

# ØRESUNDS- BAROMETERN

Tema: Infrastruktur



## INNEHÅLL

Konjunkturen	1
Tema Infrastruktur	2
Bransch- och näringslivskonjunkturen	4
Tillverkningsindustri tot / Fremstillingsindustri i alt	6
Livsmedelsindustri / Levnedsmiddelsindustri	7
Kemisk industri	8
Verkstadsindustri / Jern og metallindustri	9
Maskinindustri	10
IT-verksamhet / IT-virksomhed	11
Byggverksamhet / Byggevirksomhed	12
Upplevelseindustri/Oplevelsesbranche	13
Detaljhandel / Detailhandel	14
Handel med motorfordon / Handel med motorkøretøjer	15
Konsultverksamhet / Forretningservice	16
Åkerier / Vognmandsforretninger	17
Tema: Infrastruktur	18
Statistiksidan	25

### Intressenter

#### Sparbanken Finn

Christina Elwing, tfn +46 46 16 75 15, christina.elwing@sparbankenfinn.se

#### Børsen

Martin Christensen, tfn +45 33 76 94 16, martin.christensen@borsen.dk

#### Region Skåne

Christian Lindell, tfn +46 40 35 92 12, christian.lindell@skane.se

#### Öresundsbron

Britt Andresen, +45 33 41 61 64, ban@oresundsbron.com

### Projektansvarig & koordinator

Rolf Lindroth, tfn +46 46 13 66 30, rolf@setton.se

### Produktion

#### Statistiska centralbyrån

Bo Sandén, tfn +46 8 506 946 94, bo.sanden@scb.se

#### Greens Analyseinstitut

Frederik Olesen +45 33 32 13 00, frederik.olesen@borsen.dk

Fler exemplar av rapporten kan rekvideras direkt från någon av ovanstående kontaktpersoner. En pdf-fil för skärmvisning kan hämtas hem från [www.oresundsbarometern.scb.se](http://www.oresundsbarometern.scb.se).

På webbsidan publiceras även följande information:

- tidigare undersökningar i pdf-format
- OH-bilder i pdf med resultat från barometern
- enkätfrågorna
- undersökningsmetodik
- en mer detaljerad redovisning av integrationen.

Omslagsbild: © Alstom

## Fortsatt högkonjunktur – men toppen är nådd

Det är nu fjortonde gången som Öresundsbarometern ges ut. Ursprungligen var avsikten att begränsa utgivningen till en femårsperiod. Vi har dock fortsatt att publicera Öresundsbarometern en gång om året. Undersökningens resultatredovisning kompletteras med statistiskt material och artiklar om Öresundsregionens utveckling. Temat för årets publikation är den framtida infrastrukturutvecklingen i regionen.

Av årets konjunkturbarometer framgår att en liten scenförändring ägt rum i Öresundsregionen sedan förra hösten. Högkonjunkturen består visserligen, men är inte längre lika het i Köpenhamnsområdet. I Skåne, som brukar ligga lite efter Köpenhamn på konjunkturkurvan, råder fortfarande en stark högkonjunktur. Företagens optimism inför våren består men är i avtagande. Personalplanerna är stadigt uppåtriktade samtidigt som bristen på arbetskraft är bestående. Målet att utvecklingen i Öresundsregionen skall vara starkare än i respektive land tycks åter ha överträffats.

För årets Öresundsbarometer har vi valt infrastrukturens framtida utveckling som tema. Vad ställer regionens tillväxt för krav på infrastrukturella insatser? Vad fordras för att vi ska klara av den ökande pendlingen över Öresund. Hur skall de ökande kraven på tåg- och flygtrafik klaras av? Det finns många frågor att besvara!

Öresundsbrotrafiken ökar snabbt! I år pendlar 18 000 personer dagligen över bron, år 2025 beräknas 50 000 göra det. Gränsen mellan de båda länderna suddas ut alltmer. I ett utkast från den danska infrastrukturkommissionens betänkande pekas på en stark ökning av trängselproblemen.

Låt oss glädjas över den positiva ekonomiska utvecklingen på båda sidor sundet och hoppas att de infrastrukturella kraven som expansionen och integrationen ställer framöver går att förverkliga.



Lars-Erik Skjutare  
Sparbanken Finn



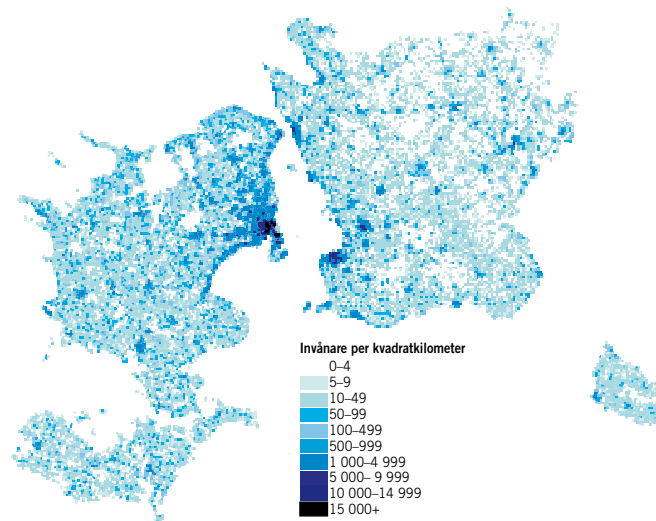
Jacob Vestergaard  
Öresundsbron

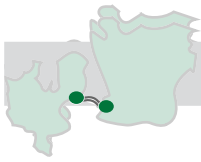


Leif Beck Fallesen  
Dagbladet Børsen



Hans Hanecke  
Region Skåne





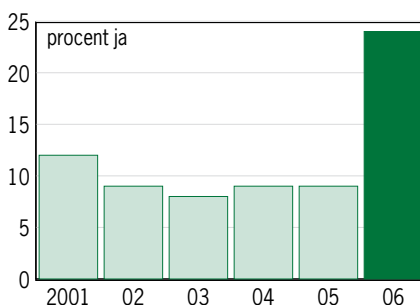
## Flydende grænse mellem Danmark og Sverige

For alle de svenskere, der hver dag tager toget til København for at arbejde, skal der lyde et lille hurra. I hvert fald har dansk økonomi i de seneste år nydt rigtig godt af jobreserven på den svenske side af Øresundsbron, som yder et vigtigt bidrag til at holde dansk økonomi på sporet og udvide det danske produktionspotentiale på et tidspunkt, hvor danske virksomheder skriger på arbejdskraft.

De seneste opgørelser foretaget i forbindelse med Øresundsbarometeret viser, at den danske efterspørgsel efter svensk arbejdskraft har stabiliseret sig på et højt niveau. Mere end hver femte virksomhed i hovedstaden har således direkte søgt efter ledige i Skåne i det seneste år.

Ud over at yde et væsentligt bidrag til at udvide den danske arbejdsstyrke er tilstrømningen af svenskere til det danske arbejdsmarked også et glædeligt vidnesbyrd om fremvæksten af et samlet arbejdsmarked i Øresundsregionen.

### Har de tænkt på at søge personale i Skåne inden for de næste 6 måneder?



Det kan så godt være, at de danske virksomheder mister interessen for svenskerne, når væksten begynder at klinge af. Det ændrer imidlertid ikke ved, at en hel del svenskere på det tidspunkt vil sidde i gode faste job i København, som de ikke automatisk mister, fordi den danske ledighed stiger med 10.000, 20.000 eller 30.000 personer. Og det hertil føjes, at nogle svenskerejo ligefrem bosætter sig Malmø-området for at få adgang til bestemte danske virksomheder eller sektorer.

Og kan det desuden se ud som om, at Sverige i de kommende år kan blive en større magnet for danske ledige, fordi Sverige står til at fortsætte den gunstige økonomiske udvikling, mens dansk økonomisk er på vej ned i gear.



Morgontrafik mod Danmark

Det vil være glædeligt, hvis også arbejdsmarkedet i Skåne reelt kunne komme til at fungere som en forlængelse af hovedstadens arbejdsmarked, fordi det f.eks. som nu kan bidrage til mindske manglen på arbejdskraft i gode tider og tage toppen af ledigheden i de dårlige tider.

Nuvel, sommetider vil det så gå som i perioden 2000-2003 efter IT-boblens punktering, hvor væksten er lav på begge sider af Øresund. Det kan ikke undgås.

Heroverfor står imidlertid, at Øresund med broen og med et stadig mere sammenhængende økonomisk liv er blevet en mere dynamisk region og derfor i højere grad kan overvinde økonomisk modgang, når den viser sig.

Den underliggende økonomiske dynamik i Hovedstadsområdet kommer imidlertid til at stå sin prøve i den kommende tid.

Dansk økonomi er langsomt, men sikkert på vej ud af perioden med buldrende højkonjunktur. Økonomien viser lige nu en række af de klassiske tegn på, at højkonjunktoren er ved at nå en høj alder.

Ledigheden er rekordlav, overskuddet på betalingsbalancen vigende og lønningerne accelerer.

Det store spørgsmål er, om dansk økonomi kommer til at opleve en blød landing eller en hård opbremsning.

Et flertal af de danske økonomer tror stadig på den bløde landing, som dækker over en udvikling, hvor væksten i økonomien af sig

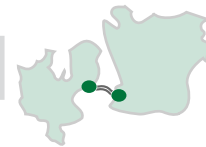
selv bremser op. Det giver sig selv, at det vil være den mest gunstige udvikling, hvor økonomien i en kortere årrække vil være i en vækstpause og samtidig have de bedste muligheder for at udvikle sit vækstpotentiale i en situation, hvor økonomien også mærker de negative effekter af den demografiske udvikling.

Risikoen er, at dansk økonomi i stedet for at lande blødt bevæger sig ind i en klassisk overophedning fremprovokeret af mangel på arbejdskraft, optimisme blandt forbrugerne, slap finanspolitik og alt for store lønstigninger ved forårets overenskomstforhandlinger for over 800.000 offentligt ansatte. Sker det, er der lagt op til en årrække med økonomisk ustabilitet og lav vækst i Danmark.

De næste 6-9 måneder bliver derfor meget afgørende for udviklingen i dansk økonomi.



Thomas Bernt Henriksen  
økonomisk redaktør, cand. Polit.  
thomas.bernt.henriksen@borsen.dk



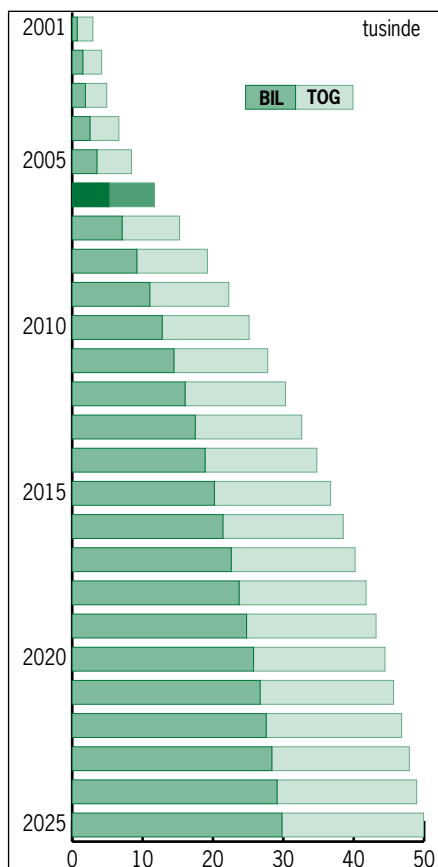
## Øresundsbron – en af fremtidens vigtigste indfaldsveje til København

2.200 biler i timen i morgenmyldretiden på Øresundsbron og øresundstog, der efterlader passagerer på perronen på grund af pladsmangel – det er virkeligheden i Øresundsregionen allerede i dag. Pendlingen fra Skåne til Sjælland er steget så kraftigt i løbet af de syv år, broen har eksisteret, at trafikken langt overgår de prognoser, der blev lagt forud for broåbningen i 2000.

Faktum er, at den københavnske fingerplan har fået sin sjette finger, og denne finger vil trodse alle tidligere prognoser og hurtigt vokse i betydning og blive en af de mest betydningsfulde indfaldsveje til København i morgenmyldretiden. Og det skal der nødvendigvis tages højde for i infrastrukturplanlægningen på begge sider af Øresund.

Mens malmöfingeren i 2007 er den finger, der er af mindst betydning, vil den med 50.000 pendlere hver dag i 2025 være den næstmest befærdede indfaldsvej til København.

**Forventninger til pendling mellem København og Malmö 2001–2025**



Kilde: Øresundsbron

### Fakta

Pendlingen over Øresund er steget med 13.000 personer i løbet af de seneste fem år. I alt pendler 18.000 personer dagligt enten med bil eller tog over Øresundsbron. I 2025 forventer Øresundsbron, at 50.000 bil- og togpendlere dagligt vil tage turen frem og tilbage over broen.

De første år efter åbningen af Øresundsbron var det primært de danske boligpriser, der fik københavnernes til at køre flyttelæstet østpå og dermed sætte gang i pendlingen fra Skåne. Men de seneste år er det den danske højkonjunktur og manglen på arbejdskraft, der har sat gang i rekrutteringen af arbejdskraft fra Sydsverige, og har givet yderligere vækst i øresundspendlingen.

