentzen, A. & van Heur, B. (eds) *Cultural Political Economy of Small Cities*. London: Routledge, Taylor & Francis Group. Pp.31-43.

Hansen, T. (2012) *The Geography of the Knowledge Economy. Innovation, Interaction and Industrial Development*. PhD thesis. Copenhagen. Department of Geography and Geology.

Hansen, T. & Winther, L. (2011) Innovation, regional development and relations between high- and low-tech industries, *European Urban and Regional Studies*, 18(3): 321-339.

Lundquist, K.-J. & Olander, L.-O. (2007) *Omvandlingens geografi*. Lund: Region Skåne.

Lundquist, K.-J. & Trippel, M. (2011) Distance, Proximity and Types of Cross-border Innovation Systems: A Conceptual Analysis, *Regional Studies*, DOI:10.1080/00343404.2011.560933

Lundquist, K.-J. & Winther, L. (2006) The interspace between Denmark and Sweden - the industrial dynamics of the Öresund cross-border region, *Danish Journal of Geography*, 106(1): 115-129.

Mariussen, Å. (2006) Nordic Innovation or Business System?, pp. 223-240, in Mariussen, Å. & Uhlin, Å. (eds) *Trans-national Practices Systems Thinking in Policy Making*. Stockholm: Nordregio

Nordisk Ministerråd (2011) *Nordisk Pendlingskarta 2011. Baserat på statistik från 2008*. København. Nordisk Ministeråd.

Roto, J. (2012) *Demographic trends in the Nordic local labour markets*. NORDREGIO WORKING PAPER 2012:13. Stockholm: Nordregio

Skytt, C.B. & Winther, L. (2011a) Viden er ikke bare viden, *Byplan*, 63(2): 32-34.

Skytt, C.B. & Winther, L. (2011b) Trust and local knowledge production: Interorganisational collaborations in the Sønderborg region, Denmark, *Danish Journal of geography*, 111(1): 27-41.

Smidt-Jensen, S., Skytt, C.B. & Winther, L. (2009) The geography of the experience economy in Denmark: employment change and location dynamics in attendance-based experience industries, *European Planning Studies*, 17(6): 847-862.

Winther, L. (2012) *Bykonkurrence, vidensøkonomi og herlighedsværdier*. København: Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning.

6. Bilag

Bilag 1: Inddelingen af COINCO North II-korridoren i storbyregioner og regioner

Norge, 53 kommuner

Regionsinddelingen er baseret på Oslo kommune samt kommuner i Akershus, Buskerud, Oppland, Vestfold og Østfold fylkeskommuner. På den norske side af korridorens er den regionale inddeling lavet med baggrund i notatet "storbymeldingen", samt rapporten "Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner" (Juvkam 2002 & Kommunal- og Regionaldepartementet 2002). Inddelingen dækker 53/57 kommuner i Osloregionen, som er politisk/administrativt afgrænset (Onsager et al. 2010). De resterende kommuner i Østfold fylke er medtaget på grund af korridorens geografiske udtrækning. De norske kommuners inddeling i regioner er som følger:

- Storbyregion Oslo, 10 kommuner

Oslo kommune

Akershus fylke: Bærum, Enebakk, Lørenskog, Nesodden, Nittedal, Oppegård, Rælingen, Ski og Skedsmo Kommuner.

- Region Ydre Oslo/Østfold, 43 kommuner

Vestfold fylke: Hof, Holmestrand, Sande og Svelvik kommuner.

Buskerud fylke: Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker, Røyken og Øvre Eiker kommuner

Oppland fylke: Gran og Lunner kommuner.

Akershus fylke: Asker, Aukslag-Høland, Frogn, Gjerdrum, Hurdal, Nannestad, Nes (Akershus) Eidsvoll, Fet, Sørums, Ullensaker, Vestby og Ås kommuner.

Østfold fylke: Aremark, Askim, Eidberg, Frederikstad, Halden, Hobøl, Hvaler, Marker, Moss, Rakkestad, Rygge, Rømskog, Råde, Sarpsborg, Spydeberg, Trøgstad og Våler kommuner.

Sverige, 88 kommuner

Den svenske regionsinddeling bygger på alle kommuner i Västra Götaland Län, Hallands län og Skåne län. Inddelingen tager udgangspunkt i arbejdskraftsoplande (Statistiska centralbyrå 2006), nationale storbyinddelinger (Statistiska centralbyrå 2005), og hjørnesamarbejder i Regions Skåne samt input fra de svenske projektpartnere. Den geografiske inddeling er således, at alle kommuner, med undtagelse af Kungsbacka kommune, ligger i en korridor region som er inden for det län som kommunen også befinder sig i. For Kungsbacka kommune forholder det sig

sådan, at kommunen er medtaget i Storbyregion Göteborg. Det betyder, at Region Halland ikke er et udtryk for hele Hallands län, men de resterende 5 kommuner.