OECD har peget på, at den økonomiske vækst er en særlig vigtig drivkraft for væksten i vejtrafikken<sup>1</sup>. Væksten i den nationale produktion per indbygger kan blandt andet give sig udslag i, at flere familier køber bil, og flere køber bil nummer to, samt at der bliver kørt længere ture per bil.

Andre faktorer af betydning for væksten i vejtrafikken er først og fremmest prisen på transport, og her er olieprisen jokeren! Men også den regionale demografiske udvikling, erhvervsudviklingen, globaliseringen, den fysiske planlægning, socioøkonomiske faktorer samt livsstilsfaktorer<sup>2</sup> spiller en rolle. Faktorer, der samlet set, peger på, at vi vil se en højere vækst i trafikken over Øresund end på indenlandske strækninger.

Befolkningen vil i stigende omfang lokalisere sig i og omkring bycentrene i fremtiden – både i Sverige og i Danmark. Det er af stor betydning for Øresundsbron, der har Danmarks hovedstad på den ene side og Sveriges tredjestørste by på den anden side. Fremtiden byder også på en aldrende befolkning, og det trækker isoleret set i retning af mindre trængsel. Men forskelle i befolkningssammensætningen på Sjælland og i Skåne vil forstærke ubalancen på det øresundsregionale arbejdsmarked med en stigende pendling over Øresund mod København til følge. Om 20 år vil Sjælland mangle 330.000 personer på arbejdsmarkedet, mens befolkningen i den erhvervsak-

tive alder forventes at stige med 100.000 i Skåne. Udenlandsk arbejdskraft bliver en nødvendighed i Danmark, hvis den nuværende levestandard skal fastholdes, og her ligger Skåne lige for.

Kapaciteten på Øresundsbron er naturligvis essentiel – men hænger uløseligt sammen med kapaciteten på det øvrige vej- og banenet i regionen. Allerede om fem år vil der opstå trængsel på bildelen om morgenen mod København. Samtidig vil de allerede eksisterende flaskehalse på vejnettet på begge sider af sundet forværres.

For togtrafikken vil der ved en optimal driftsplanlægning ikke være kapacitetsproblemer på selve broen, hvor der er en kapacitet på 15-17 tog i timen per retning. Til gengæld vil der opstå kapacitetsproblemer ved Københavns Lufthavn, på Södra Stambanen i Skåne samt på banestrækninger i det centrale København, hvis banekapaciteten ikke udvides.

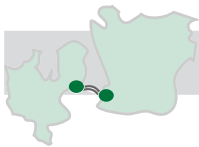
Den fremtidige udvikling i øresundstrafikken giver med andre ord nogle trafikale udfordringer, som det er vigtigt at tage højde for fra nationalt hold såvel i Sverige som i Danmark, når fremtidens infrastruktur-satsninger vurderes.



Britt Andresen  
Analysechef Øresundsbron

<sup>1</sup> "Infrastructure to 2030 – Telecom, Land Transport, Water and Electricity", OECD, 2006

<sup>2</sup> "Danmarks transportinfrastruktur 2030", udkast til betænkning fra Infrastrukturkommissionen, oktober 2007



## Trångt om saligheten



*Framtidens Pige-pil*

När jag började läsa i Lund i mitten på 1970-talet bodde jag det första året kvar hos mina föräldrar i Malmö. Jag minns att mina studiekamrater förundrades över att jag faktiskt tog tåg till föreläsningarna i Lund. Idag är regionaltågen en självklarhet i Skånes transportsystem.

Antalet tågresor ökar i Skåne och över Sundet med en takt som saknar motstycke i landet, och när Citytunneln under Malmö öppnar 2011 väntas än fler välja tåget som förstahandsalternativ för sin dagliga pendling. Utvecklingen är självklart mycket glädjande, men frågan som måste ställas är hur det skånska – och danska – järnvägs-systemet ska kunna ta emot alla nytillkommande resenärer.

Många resenärer har märkt att det inte längre är självklart att få en sittplats under rusningstid. Skånetrafiken har beställt en ny generation Pågatåg som börjar levereras om två år, och det kommer naturligtvis att hjälpa. Det är dock trångt på spåren, och på många sträckor går det inte att sätta in fler tåg. Istället får tågen kopplas samman till längre enheter, men då måste i sin tur de drygt 50 skånska järnvägsstationerna byggas om med längre plattformar så att tågen får plats.

När gapet mellan önskemål och ekonomiska ramar ökar blir det allt mer angeläget att järnvägssatsningarna görs där trafiknyttan är störst. Banverket arbetar efter en långsiktig plan som sträcker sig fram till 2015. De projekt som rör persontrafik i Skåne är alla inriktade på förbättrad kapacitet. Det klart viktigaste projektet efter Citytunneln är att på sträckan Malmö-Lund bygga ut från dubbelspår till fyrspår. Först när järnvägen får denna autostrada kan antalet tåg utökas, och effekten kommer att märkas långt upp i Småland. Projektet har dock överklagats och kan troligen inte förverkligas förrän om drygt tio år.

Hur går det då med alla nya järnvägsprojekt som dyker upp i debatten? De mest aktuella är att inrätta Pågatågstrafik på godsbanorna Malmö-Trelleborg, Söderåsbanan och på Lommabanan. Ingen av dessa viktiga utbyggnader finns dock i gällande plan, och därför kan vi inte räkna med att de påbörjas förrän i mitten på 2010-talet. Andra projekt, som t.ex. Simrishamnsbanan och Sturupslänken, ligger längre bort i tid.

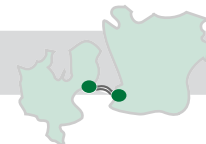
Ovanstående åskådliggör flera problem med järnvägsbyggnation i Sverige. För det första är medelstillelningen för låg, i synnerhet i jämförelse med den regionala efterfrågan

som finns i hela landet. För det andra är den svenska planeringsprocessen, med möjlighet att överklaga i flera instanser, alldeles för lång. Och för det tredje är modellen med årliga anslag ett i mitt tycke osmidigt sätt att hantera investeringar i infrastruktur. En lånefinansiering med lång avskrivning hade sannolikt varit bättre.

Hur ska den skånska infrastrukturen kunna ta emot en fortsatt tillströmning av tågresenärer? Det blir en verklig utmaning, inte minst för oss på Banverket!



Jens Möller  
Regional direktör  
Banverket



## Branschkonjunkturen hösten 2007

	Öresunds- regionen	Skåne	Sverige	Hoved- stads- regionen	Övriga Danmark
<b>Tillverkningsindustri, totalt/Fremstillingsindustri i alt</b>	+	+	+	+	○
livsmedelsindustri /Levnedsmiddelsindustri	○	+	○	○	-
kemisk industri /kemi/lægemedelsindustri	+	+	-	+	++
verkstadsindustri /Fabriksindustri	++	++	++	++	++
maskinindustri /maskinindustri	++	++	++	++	++
industri för möbler, leksaker, sportartiklar m.m. industri for møbler, legetøj, sportsartikler m.m.	○	○	○	○	○
<b>IT-verksamhet /Informationsteknologi, IT-virksomhed</b>	+	+	+	++	++
<b>Byggsektorn, totalt /Byggevirksomhed</b>	++	++	++	+	+
<b>Åkerie / Vognmandsforretninger</b>	++	++	++	++	+
<b>Handel med motorfordon /Handel med motorkøretøjer</b>	○	++	○	-	-
<b>Detaljhandel /Detailhandel</b>	+	○	+	+	+
<b>Uppdragsverksamhet /Viderservice</b>	++	++	++	++	++
<b>Upplevelsebransch/Oplevelsebranche</b>	++	+	..	++	..
<b>Medicinteknik /Medicinteknik</b>	+	+	..	+	..

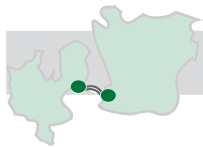
++ **stark stark**
+ **bättre än normalt bedre en normal**
○ **normal normal**
- **sämlre än normalt dårligere en normal**
-- **svag dårlig**

### Ökad spridning i branschkonjunkturen i år

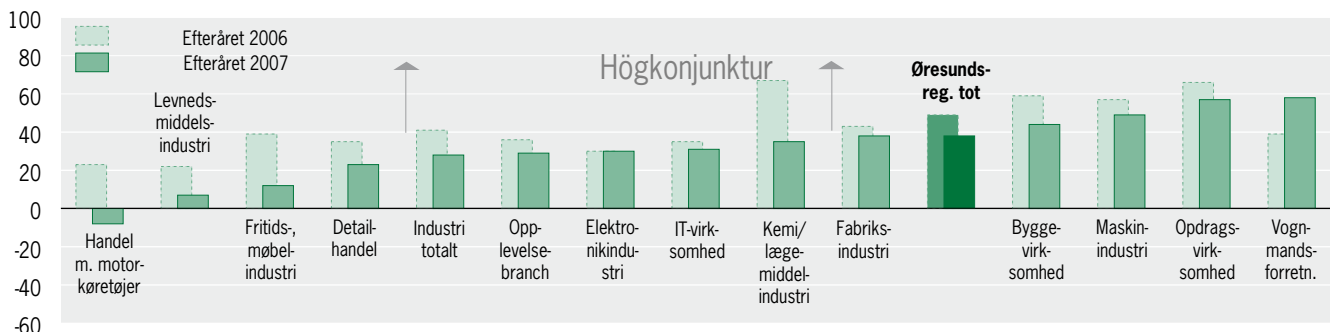
Från den mycket starka och enhetliga branschkonjunkturen i Öresundsregionen förra hösten har konjunkturen svalnat av i många branscher samtidigt som bilden är mer splittrad än tidigare. Dels är branschbilden inte lika enhetlig inom varje delområde som förra hösten, dels är branschbilden nu även mer splittrad mellan delområdena. I Öresundsregionen som helhet är konjunkturen under hösten allra starkast och mest enhetlig inom åkerinäringen, vilket tyder på en fortsatt hög ekonomisk aktivitet på båda sidor av sundet. Lika stark är högkonjunkturen,

med ett Konjunkturindex på +57, inom uppdragsverksamheten, med den skillnaden att branschen i Skåne har den starkaste konjunkturen av samtliga branscher i hela regionen, med index +81 medan uppdragsverksamheten i Köpenhamn mattats av något det senaste året till index +48. Även för byggverksamheten är utvecklingen liknande, med en fortsatt extremt stark byggkonjunktur i Skåne med ett oförändrat Konjunkturindex på +73 medan byggkonjunkturen i Köpenhamn oväntat svalnat av från Konjunkturindex +52 till +31 på ett år. Största skill-

naden mellan Skåne och Köpenhamn är situationen för bilhandeln där förra årets högkonjunktur i Skåne förstärkts ytterligare samtidigt som den dämpade konjunkturen för bilhandeln i Köpenhamn från i fjol försvagats ytterligare till den sämsta konjunkturen i hela regionen med ett Konjunkturindex på -30. För den tyngsta branschen, tillverkningsindustri, ligger konjunkturbedömningarna under hösten på samma nivå på båda sidorna av sundet sedan en märkbar avmattning skett i Köpenhamnsområdet sedan i fjol höst.

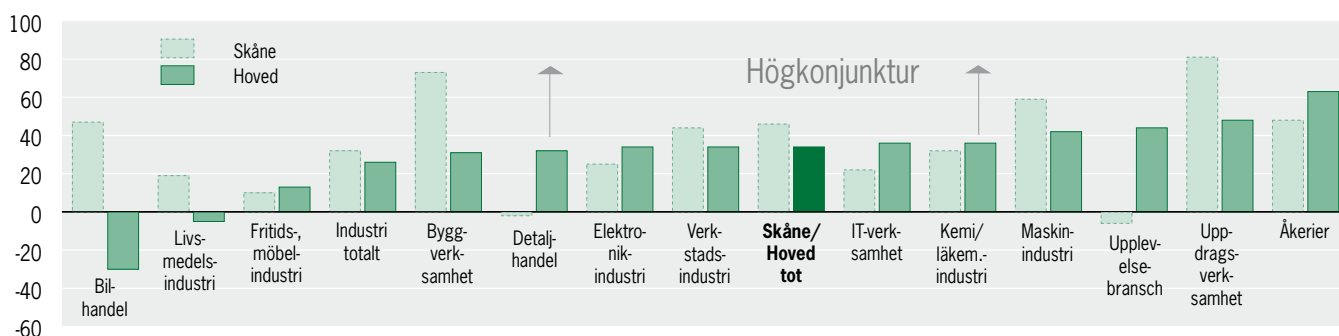


### Konjunkturindex för Öresundsregionen



Konjunkturindex kan anta värden mellan -100 och +100.  
Gäller för samtliga stapeldiagram.

### Konjunkturindex hösten 2007 för Skåne och Hovedstadsregionen



Konjunkturindex kan anta värden mellan -100 och +100.  
Gäller för samtliga stapeldiagram.

### Konjunkturen i Öresundsregionen fortsatt stark – men bilden splittrad

Den högkonjunktur som gjorde sitt intåg i Öresundsregionen under våren 2004 och som sedan växt sig allt starkare fram till hösten i fjol har svalnat en del i år. I de flesta branscher når företagens konjunkturdomänen inte upp till den höga nivån för ett år sedan. Även om den absoluta toppen kan vara passerad för den här gången är det ekonomiska klimatet fortfarande mycket gynnsamt i hela regionen och klart högkonjunkturbetonat i många branscher. Konjunkturindex för Öresundsregionen, som är en sammanfattning av företagens bedömningar av det

ekonomiska läget och som kan variera mellan -100 och +100, har sjunkit från rekordnoteringen +49 i fjol höst till +38 denna höst. Detta är fortfarande i stort sett inom ramen för en högkonjunktur där gränsen lite schablonmässigt kan sättas vid ca index +40. Från ett mycket enhetligt ekonomiskt klimat på båda sidorna av sundet i fjol har nu den ekonomiska bilden blivit mer tudelad. Köpenhamnsområdet som har legat i en tidigare konjunkturfas än Skåne känner nu av en avmattning i efterfrågan och kan ha passerat konjunkturtoppen. Skåne däremot som

hela tiden släpat efter Köpenhamn i uppgången ligger fortfarande kvar på toppen. Allra starkast, och även mest samstämmigt, är läget inom uppdragsverksamheten, åkerinäringen och byggsektorn i Öresundsregion. Optimismen hos företagen finns kvar inför våren, men fortsätter att avta i styrka. De högsta förväntningarna har den hemmamarknadsbaserade detaljhandeln tillsammans med den exportinriktade verkstadsindustrin. Fortfarande är bristen på arbetskraft ett stort problem för många företag, i synnerhet inom Köpenhamnsområdet.

### Konjunkturafmatning i Københavnsområdet

I Københavnsområdet er der sket en afmatning i konjunkturen siden forrige efterår. Afdæmpningen er sket fra et meget højt aktivitetsniveau, så det økonomiske klima i regionen er fortsat gunstigt. I flere af de mere betydningsfulde brancher er virksomhedernes konjunkturbedømmelser i løbet af efteråret alligevel på et lavere niveau end for et år siden. Konjunkturindekset for Københavnsområdet, som er en sammenfatning af virksomhedernes bedømmelser af den økonomiske situation og som teoretisk kan variere mellem -100 og +100, er på +34 i efteråret. Det er en stor nedgang fra forrige efterårs indeks på +48, og det når dermed ikke op til grænsen for en bred højkonjunktur med indeks på ca. +40. En forklaring på nedgangen kan findes inden for

fremstillings- og byggeindustrien, hvor der rapporteres om kraftig nedgang i konjunkturindekset på ca. 20 enheder siden forrige efterår. Bedst er situationen for speditorerne, og dårligt er det kun for bilhandlen. Optimismen hos virksomhederne for foråret 2008 er fortsat stor, men den er for nedadgående. Virksomhederne udtrykker vilje til at udvide antallet af ansatte, men planerne er ikke lige så ambitiøse som for et år siden. Samtidig er manglen på arbejdskraft lige så udbredt som tidligere.

### Stark högkonjunktur i Skåne

Den högkonjunktur som var etablerad i Skåne i fjol består i stort sett ograverad under hösten i år. Några tydliga tecken till avmattning i konjunkturen - som fallet är på den danska sidan av sundet - är ännu svårt att spåra i denna del av regionen. Konjunktur-

index för Skåne, som teoretiskt kan variera mellan -100 och +100, står under hösten i +46. Det är bara något lägre än förra hösten då index var +50, och överskrider med god marginal den gräns som kan sättas för en bred högkonjunktur på ca index +40. Det ekonomiska klimatet i Skåne som redan förra året var något bättre än i Köpenhamnsområdet är nu betydligt bättre än på den danska sidan av sundet där konjunkturtoppen nu tycks vara passerad. I likhet med läget under förra hösten är det en mycket stark efterfrågan inom byggsektorn och uppdragsverksamheten som främst bär upp konjunkturen. Men även inom samfärdseln och bilhandeln råder en genuin högkonjunktur. För tillverkningsindustrin är det ekonomiska klimatet fortsatt gott och stabilt. Enligt företagens förväntningar kommer den starka konjunkturen att bestå fram till våren.



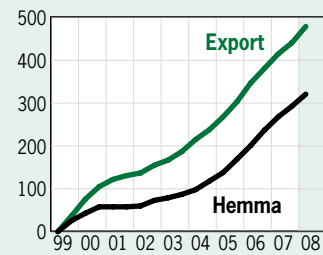
## Öresundsregionen totalt

### Maskinindustrin bästa bransch

Konjunkturindex för tillverkningsindustrin i hela Öresundsregionen har för hösten beräknats till +28, vilket är lägre än i fjol, men det indikerar fortfarande en stark industrikonjunktur. Bästa branschen på båda sidor av Sundet är maskinindustrin. Sämst läge i Köpenhamnsområdet råder det för livsmedelsindustrin, där man dock är ganska optimistisk och räknar med en återhämtning under nästa halvår. I Skåne är det fritids- och möbelindustrin som uppvisar den svagaste bilden. Bristen på personal är fortfarande något mera märkbar på den danska sidan, men den har ökat för vissa branscher i Skåne som till exempel för el- och optikindustrin.

### Orderingång

Akkumulerade netttotal

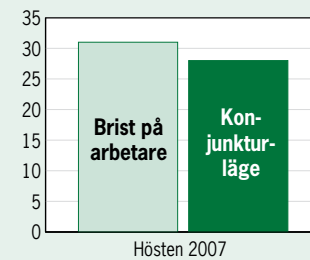


### Fortsatt ljus inför våren

Läget inför början av 2008 ser ljus ut för de allra flesta industribranscherna. Efterfrågan och produktion fortsätter uppåt för tillverkningsindustrin totalt. Den skånska livsmedelsindustrin räknar däremot med en ganska svag utveckling under kommande halvår, med minskande

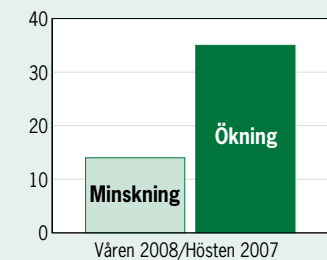
### Konjunkturomdömen

Netttotal



### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



orderingång och stagnerande produktion – en försvagning som redan inträffat på den danska sidan, men som man där räknar med ska vara av tillfällig natur. Maskinindustrin ser fortsatt mycket stark ut, både i Skåne och på den danska sidan. Sysselsättningsutvecklingen kommer enligt

nuvarande bedömningar att bli positiv, särskilt i Köpenhamnsområdet, och problemen att få tag i kompetent arbetskraft verkar i stort inte ha blivit så mycket värre än tidigare.

## Hovedstadsregionen

### Mange brancher står stærkt

Den stærke konjunktur for industrien har ikke vist nogen tegn på afmatning. Ordreindgangen har en stigende tendens både på eksport- og hjemmemarkedet, og produktionen stiger i tilsvarende takt. Den stærke produktionsudvikling medfører også en tydelig forbedring af beskæftigelsen. Konjunkturindex for industrien er blevet beregnet til +26, hvilket indikerer en stærk konjunktur, også selv om niveauet er noget lavere end for et år siden. Stærkest ser det ud for maskinindustrien,

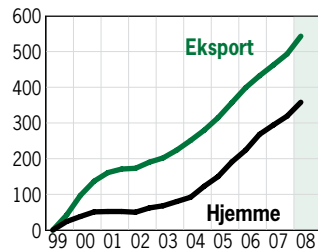
mens levnedsmiddelindustrien er den branche, der afviger negativt med en betydeligt dårligere notering end de fleste andre brancher.

### Beskæftigelsen stiger

Udsigterne for begyndelsen af næste år er fortsat lyse. Lidt over en tredjedel af industrivirksomhederne tror på en fortsat konjunkturuppgang, mens ret få virksomheder regner med en tilbagegang. Ordreindgangen til industrien ventes at stige relativt kraftigt, hvilket medfører markante produktionsforhøjelser. Stigende produktion vil også medføre, at industribeskæftigelsen fortsætter med at stige, hvilket har været kendetegnende også for den nuværende opgang. 44 procent regner med at gennemføre nyrekrutteringer, mens 46 procent regner med uforandret personalestyrke. Problemerne med at få fat i arbejdskraft ser ikke ud til at være blevet forværret siden i fjor.

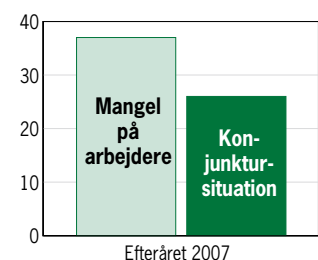
### Ordreindgang

Akkumulerede netttotal



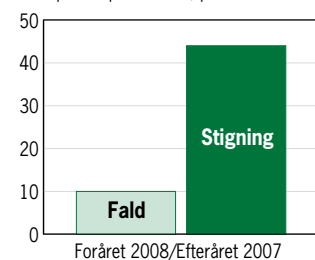
### Konjunkturskøn

Netttotal



### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



### Fortsatt snabb uppgång

Den breda konjunkturuppgången för den skånska industrien har fortsatt det senaste året. Orderingången steg i våras mer än väntat både på export- och hemmamarknaden och ser ut att fortsätta uppåt i god fart även under innevarande höst. Även produktionen ökade snabbare än vad man tidigare räknade med. Konjunkturindex förstärktes ytterligare något och har för hösten uppmätts till +32. Allra bäst gick det för maskinindustrin, där konjunkturindex nått upp till mycket höga +59, medan fritid och möbler noterades för det lägsta värdet, +10. Kapacitetsutnyttjandet har stigit ytterligare och det var 52 procent av industriföretagen som angav att de körde för fullt i september.

### Viss avmattning för livsmedelsindustrin

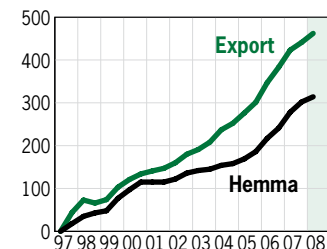
Spådomarna inför kommande vår inger heller inte några större farhågor. Det ser ut att bli en viss fortsatt

efterfrågeförstärkning – enda undantaget är livsmedelsindustrin där förhoppningarna är ganska lågt ställda, speciellt beträffande utvecklingen av exportefterfrågan. Produktionen för den totala industrien stiger ännu mer, medan den för livsmedelsindustrin planar ut på nuvarande nivå.

Andelen industriföretag som upplever personalbrist har ökat sedan förra året, mest märkbart bland företag med färre än 100 anställda. Störst är bristen på ingenjörer inom el- och optikindustrin.

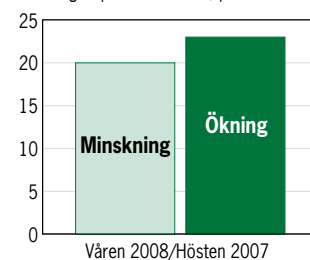
### Orderingång

Akkumulerade netttotal



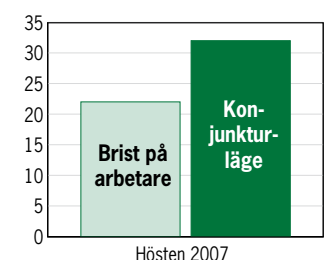
### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



### Konjunkturomdömen

Netttotal





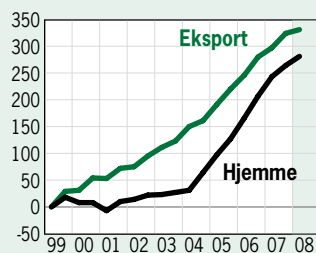
### Øresundsregionen totalt

#### Splittet billede

Levnedsmiddelsindustrien er en af de få brancher, hvor de rigtigt gode tider endnu ikke har villet indfinde sig i hele Øresundsregionen. Billedet har dog tidligere været splittet mellem en meget succesrig branche i Københavnsområdet og en levnedsmiddelsindustri i Skåne, hvor situationen de to sidste år ikke har været bedre end normal. I år har dog et lille sceneskifte fundet sted. Mens de danske virksomheder har oplevet en vigende efterspørgsel på hjemmemarkedet, er konjunktoren for levnedsmiddelsindustrien i Skåne blevet forstærket som et resultat af et stærkere hjemmemarked. Generelt betyder dette, at konjunktoren for levnedsmiddelsindustrien

#### Ordreindgang

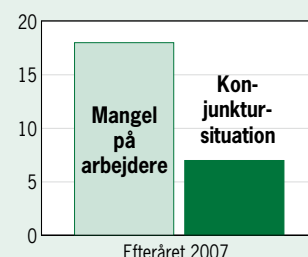
Akkumulerede netttotal



i Øresundsregionen nu har nået et normalt niveau med et konjunkturindekset på +7, et fald fra +22 forrige efterår. Det skyldes en tydelig svækkelse på den danske side. I Skåne er indekset i stedet klatret op til +22. Ordrebøgerne er dog stadig klart større i København sammenlignet med i Skåne, hvor virksomhederne

#### Konjunkturskøn

Nettotal



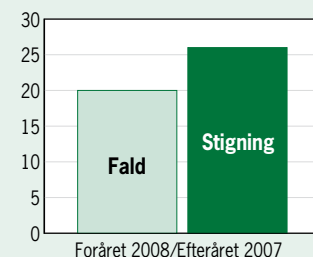
i større udstrækning klager over for små ordrebeholdninger.

#### Opklaring til foråret

Der ser ud til at foreligge forudsætninger for en ny opgang for levnedsmiddelsproducenterne i Øresundsregionen efter årsskiftet. På begge sider af sundet regner virksomhederne med en bedre konjunktur til foråret. I

#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



hovedstadsområdet regner virksomhederne med en kraftig forøgelse af såvel produktion, beskæftigelse og ordreindgang. I Skåne tror man, at den store efterspørgsel på hjemmemarkedet bliver ved, og kun en mindre andel af branchen, ca. 20 procent, mener at efterspørgslen er en hindring for ekspansion.