- Storbyregion Göteborg, 13 kommuner

Västra Götalands län: Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Stenungsund, Tjörn, Partille, Öckerö kommuner.

Hallands län: Kungsbacka kommune.

- Region Västra Götaland, 37 kommuner

Västra Götalands län: Bengtsfors, Bollebygd, Borås, Dals-Ed, Essunga, Falköping, Färgelanda, Gullspång, Grästorp, Götene, Hjo, Herrljunga, Karlsborg, Lidköping, Lysekil, Mariestad, Mark, Mellerud, Munkedal, Orust, Skara, Skövde, Sotenäs, Strömstad, Svenljunga, Tanum, Tibro, Tidaholm, Töreboda, Trollhättan, Tranemo, Uddevalla, Ulricehamn, Vara, Vänersborg, Vårgårda og Åmål kommuner.

- Region Halland, 5 kommuner

Hallands län: Falkenberg, Halmstad, Hylte, Laholm og Varberg kommuner.

- Storbyregion Malmö/Lund/Trelleborg

Skåne län: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg og Vellinge kommuner.

- Storbyregion Helsingborg/Landskrona

Skåne län: Bjuv, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Svalöv og Åstorp kommuner.

- Region Østskåne

Skåne län: Bromölla, Hässelholm, Hörby, Kristianstad, Osby, Perstorp, Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Tomelilla, Ystad og Östra Göinge kommuner.

Danmark, 45 kommuner

Inddelingen af de danske kommuner foretaget med udgangspunkt i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Derfor bygger Storbyregion København på alle kommuner i Region Hovedstaden, med undtagelse af Bornholm kommune, men med tillæg af Greve, Køge, Roskilde og Solrød kommuner. Det betyder, at Region Sjælland ikke er de 17 kommuner regionen administrativt består af, da Greve, Køge, Roskilde og Solrød er medtaget i Storbyregion København. Denne inddeling er gjort ud fra et ønske om at fremdrage hele Storkøbenhavns arbejdsmarkeds- og pendlingsopland. Derfor fandtes det naturligt at benytte et geografisk

område som, i vid udstrækning, minder om det, som var dækket af det forhenværende Hovedstadens Udviklingsråd. De 46 kommuner er derfor inddelt på følgende måde:

- Storbyregion København

Region Hovedstaden: Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Gribskov, Halsnæs, Helsingør, Herlev, Hillerød, Hvidovre, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk kommuner.

Region Sjælland: Greve, Køge, Roskilde, Solrød og Lejre kommuner

- Region Sjælland

Region Sjælland: Faxe, Guldborgsund, Holbæk, Kalundborg, Lolland, Næstved, Odsherred, Ringsted, Slagelse, Sorø, Stevns og Vordingborg kommuner.

Bilag 2: Sammenhængen mellem branchekategoriseringen i de tre lande

Sverige (SNI 2007)	Danmark (DB07)	Norge (SN2007)
A jordbrug, skogsbruk och fiske	A Landbrug, skovbrug og fiskeri	01-03 Jordbrug, skogbruk og fiske
B+C tillverkning och utvinning	B Råstofindvinding C Industri	05-09 Bergverksdrift og utvinning 10-33 Industri
D+E energiförsörjning; miljöverksamhet	D Energiforsyning E Vandforsyning og renovation	35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon
F byggverksamhet	F Bygge og anlæg	41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet
G handel	G Handel	45-47 Varehandel, motorvognreparasjoner
H transport och magasinering	H Transport	49-53 Transport og lagring
I hotell- och restaurangverksamhet	I Hoteller og restauranter	55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet
J information och kommunikation	J Information- og kommunikation	58-63 Informasjon og kommunikasjon
K finans- och försäkringsverksamhet	K Finansiering og forsikring	64-66 Finansiering og forsikring
L fastighetsverksamhet M+N företagstjänster	L Ejendomshandel og udlejning MA Rådgivning mv. MB Forskning og udvikling MC Reklame og øvrige erhvervsservice N Rejsebureauer, rengøring og anden operationel service	68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift 77-82 Forretningsmessig tjenesteyting
O offentlig förvaltning och försvar	O Offentlig administration, forsvar og politi	84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring
P utbildning	P Undervisning	85 Undervisning
Q vård och omsorg; sociala tjänster	QA Sundhedsvæsen QB Socialeinstitutioner	86-88 Helse- og sosialtjenester
R+S+T+U kulturella och personliga tjänster m.m.	R Kultur og fritid S Andre serviceydelser mv.	90-99 Personlig tjenesteyting
00 okänd verksamhet	X Uoplyst aktivitet	00 Uoppgitt