### Hovedstadsregionen

#### Efterspørgslen svigter

En vigende efterspørgsel har ført til en tydelig konjunkturafmatning for hovedstadsområdets levnedsmiddelsindustri, og der er nu tale om en normalkonjunktur. Det er på hjemmemarkedet, at efterspørgslen er bremset op, og det andet halvår ser ud til at blive uforandret sammenlignet med første halvår. På eksportmarkedet er der derimod en god udvikling, men ordrebøgerne er ikke vokset siden i fjor. Forklaringen kan være, at produktionen er fortsat med at stige,

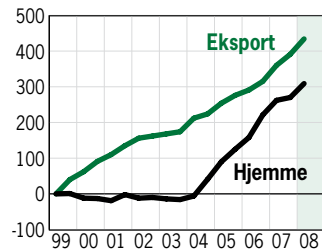
hvilket også har ført til, at ordrebeholdningen er uforandret på et niveau, der er lidt bedre end normalt. Siden foråret har virksomhederne skåret en smule ned på personalestyrken. Trods produktionsstigningen er kapacitetsudnyttelsen mindsket, hvilket tyder på, at virksomhederne har nyinvesteret. Et tydeligt tegn på en vigende efterspørgsel er, at efterspørgslen i stigende grad anføres som ekspansionshindring samtidig med, at adgangen til arbejdskraft anføres mindre ofte.

#### Optimismen består

Trods afmatningen ser virksomhederne ganske lyst på foråret. Eksportefterspørgslen får yderligere fart i det første halvår, samtidig med at hjemmemarkedet også ventes at komme i gang igen. Virksomhederne regner med at holde stigningstakten i produktionen oppe, hvilket kommer til at betyde behov for nyansættelser frem til foråret.

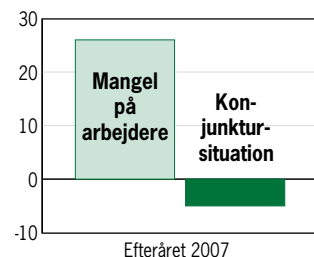
#### Ordreindgang

Akkumulerede netttotal



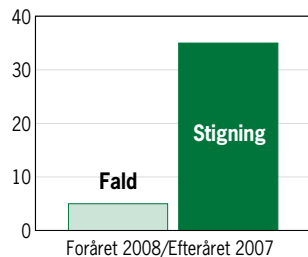
#### Konjunkturskøn

Nettotal



#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



#### Tydlig konjunkturförstärkning

Företaget upplever ett litet lyft i konjunktoren jämfört med förra året och den får nu betecknas som något bättre än normalt – konjunkturindex har stigit från -2 till +19. Förbättringen är genomgående, men medan de stora företagen precis når upp till en normalkonjunktur råder det en rejäl högkonjunktur bland de mindre. Hemmamarknaden har gått starkt hittills under året. Exporten inledde däremot året svagt, men under andra halvåret har ökningen varit hyggelig. Produktionen har ökat mycket kraftigt så här långt under året vilket gör att orderstocken jobbas av snabbare, bedömningen av stocken har därmed försämrats något sedan förra året. Samtidigt har kapacitetsutnyttjandet ökat ganska tydligt och 61 procent av företagen säger sig nu gå för fullt. Maskinkapaciteten har nu även tagit över som det främsta expansionshindret samtidigt som

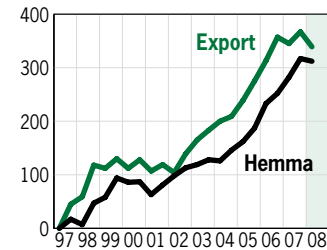
efterfrågeläget inte längre är lika hämmande. Dessutom har andelen företag som kan expandera helt utan hinder ökat.

#### Fortsatt viss optimism

Ytterligare en viss konjunkturförbättring väntas till våren, återigen är det de mindre företagen som är något mer optimistiska. Exportmarknaden väntas visserligen vika neråt, men den tunga hemmamarknaden håller en oförändrad nivå efter att ha ökat kraftigt det senaste året.

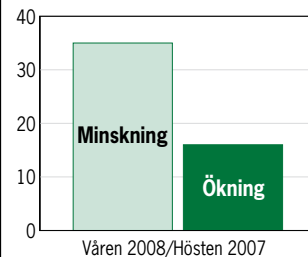
#### Orderingång

Akkumulerade netttotal



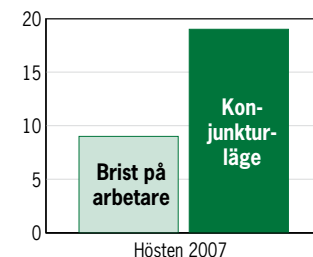
#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



#### Konjunkturomdömen

Nettotal





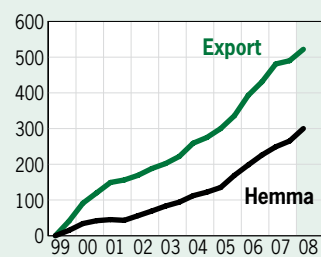
### Öresundsregionen totalt

#### Starkt på båda sidor av Sundet

Utvecklingen för kemiindustrin har det senaste året varit fortsatt positiv på båda sidor om Sundet. Konjunkturen i Skåne har dock närmat sig Köpenhamnsområdet en hel del och det är numera inte så stor skillnad på de danska respektive svenska företagens bedömning av läget. Konjunkturindex för Öresundsregionen har för hösten beräknats till +35, vilket är klart mindre än för ett år sedan beroende på nedgången i Köpenhamnsområdet från det utomordentligt höga värdet i fjol, men det är fortfarande en hög nivå. Rationaliseringar av verksamheten har medfört att kapacitetsutnyttjandet i branschen inte har ökat det senaste

#### Orderingång

Accumulerade netttotal



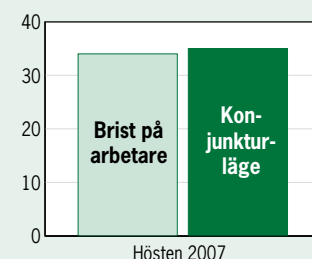
året – i Köpenhamnsregionen har det till och med sjunkit en del – vilket ger utrymme för fortsatt expansion.

#### Fortsatt uppgång

De bedömningar som nu görs av företagen tyder på att konjunkturen kommer att fortsätta att ligga på en hög och stabil nivå. Expansionen ver-

#### Konjunkturomdömen

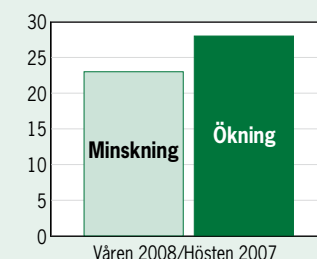
Netttotal



kar kunna bli starkast på den danska sidan, där hälften av kemiföretagen tror på en högre produktionsnivå under första halvan av 2008, men även utvecklingen i Skåne ser positiv ut. Viss personalbrist har börjat göra sig påmind i Skåne, men den fortsatta utökningen av verksamhe-

#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



ten beräknas kunna ske utan personalförstärkning. I Köpenhamnsområdet har den tidigare påtagliga bristen på arbetskraft lättat något, vilket bör innebära att expansionen av verksamheten ska kunna ske utan att några stora kapacitetsproblem ställer hinder i vägen.

### Hovedstadsregionen

#### Fortsat højkonjunktur

Allerede i fjor oplevede man en meget høj konjunktur for kemiindustrien på den danske side af sundet. Man ventede sig da en fortsat stigende efterspørgsel også i begyndelsen af indeværende år. Ordreindgangen såvel som produktionen har dog siden udviklet sig i en mere moderat takt i forhold til tidligere, men situationen er fortsat særdeles stærk. Konjunkturindexet er ganske vist faldet en hel del fra forrige års ekstremt høje notering, men den beregnede værdi på +36 for indevæ-

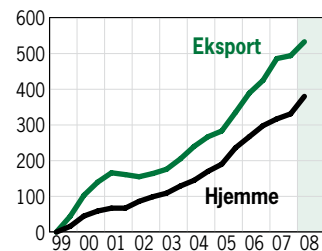
rende efterår tyder på en fortsat stærk konjunktur.

#### Adgangen til arbejdskraft er blevet forbedret

Der er store forventninger til, at de gode tider vil at fortsætte. Konjunkturen vil formodentlig styrkes yderligere i det kommende halvår. Op til 40 procent regner med en forstærket konjunktur, og en endnu større andel tror faktisk på stigende ordreindgang, både fra eksport- og hjemmemarkedet, samt de deraf følgende produktionsforhøjelser. Kapacitetsudnyttelsen er for indeværende efterår blevet beregnet til 29 procent, hvilket er betydeligt lavere end for et år siden. Desuden er den andel, som oplever mangel på arbejdskraft, en smule mindre end sidste efterår. De vanskelige kapacitetsproblemer ser altså ud til at være delvist løst, hvilket bør gøre det lettere for virksomhederne at gennemføre planlagte ekspansionsplaner.

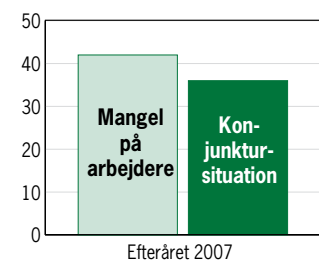
#### Ordreindgang

Accumulerede netttotal



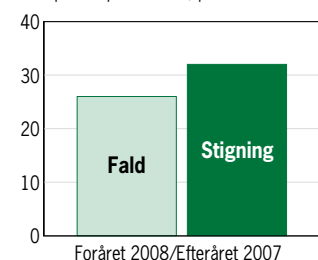
#### Konjunkturskøn

Netttotal



#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



#### Større orderstocker

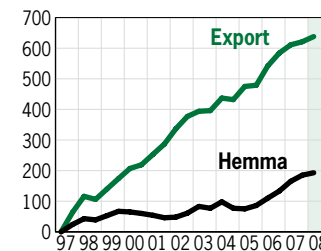
Både orderingång och produktion fortsatte uppåt i rask takt under våren 2007, ungefär i den takt som man väntade sig förra hösten. Orderstocksomdömena har blivit mycket mera positiva det senaste året och 70 procent av kemiföretagen anser nu att orderstocken är lagom stor. En tredjedel tycker dock fortfarande att färdigvarulagren är för stora. Konjunkturindex för branschen har stigit till +32, vilket kan betecknas som en stark konjunktur. Sysselsättningen i branschen är oförändrad. Den kraftiga expansionen har, på grund av vidtagna rationaliseringsåtgärder, kunnat ske utan att antalet anställda i branschen har stigit. Kapacitetsutnyttjandet befinner sig fortfarande på en måttlig nivå. 34 procent av kemiföretagen angav att de körde för fullt i september, vilket är en oförändrad andel jämfört med förra hösten.

#### Goda utsikter inför våren

Kemiföretagens spådomar inför första halvåret 2008 tyder på en fortsatt stabil konjunktur. Efterfrågan väntas stiga ytterligare, men i ganska måttlig takt. Omkring 40 procent av företagen räknar med att kunna öka produktionsnivån under våren. Det har blivit något svårare att få tag i kompetent personal, men den fortsatta utökningen av verksamheten kommer liksom hittills att ske utan att det vidtas några utökningar av personalstyrkan.

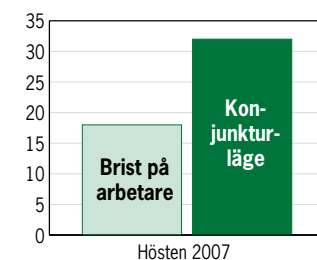
#### Orderingång

Accumulerade netttotal



#### Konjunkturomdömen

Netttotal





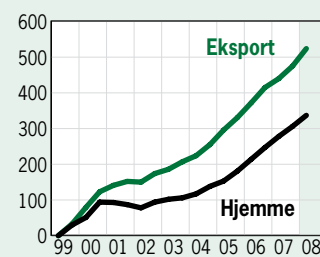
### Øresundsregionen totalt

#### Lille dæmpning på højt niveau

Ved forrige efterårs måling kunne det konstateres, at højkonjunktoren er slået igennem hos værkstedsindustrien på begge sider af sundet. Samtidig forudsås en kommende lille dæmpning i efterspørgselsudviklingen efter årsskiftet for virksomhederne. Dæmpningen ses i noget lavere konjunkturbedømmelse for efteråret, hvilket er tidligere end ventet. Konjunkturindekset er på +38 sammenlignet med +43 forrige efterår, altså stadig højkonjunktur. Ordreindgangen fra eksportmarkederne stiger atter lidt hurtigere i efteråret sammenlignet med foråret, og virksomhedernes ordrebøger er fortsat velfyldte både i Københavnsområdet og i Skåne. Desuden er antallet af ansatte steget kraftigt i hele regionen

#### Ordreindgang

Akkumulerede netttotal



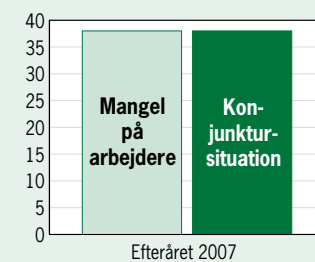
siden foråret, og det er nu meget svært at få fat i arbejdskraft på begge sider af sundet og aller mest i København hvor 55 procent af virksomhederne mangler ingeniører, og 41 procent mangler arbejdere.

#### Nytændt optimisme

Optimismen i forbindelse med foråret er udbredt. I hele regionen

#### Konjunkturskøn

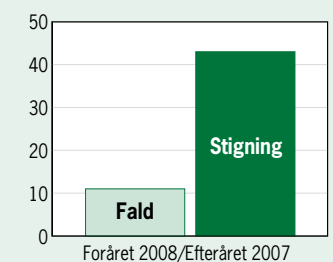
Nettotal



regner værkstedsvirksomhederne med en endnu stærkere konjunktur i det kommende halvår. Drivkraften til opgaven kommer først og fremmest fra eksportmarkederne, som virksomhederne i hele regionen forudser vil stige kraftigt i første halvår af 2008. Hver anden virksomhed i København fortæller, at

#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



arbejdskraftmanglen er den vigtigste hindring for ekspansion. I Skåne er tilsvarende andel 17 procent. Samtidig planlægger mere end hver anden dansk virksomhed at nyansætte personale i foråret. I Skåne rapporterer hver tredje værkstedsvirksomhed om positive personaleplaner.

### Hovedstadsregionen

#### Fortsat stærk efterspørgsel

Efter den kraftige konjunkturopgang forrige år er konjunkturindekset faldet lidt til +34 trods lyse prognoser med hensyn til foråret 2007. Man må dog stadig betegne konjunktoren som stærk og betydeligt bedre end normalt. Ordreindgangen er stadig i stærk vækst både på hjemme- og eksportmarkedet. Ordrebeholdningen er dermed blevet større, men produktionen er steget i endnu højere takt, så egentlig er ordrebogen skrumpet lidt ind, men fra et højt niveau. Trods den forøgede

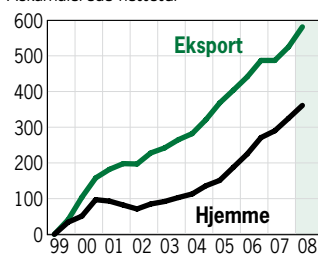
produktion er kapacitetsudnyttelsen mindsket en smule, hvilket tyder på, at virksomhederne har investeret i ny kapacitet. Der er stadig tale om omfattende nyansættelser, men manglen på funktionærer er nu ved at blive et rigtig stort problem og anses for at være større end manglen på arbejdere. Adgangen til arbejdskraft er således stadig den vigtigste ekspansionshindring, men samtidig har efterspørgslen beholdt en sikker andenplads som hindring for vækst.

#### Optimisme med hensyn til foråret

Konjunkturprognosen for foråret giver grundlag for en fortsat stor optimisme. I det første halvår ventes det, at ordreindgangen udvikles meget stærkt, først og fremmest på eksportmarkederne. Virksomhederne regner også med, at produktionen fortsætter med at stige meget kraftigt ligesom nyansættelserne.

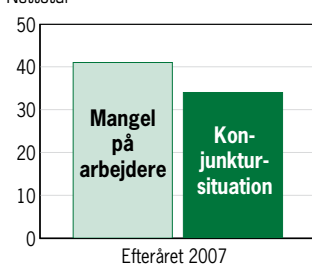
#### Ordreindgang

Akkumulerede netttotal



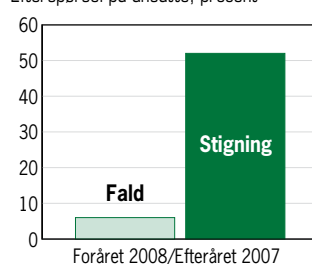
#### Konjunkturskøn

Nettotal



#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



#### Stark orderingång

Den ljusa konjunkturbilden för verkstadsindustrin håller i sig och konjunkturindex uppgår till +44 vilket får bedömas som en högkonjunktur. Efterfrågan har utvecklats mycket positivt under första halvåret, men under andra halvåret tycks en viss avmattning ha skett främst på hemmamarknaden. Avmattningen sker dock från en hög nivå. Produktionen har ökat kraftigt hittills under året och kapacitetsutnyttjandet har pressats upp ytterligare och antalet anställda har ökat kraftigt sedan i våras. Med den höga produktions-takten har orderstocken inte förbättrats, men orderstocksomdömet är fortsatt mycket positivt. Bristen på både arbetare och tjänstemän har ökat tydligt vilket nu upplevs som ett expansionshinder, framförallt bland mindre företag. Efterfrågeläget är dock fortfarande det främsta hindret, men det har krympt betydligt sedan

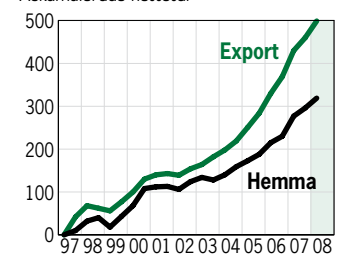
i föl och maskinkapaciteten är nu ett lika stort hinder. En väsentlig andel av företagen ser dessutom inga hinder alls.

#### Konjunktoren förstärks till våren

Det råder fortsatt optimism bland verkstäderna och till våren tror framförallt de större företagen på en stark förbättring. Den kraftiga efterfrågeökningen väntas hålla i sig under nästa halvår och fram till våren ser antalet anställda ut att öka ytterligare något.

#### Orderingång

Akkumulerade netttotal



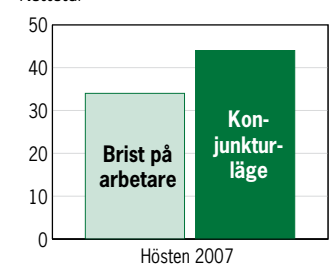
#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



#### Konjunkturomdömen

Nettotal





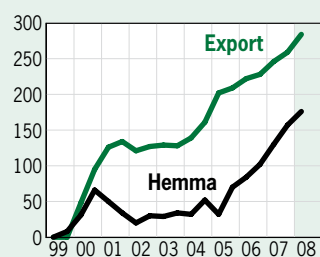
### Öresundsregionen totalt

#### Sprängfyllda orderböcker

Den sedan länge starka investeringskonjunkturen har maskinindustrin i Öresundsregionen utnyttjat väl. Medan de danska företagen haft en stark hemmamarknad som främsta drivkraft är det exportmarknaden som varit främsta motor för de skånska företagen. Toppen på konjunkturkurvan nåddes nog förra hösten då Konjunkturindex för maskinindustrin, som kan variera mellan -100 och +100, noterades i höga +57 på båda sidorna av sundet. Ett omslag i efterfrågetvecklingen med en minskad ordergång från exportmarknaden och svagt ökad ordergång från hemmamarknaden för branschen i Köpenhamnsområdet under första halvåret har dämpat ned konjunk-

#### Ordergång

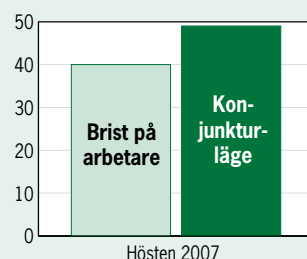
Accumulerade netttotal



turomdömena totalt sett så att index under hösten nu sjunkit till +49. I Skåne har tvärtom index i stället stigit ett par enheter. Orderböckerna är fortfarande sprängfyllda, i synnerhet på den skånska sidan, vilket ger underlag för kraftiga uppdragningar av produktionsnivån och stark ökning av antalet anställda.

#### Konjunkturomdömen

Netttotal

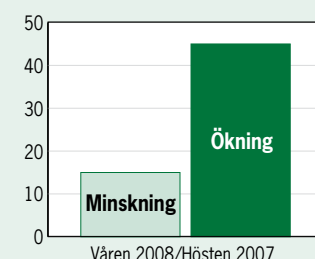


#### Stort behov av nyanställningar

Utsiktarna inför våren får bedömas som klart gynnsamma även om ökningen av den totala efterfrågan kommer ske i en lugnare takt än tidigare. Tydligast är dämpningen på hemmamarknaden inför nästa

#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



halvår. Produktionen kommer att fortsätta öka starkt och behovet av att öka antalet anställda är stort. Det gäller särskilt på den danska sidan, men där är det också svårast att hitta arbetskraft. Inemot varannan dansk maskinverkstad har nu brist på både arbetare och ingenjörer.

### Hovedstadsregionen

#### Højkonjunkturen fortsætter

Trods en lys prognose forrige år for foråret 2007 er konjunkturen blevet en smule svagere, men med et konjunkturindeks på +42 er der dog alligevel tale om en højkonjunktur. Hjemmemarkedet fortsætter med at give trækthjælp til konjunkturen, mens eksportmarkedet træder vande. Ordrebøgerne er stadig velfyldte, men siden i fjor er der blevet skruet ned for forventningerne. En forklaring kan være en produktionsstigning, der bidrager til en stadig hurtigere afvikling

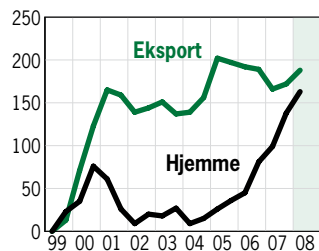
af ordrebeholdningen. En yderligere konsekvens af produktionsstigningen er betydelige nyansættelser siden foråret og en forbedret kapacitetsudnyttelse. Nyansættelserne har på sin side medført større mangel på funktionærer. Adgangen til arbejdskraft er dermed fortsat en hæmsko for ekspansionen. Samtidigt udgør efterspørgslen ikke så stor en hindring, og lidt flere virksomheder end tidligere ser overhovedet ingen hindringer.

#### Stort behov for personale

Virksomhederne venter sig en vis forbedring til foråret. Næste halvår regner virksomhederne med en smule forbedrede eksportmuligheder, samtidig med at efterspørgslen på hjemmemarkedet bliver en smule svagere, selv om stigningstakten fortsat ventes at være høj. Produktionen ser ud til at stige i stadigt hurtigere takt, hvilket ventes at medføre endnu flere nyansættelser.

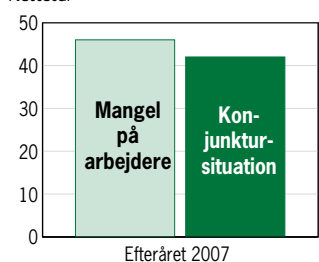
#### Ordreindgang

Accumulerede netttotal



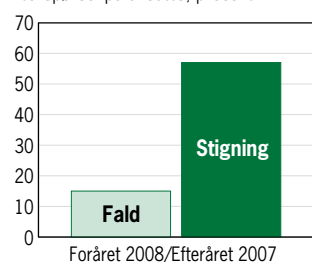
#### Konjunkturskøn

Netttotal



#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



#### Omfattende nyanstillinger

Investeringarna har fortsatt att öka kraftigt det senaste året vilket syns inom maskinindustrin. Efter fjolårets starka uppgång har högkonjunkturen befästs med ett konjunkturindex på +59. Under första halvåret steg efterfrågan synnerligen kraftigt på exportmarknaden och även på hemmamarknaden ökade efterfrågan mycket kraftigt. Under andra halvåret har marknaden lugnat sig, exportorder ökar fortfarande väsentligt men på hemmamarknaden ökar ordergången nu endast måttligt. Produktionen ökade också ovanligt starkt under första halvåret, men en viss avmattning har nu skett. Orderstocksomdömet har förbättrats jämfört med i fjol och företagen är mycket nöjda med orderstocken. Produktionsökningen har även lett till omfattande nyanställningar och bristen på såväl yrkesarbetare som tekniska tjänste-

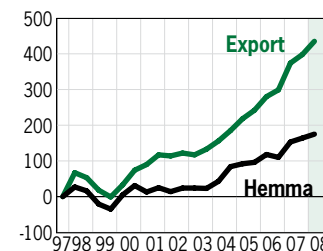
män har tilltagit. Maskinkapaciteten och tillgången på arbetskraft ses nu som lika stora expansionshinder som efterfrågeläget.

#### Exportefterfrågan stärks

Framförallt de mindre företagen räknar med en fortsatt konjunkturstärkning. Exportefterfrågan väntas fortsätta öka kraftigt medan det går något trögare för hemmamarknaden. Produktionen förväntas fortsätta öka kraftigt och nyanställningarna fortsätter men i betydligt måttligare takt.

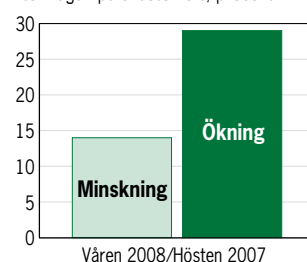
#### Ordergång

Accumulerade netttotal



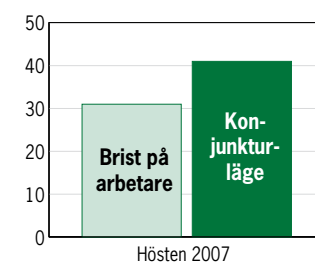
#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



#### Konjunkturomdömen

Netttotal





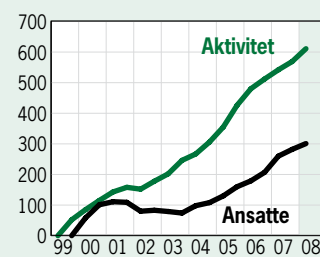
## Øresundsregionen totalt

**Dæmpning på højt niveau**

For it-branchen i Øresundsregionen er den tidligere voldsomme opgang i aktiviteten i 2004 og 2005 nu planet lidt ud siden forrige sommer, selv om væksten inden for branchen fortsat er god. I Skåne, hvor branchen havde et dyk på kurven i efteråret, er der sket en kraftig opgang i år. I København er dæmpningen kommet senere. Efter en fortsat meget høj vækst i hele 2006 mærkes i stedet i år en klar dæmpning af omsætningskurven. Efterårets konjunkturbedømmelser er også noget lavere sammenlignet med forrige efterår og kommer ikke rigtig op på en tydelig højkonjunktur totalt set for branchen i Øresundsregionen. Her udgør datakonsulenterne i Skåne dog en undtagelse

**Aktivitet og ansatte**

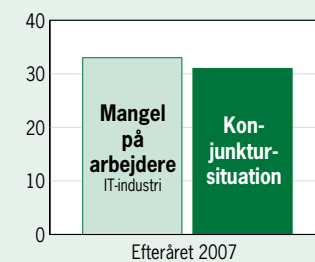
Accumulerede netttotal



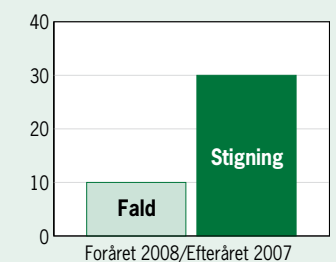
med en meget stærk højkonjunktur i efteråret. Konjunkturindekset for disse datakonsulenter, som kan variere mellem -100 og +100, er nu på +70, hvilket er den stærkeste bedømmelse blandt alle brancher i Øresundsregionen.

**Konjunkturskøn**

Nettotal

**Beskæftigelsesplaner for foråret**

Efterspørgsel på ansatte, procent

**Arbejdskraftmanglen problem**

Også beskæftigelseskurven flader ud. Men både i foråret og i efteråret i år har man alligevel set en ganske kraftig stigning i antallet af ansatte inden for it-branchen. Problemet i forhold til personalebehovet er også uløst i en konjunktur, der forventes at forstærkes kraftigt i det nærmeste

halvår. Kun nogle få procent af virksomhederne regner med en svagere konjunktur efter årsskiftet. Med hensyn til foråret planlægger 30 procent af virksomhederne at nyansætte, og 10 procent varsler personalemindskninger. Otte ud af ti virksomheder lider af mangel på kompetent personale på begge sider af sundet.

## Hovedstadsregionen

**Opgang i roligere takt**

Efter den kraftige ekspansion, som it-branchen oplevede i 2006, er udviklingen i år gået ind i en lidt roligere fase. Aktiviteterne og faktureringen inden for branchen vokser ikke lige så hurtigt som tidligere, men det kan dreje sig om en kortvarig dæmpning, da forventningerne med hensyn til kommende halvår igen er skruet op. Efter den dæmpede udvikling i det første halvår i år, stiger aktiviteten igen lidt hurtigere i det andet halvår, eftersom 41 procent af virksomhe-

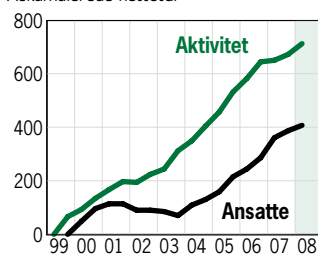
derne rapporterer om en stigning, mens 20 procent oplever en nedgang i aktiviteten. Virksomhedernes konjunkturbedømmelser er omtrent lige så stærke som for et år siden, 38 procent mener, at konjunktoren er god, mens 2 procent synes, at den er dårlig, hvilket indikerer fortsat højkonjunktur.

**Velfyldte ordrebøger**

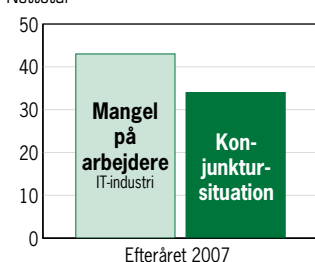
Der har kunnet ske nyrekrutteringer i løbet af efteråret, selv om tre ud af fire virksomheder nu rapporterer om mangel på funktionærer og hver anden virksomhed mangler arbejdere. Ansættelsesplanerne er omfattende også med hensyn til foråret. Der ventes her en yderligere forstærkning af konjunktoren. De allerede velfyldte ordrebøger vil vokse yderligere som følge af en stadig strøm af nye ordrer, først og fremmest fra eksportmarkedet.

**Aktivitet og ansatte**

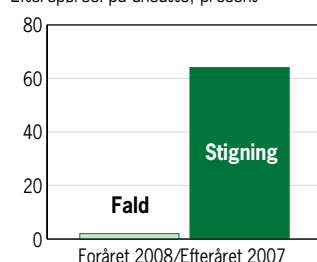
Accumulerede netttotal

**Konjunkturskøn**

Nettotal

**Beskæftigelsesplaner for foråret**

Efterspørgsel på ansatte, procent

**Bäst läge för datakonsulterna**

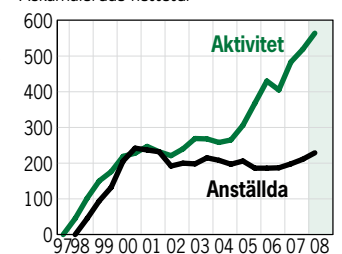
IT-verksamheten i Skåne har ett mycket starkt första halvår bakom sig. Omsättningen och produktionen ökade då markant. För datakonsulterna fortsätter efterfrågan att öka lika kraftigt under andra halvåret medan IT-industrin känner av en tydlig dämpning i efterfrågan på såväl export- och framför allt hemmamarknaden. Uppgången fortsätter visserligen, men ökningstakten är mer blygsam. Detta gör att IT-industrins omdömen om orderböcker och konjunktur sjunkit betydligt sedan förra hösten, vilket påverkat Konjunkturindex för hela branschen, som nu står i +22 jämfört med index +55 förra hösten. För datakonsulterna är läget synnerligen starkt med ett stigande Konjunkturindex till +70, hög lönsamhet och kraftigt stigande omsättning och sysselsättning.

**Ännu starkare till våren**

Hela branschen ser ändå ut att gå emot en ny stark vår med en förstärkning av konjunktoren. Datakonsulterna rusar fram i fortsatt högt tempo samtidigt som IT-industrin åter räknar med en snabbare tillväxt av både export- och hemmaorder. Både IT-industrin och datakonsulterna planerar att anställa mer personal, men bristen på arbetskraft är redan svår. 85 procent av datakonsultföretagen saknar branschkompetent personal och vartannat IT-industriföretag saknar ingenjörer.

**Aktivitet och sysselsättning**

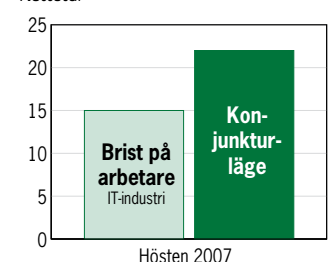
Accumulerade netttotal

**Sysselsättningsplaner för våren**

Efterfrågan på arbetskraft, procent

**Konjunkturomdömen**

Nettotal





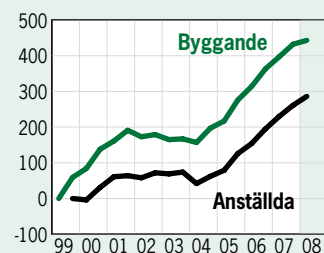
### Øresundsregionen totalt

#### Toppen kan være nået

Det er stadig højtryk inden for byggebranchen i Øresundsregionen, og konjunkturindekset for efteråret er blevet beregnet til + 44. Den allerkraftigste ekspansionsfase ser dog ud til at være overstået. Dette har indtil nu været mest markant på den danske side, hvor opgangen kom tidligere end i Skåne, og hvor konjunkturindekset er faldet siden i fjor, selv om det stadig befinder sig på et højt niveau. Også i Skåne ser udviklingen i løbet af det kommende halvår imidlertid ud til at gå ind i noget roligere baner, med faldende ordreindgang og langsommere vækst inden for byggeriet. Kapacitetsudnyttelsen i branchen er faldet noget siden forrige efterår. Beskæftigelsen

#### Byggende og sysselsætning

Accumulerede netttotal



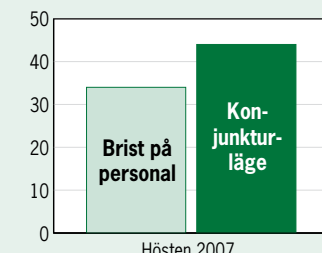
er steget ganske kraftigt i det sidste halvår, mest tydeligt i Skåne, hvor mere end halvdelen af virksomhederne har forøget personalestyrken.

#### Byggeriet står fortsat stærkt

Der er dog ikke tale om en tydelig svækkelse af byggekonjunktoren. Optimismen er stadig dominerende

#### Konjunkturomdømen

Netttotal



blandt byggevirksomhederne, og byggeriet vil ifølge de nuværende bedømmelser fortsat ligge på et højt niveau, også i det første halvår i 2008. Bidragende til den langsommere udvikling af byggeriet kan den ganske udtalte arbejdskraftmangel være, i hvert fald på den skånske side af Sundet. Der er stor mangel

#### Sysselsætningsplaner for våren

Efterfrågen på arbejdskraft, procent



på først og fremmest teknikere og ingeniører. I Københavnsområdet er derimod adgangen til de fleste personalekategorier blevet noget bedre siden forrige år. Både de danske og de skånske virksomheder regner med begrænsede nyansættelser i det kommende halvår.

### Hovedstadsregionen

#### Den stærkeste ekspansionsfase er overstået

Byggekonjunktoren har siden anden halvdel af 2004 været i stærk opgang i Københavnsområdet, ligesom det også har været tilfældet på den svenske side af sundet. Både ordreindgangen og byggeriet fortsatte opad i ganske god fart i foråret, men tempoet aftog en smule sammenlignet med perioden forinden. Beskæftigelsen i byggebranchen er også fortsat opad. Man er blevet mere forsigtig ved bedømmelsen af ordrebeholdningens størrelse sam-

menlignet med for et år siden, og kapacitetsudnyttelsen i branchen har haft en faldende tendens. Efterårets konjunkturindeks er blevet beregnet til +31, hvilket indikerer en stærk konjunktur, men det er alligevel lidt lavere end i fjor.

#### Konjunktoren flader ud

Der er blevet skruet en smule ned for forventningerne med hensyn til den kommende tids udvikling. Man regner nu med, at ordreindgangen i det første halvår i 2008 vil være temmelig uforandret sammenlignet med indeværende efterår, hvor der kun ventes en svag forøgelse af byggeriet. Trykket på arbejdsmarkedet ser ud til at have lettet en smule trods den forhøjede beskæftigelse. Det medfører, at de problemer, som byggevirksomhederne tidligere har haft ved rekruttering af fagkyndigt personale, bortset fra ingeniører, nu er mindsket, og derfor bør dette ikke længere udgøre et problem ved virksomhedernes ekspansion.

#### Bygget øgede kraftigt

Byggekonjunktoren fortsatte uppå i høj fart i våras – klart snabbare än vad företagen väntade sig förra hösten. Tre fjärdedelar ökade bygget och det verkar inte bli någon avmattning under innevarande år. Konjunkturindex för hösten har uppmätts till +73, vilket är en mycket kraftig högkonjunktur och oförändrad nivå från i fjol. Den stigande aktiviteten har medfört fortsatt sysselsättningsökning i branschen och 60 procent av företagen har genomfört nyrekryteringar det senaste halvåret. Bedömningen av orderstockarna är fortsatt mycket ljus. Kapacitetsutnyttjandet ser inte ut att ha ökat sedan förra året. 64 procent körde för fullt i september, vilket är något mindre andel än förra hösten.

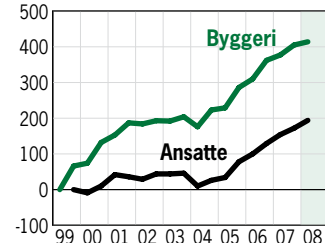
#### Fortfarande personalbrist

När det gäller våren 2008 så spår en majoritet av företagen att den kraf-

tiga uppgången kommer att sakta av. Konjunktoren kommer i stället att utvecklas i lugnare takt. Personalbristen, som var påtaglig redan för ett år sedan, har inte förvärrats i så hög grad som kunde ha blivit fallet. Beträffande tekniker är det fortfarande mycket höga 84 procent av företagen som anger brist, medan andelen har sjunkit något för bland annat träarbetare och elektriker. Det var dock 85 procent av byggföretagen som angav tillgången på arbetskraft som det främsta hindret för expansion av verksamheten.

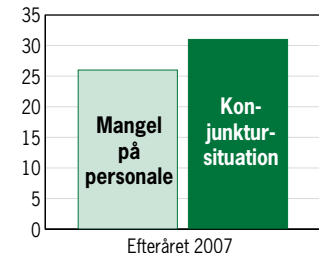
#### Byggeri og ansatte

Accumulerede netttotal



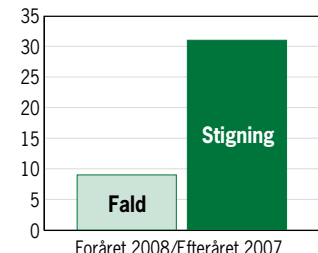
#### Konjunkturskøn

Netttotal



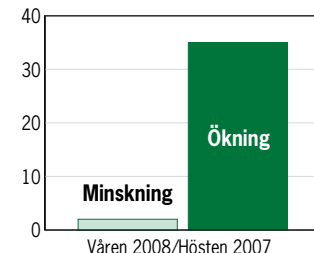
#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørsel på ansatte, procent



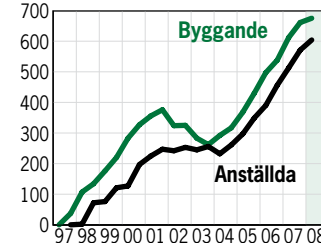
#### Sysselsætningsplaner for våren

Efterfrågen på arbejdskraft, procent



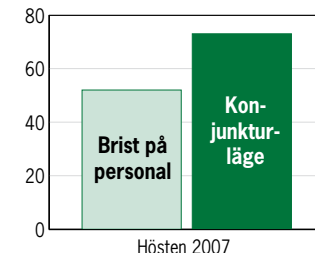
#### Byggende og sysselsætning

Accumulerede netttotal



#### Konjunkturomdømen

Netttotal



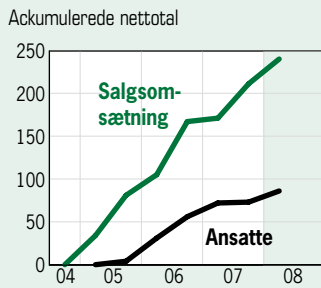


## Öresundsregionen totalt

### Betydligt bättre i Köpenhamn

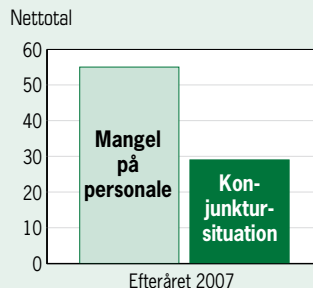
Inom upplevelsebranschen i Öresundsregionen har tonläget bland företagen förändrats något sedan förra hösten. Det intryck man får ger en splittrad och något osäker bild. I höstas förutsåg företagen en dämpning i efterfrågeutvecklingen efter årsskiftet. Utfallet för första halvåret i år visar också på en bara svag ökning av omsättningen. En dämpad efterfrågan i kombination med stor brist på arbetskraft har inneburit att antalet anställda inte ökat alls sedan i våras, vare sig i Skåne eller i Köpenhamn. Konjunkturindex för upplevelsebranschen i Öresundsregionen står under hösten i +29, vilket innebär en nedgång från +36 för ett år sedan och att branschen inte

### Salgsomsättning och ansatte



när upp till högkonjunkturstricket i regionen som helhet. Förklaringen är ett fall i Skåne medan högkonjunktturen i Köpenhamnsområdet nu i stället är ännu tydligare än tidigare. Omsättningen ser ändå ut att öka rätt mycket i både Skåne och framför allt i Köpenhamn under andra halvåret.

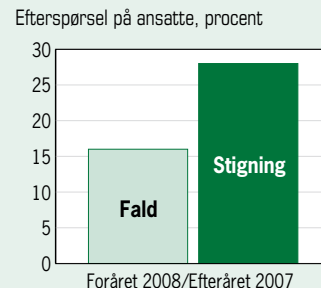
### Konjunkturskøn



### Lägre lönsamhet än tidigare

I den nya bilden ingår också en lägre lönsamhet än tidigare. Både i Skåne och i Köpenhamn uppger företagen att lönsamheten nu bara är normal. Förväntningarna inför våren skiljer sig åt inom regionen. I Köpenhamn, där två av tre företag har brist på

### Beskäftigelsesplaner for foråret



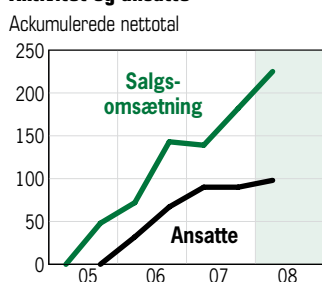
branschkompetent personal, räknar man med en kraftig ökning av omsättningen under första halvåret 2008 medan de skånska företagen tror på en knappt oförändrad omsättning. På båda sidorna behöver man anställa betydligt mer personal.

## Hovedstadsregionen

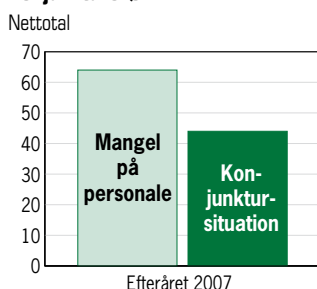
### Stor mangel på arbejdskraft

Oplevelsesbranchen i hovedstadsområdet har haft en markant stigende efterspørgsel i løbet af efteråret. Højkonjunktoren er blevet forstærket yderligere siden forrige efterår. Konjunkturindexet for branchen, der kan variere mellem -100 og +100, er nu på +44 sammenlignet med +38 for et år siden. Omsætningen fortsætter med at stige kraftigt i årets anden halvdel, men antallet af ansatte er stadig uforandret sammenlignet med foråret. Det skyldes sandsynligvis den stigende mangel på arbejdskraft. 64 procent

### Aktivitet og ansatte



### Konjunkturskøn

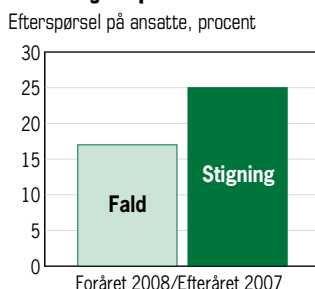


af virksomhederne hævdes alvorligt af manglen på branchekompetent personale, og 54 procent mangler også andet personale. Indtjeningen er relativt god, og i øjeblikket er det kun 7 procent af virksomhederne, der giver udtryk for, at den er dårlig.

### Endnu bedre tider til foråret

De fleste tror, at efterspørgslen på oplevelser vil fortsætte med at stige kraftigt efter årsskiftet. 57 procent af virksomhederne regner med stigende omsætning. Kun 14 procent tror på en mindskning. Desuden venter mange en endnu stærkere konjunktur til foråret. Kun 7 procent af de adspurgte virksomheder forudser faldende konjunktur inden for det nærmeste halvår. Indtjeningen ser man endnu mere optimistisk på, og 96 procent regner med højere eller uforandret indtjening. Trods mangel på personale, planlægger hver tredje virksomhed nyrekruttere - for en stor del i Skåne.

### Beskäftigelsesplaner for foråret



## Skåne

### Dämpade konjunkturodmøen

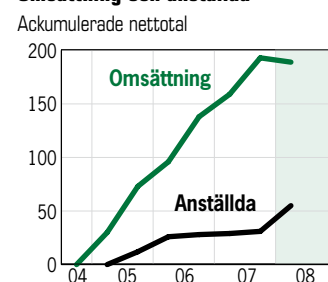
Upplevelsebranschen i Skåne som anknyter till fritid, nöjen, kultur m.m. ser ut att ha tappat tempo samtidigt som företagens konjunkturodmøen dämpats en hel del i år. Den starka konjunktur som rådde inom branschen för ett år sedan har nu bytt skepnad till ett mer normalt konjunkturläge. Konjunkturindex för upplevelsebranschen i Skåne, som teoretiskt kan variera mellan -100 och +100, har nu sjunkit snabbt till -6 från +30 förra hösten. Företagen förutsåg redan för ett år sedan att omsättningen i branschen skulle komma att dämpas efter årsskiftet. En viss ökning skedde under första halvåret men i lägre takt än i fjol. Även om ökningstakten stigit något under andra halvåret är antalet anställda endast på en oförändrad nivå sedan i våras, helt enligt plan. Det svagare efterfrågeläget syns också i en viss försämrad lönsamhet. An-

delen företag med god lönsamhet är nu endast 8 procent mot 25 procent för ett år sedan.

### Avvaktande inför våren

Någon snabb återhämtning för branschen tycks inte vara i sikte. Endast en viss förbättring av konjunktoren är att räkna med fram till våren samtidigt som omsättningen kommer att ligga kvar på en oförändrad nivå. Vart annat företag uppger att efterfrågan är främsta hinder för att expandera, vilket är dubbelt så många företag som förra hösten.

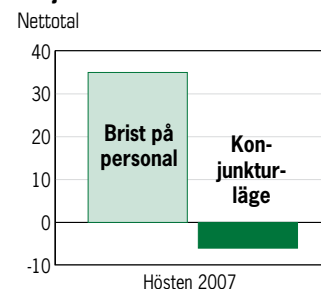
### Omsättning och anställda



### Sysselsättningsplaner for våren



### Konjunkturodmøen





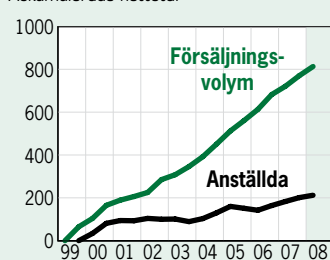
### Öresundsregionen totalt

#### Liten dämpning för detaljhandeln

Efter en kraftig uppgång i försäljningen för detaljhandeln de tre senaste åren har försäljningskurvan planat ut lite 2007. Även om uppgången både under första och andra halvåret i år är stark nås inte försäljningsresultaten helt från i fjol. Än större är förändringen av konjunkturområdena under det senaste året. Under hösten står Konjunkturindex för detaljhandeln i Öresundsregionen, som teoretiskt kan variera mellan -100 och +100, i +23, vilket inte fullt når upp till gränsen för en högkonjunktur. Det innebär också en tillbakagång från index +35 under både 2005 och 2006. Nedgången kommer främst från handeln i Skåne där läget nu inte är bättre än normalt. Även lönsamheten be-

#### Försäljningsvolym och anställda

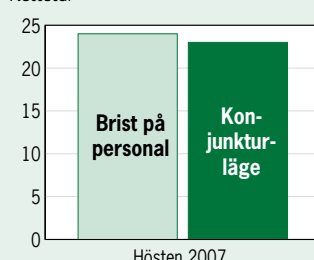
Accumulerade netttotal



döms nu som normal på båda sidorna av sundet. Från förra hösten märks här en försämring för de danska detaljsterna. Sysselsättningen visar en hygglig ökning på båda sidorna av sundet. Vart tredje dansk företag har svårt att få tag på personal medan brist på personal i Skåne knappast förekommer alls.

#### Konjunkturområden

Netttotal



#### Optimism inför våren

Efter en lite lugnare höst är förväntningarna uppskrivade inför våren. Konjunktoren kommer att förstärkas på nytt. Försäljningen beräknas öka kraftigt om än inte lika mycket som i fjol. Mer än vart annat företag räknar

#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



med stigande försäljning mot drygt 10 procent som tror på en nedgång. Personalplanerna pekar klart uppåt i Köpenhamn och svagt nedåt i Skåne det närmaste halvåret. För lönsamheten är optimismen inför våren utbredd över hela regionen och allra mest i Skåne.

### Hovedstadsregionen

#### Konjunktoren står og vejer

Konjunkturbedømmelsen for detailhandlen i København er stort set den samme som i fjor, selv om konjunkturindexet er gået marginalt tilbage og nu er på +32. Dette betyder, at branchen stadig ikke helt når op til en ægte højkonjunktur. Omsætningen ser alligevel ud til at stige meget kraftigt i det andet halvår, men her bør man tænke på, at det andet halvår normalt er det stærkeste halvår på grund af blandt andet julehandlen. Stigningstakten

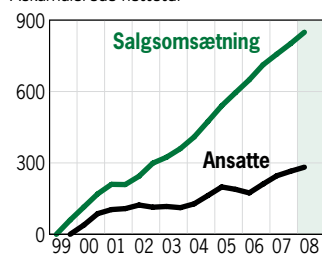
for nyansættelser er helt klart faldet, og siden foråret har der kun været en svag stigning i antallet af ansatte. Det er foruroligende, at indtjeningen er under forrige års niveau og sandsynligvis kun bliver en smule bedre end normalt. Endvidere er den andel af virksomheder, der oplever arbejdskraftmangel, faldet fra 60 til 31 procent.

#### Optimisme trods bekymringer

Selv om bedømmelsen af den nuværende situation er en smule modsigende, indikerer virksomhedernes prognoser en fortsat optimisme. Med hensyn til foråret tror de på en tydelig konjunkturopgang, og i hele det første halvår regner branchen med en fortsat kraftigt stigende omsætning, selv om det første halvår normalt er det svageste halvår. Frem til foråret tror virksomhederne kun på begrænsede nyansættelser. Alligevel regner de med en betydeligt forbedret indtjening.

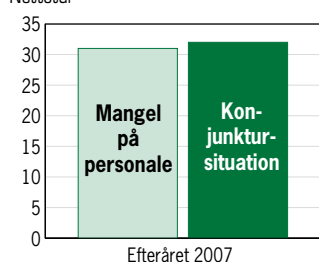
#### Salgsomsætning og ansatte

Accumulerede netttotal



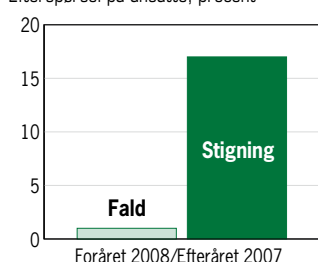
#### Konjunkturskøn

Netttotal



#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørgsel på ansatte, procent



### Skåne

#### Fortsatt prispress

Sedan förra året har det skett en kraftig försämring i detaljhandelskonjunktoren, detta trots ljusa prognoser. Konjunkturindex har fallit från +26 till -2 och konjunkturläget är därmed bara normalt. Försäljningen har ändå utvecklats gynnsamt under första halvåret om än inte lika starkt som väntat. Nu under andra halvåret, som vanligtvis är det starkaste halvåret, ser försäljningen dessutom ut att öka synnerligen kraftigt. Att konjunkturbedömningen har försämrats trots en ökad försäljning kan förklaras av en fortsatt försämring av lönsamheten. Trots förhoppningar om en förbättring i fjol bedöms lönsamheten bara som normal. Dessutom har efterfrågeläget återigen ökat betydligt som expansionshinder samtidigt som handlarna som inte ser några hinder alls har minskat i samma omfattning. Trots detta har

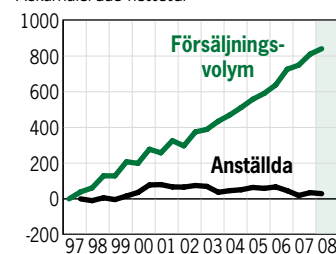
handlarna ändå sett ett behov av att nyanställa vilket har skett i en måttlig takt sedan i våras.

#### Optimism om lönsamheten

Detaljhandelsföretagen fortsätter att vara optimistiska i sina prognoser och till våren väntas konjunkturläget att förbättras kraftigt. Under första halvåret räknar de även med en kraftig försäljningsökning. Hela 63 procent av företagen räknar dessutom med en förbättrad lönsamhet till våren mot endast 13 procent som tror på en försämring.

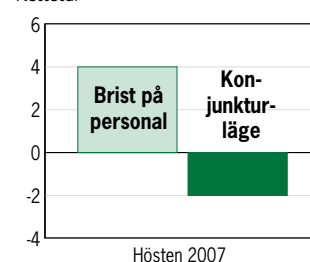
#### Försäljningsvolym och anställda

Accumulerade netttotal



#### Konjunkturområden

Netttotal



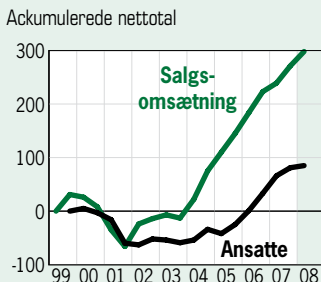


### Øresundsregionen totalt

#### Todelt billede af bilhandlen i Øresund

Efter gode tider for bilhandlen i Øresundsområdet under højkonjunkturen i 2005 er det økonomiske klima blevet betydeligt køligere. Allerede for et år siden mærkede virksomhederne en vigende efterspørgsel, og der var kun en svag stigning i bilsalget i årets første halvdel. Tendensen er siden fortsat frem til efteråret i år. Konjunkturindekset for branchen, som teoretisk kan variere mellem -100 og +100, er nu på -8, hvilket kun indikerer en normalkonjunktur. Situationen for branchen er dog stærkt splittet mellem en meget presset bilhandel i hovedstadsområdet med svag konjunktur og dårlig indtjening og

#### Salgsomsætning og ansatte

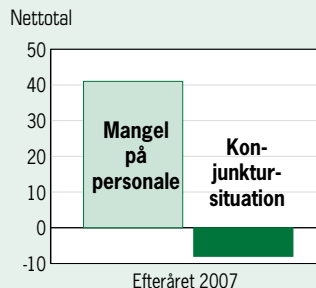


en fortsat stærk højkonjunktur for branchen i Skåne.

#### Fortsat stigning i bilsalget til foråret

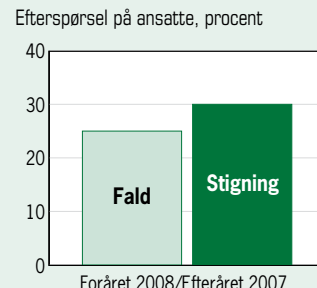
Trods forventninger om en yderligere svækkelse af konjunkturen for bilhandlen i København efter årsskiftet regner virksomhederne med

#### Konjunkturskøn



en vis stigning i bilsalget det næste halvår. Bilhandlen i Skåne forventes at få samme stigningstakt. Der kan dog noteres forskelle med hensyn til personalebehovet, fra uforandrede personaleplaner for de danske virksomheder til fortsat ganske store nyrekrutteringsbehov i Skåne. I dag

#### Beskæftigelsesplaner for foråret



rapporterer hver anden danske virksomhed om arbejdskraftmangel mod hver fjerde virksomhed i Skåne. Også indtjeningen adskiller sig væsentligt. I København er indtjeningen for branchen omtrent normal i modsætning til Skåne, hvor indtjeningskurven peger stærkt opad.

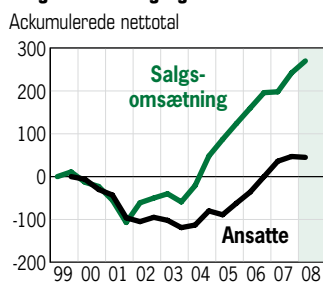
### Hovedstadsregionen

#### Den dårligste konjunktur

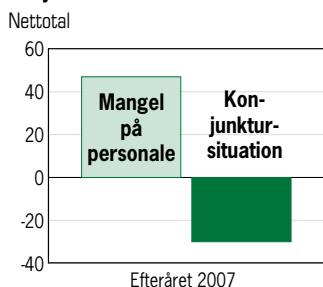
Handlen med motorkøretøjer i hovedstadsområdet har haft en tydelig faldende tendens siden forrige forår. Konjunkturen var relativt svag allerede forrige efterår, og det forudsås, at den ville være stort set uforandret frem til foråret i år. Det økonomiske klima er dog blevet yderligere forværret, hvilket er kommet lidt bag på virksomhederne. Konjunkturindekset for bilhandlen, der teoretisk kan variere mellem -100 og +100, er for efteråret i år blevet beregnet til

svage -30, hvilket er det dårligste i flere år og en stor nedgang for andet år i træk, fra +17 forrige efterår. Bilhandlen er derfor den branche, som har den svageste konjunktur i Københavnsområdet. Efter en svag vækst i omsætningen i foråret stiger bilsalget lidt mere i det andet halvår. Konkurrencen inden for branchen er hård, og priserne er sandsynligvis presset i bund, så indtjeningen har været yderst dårlig det sidste års tid. Næsten hver tredje virksomhed har dårlig indtjening i dag, mens det kun var 6 procent for et år siden.

#### Salgsomsætning og ansatte



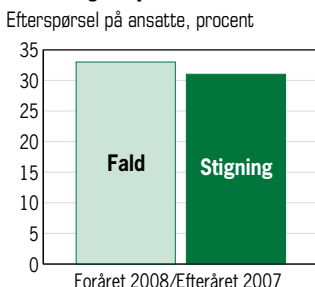
#### Konjunkturskøn



#### Ingen opløring i sigte

Bilhandlen er fortsat dystert med hensyn til den nærmeste fremtid. Det økonomiske klima forudses at blive om end endnu mere anstrengt frem til foråret. Ganske vist tror man, at omsætningen vil stige en smule i det næste halvår, men til pressede priser. Det betyder, at indtjeningen yderligere forringes.

#### Beskæftigelsesplaner for foråret



#### Højkonjunkturen förstärkt

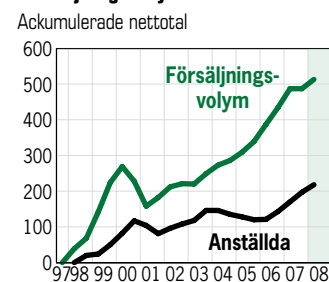
För bilhandeln i Skåne har en ytterligare kraftig förbättring skett sedan förra hösten. Vid den tidpunkten hade branschen redan nått upp till högkonjunktur. Förväntningarna som var högt ställda inför våren i år har närmast överträffats. Konjunkturindex för bilhandeln, som teoretiskt kan variera från -100 till +100, står under hösten i +47 jämfört med +40 ett år tidigare. Utvecklingen står därmed i stark kontrast till den branschen upplever på andra sidan av sundet. Efter den kraftiga försäljningsökningen under första halvåret i år sker uppgången i en lugnare takt under hösten. Trots att antalet anställda ökat ganska mycket sedan i våras har lönsamheten förbättrats rejält, 95 procent av företagen är nu nöjda med sin lönsamhet.

#### Optimismen består inför våren

Utsikterna ser fortsatt ljusa ut inför

våren. Den starka konjunkturen ser ut att bli i stort sett oförändrad och omsättningen beräknas öka relativt mycket under nästa halvår. Personalplanerna pekar fortsatt uppåt inför våren, men det blir allt svårare att få tag på personal, vart fjärde bilhandlare har nu brist på personal. Det gynnssamma efterfrågeläget tar sig uttryck i en mycket positiv syn på lönsamheten det kommande halvåret. Vart annat företag räknar med en förbättring till våren mot endast 4 procent som tror på en försämring.

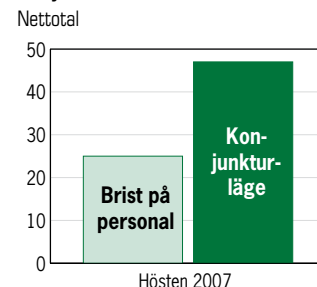
#### Försäljningsvolym och anställda



#### Sysselsättningsplaner för våren



#### Konjunkturomdömen





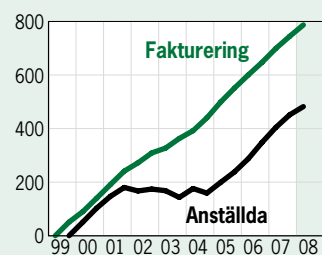
### Öresundsregionen totalt

#### Konsulter i konjunkturtopp

De goda tiderna för konsulterna från i fjol håller i sig. Uppdragsverksamheten ligger fortfarande i konjunkturtoppen, nu tillsammans med åkerierna, bland näringslivet olika branscher i Öresundsregionen. Konjunkturindex för uppdragsverksamheten, som kan variera mellan -100 och +100, står under hösten i +57, vilket ändå är en liten nedgång från index +66 i fjol höst. Det är för övrigt tredje året i följd som index för konsultbranschen visar på ett högre värde än +55. På båda sidorna av sundet var stämningläget någon grad hetare förra hösten, men i Skåne är index fortfarande så högt som +81. Där är också tillväxten som allra högst både vad gäller sysselsätt-

#### Fakturering och anställda

Accumulerade netttotal



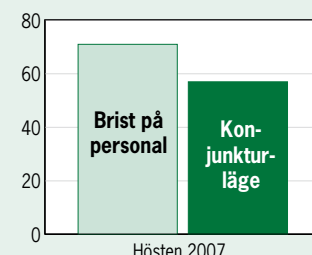
ning och fakturering. Om lönsamheten för konsulterna är mycket god i Köpenhamnsområdet är den ännu bättre i Skåne.

#### Uppgången fortsätter till våren

Det mesta talar för att uppgången för uppdragsverksamheten fortsätter efter årsskiftet. Faktureringen

#### Konjunkturområden

Netttotal



beräknas öka lika kraftigt nästa halvår som nu under hösten. Bilden är dock inte entydigt lika positiv som tidigare. Ett grundläggande problem är att tre av fyra konsultföretag lider brist på branschkompetent personal vilket kommer att bromsa tillväxten framöver. Dessutom intar de danska företagen nu en mer avvaktande

#### Sysselsättningsplaner för våren

Efterfrågan på arbetskraft, procent



hållning. Man känner kanske av den avmattning som skett inom industrin och räknar bl.a. med en ytterligare liten nedgång i lönsamheten till våren. På den svenska sidan är det fortsatt full fart framåt. Planerna för fakturering och personal är där mycket expansiva.

### Hovedstadsregionen

#### Akut mangel på konsulenter

Konjunkturindekset, der kan variere mellem -100 og +100, ligger på stærke +49. Der er dog tale om en vis forringelse siden i fjor, og generelt ser det ud til, at branchen har mistet lidt af fjorårets gejst. Dette kan kobles sammen med den tydelige afmatning, der har fundet sted inden for industrien, hvor mange af branchens kunder findes. Omsætningen fortsætter dog med at stige kraftigt i det andet halvår. Der er gang i nyansættelserne, og siden i foråret er antallet af ansatte i virksomhederne steget meget kraf-

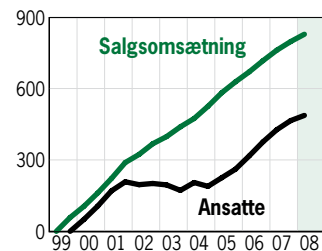
tigt. Bedømmelsen af de nuværende indtjeningsmuligheder er stadig meget lys, men der er alligevel sket en vis dæmpning sammenlignet med i fjor. Trods de omfattende nyansættelser er manglen på branchekompetent personale ikke tiltaget, men er snarere mindsket en smule. Det er dog stadig meget svært at få fat i branchekompetent personale, og 72 procent af virksomhederne oplyser, at de oplever en mangel.

#### Afvventende med hensyn til foråret

Til foråret tror virksomhederne ikke længere på forbedring, men regner med en uforandret konjunktur. Hvad angår det første halvår, tror virksomhederne dog på en kraftigt stigende omsætning. Til foråret ventes en fortsat solid stigning i antallet af nyansatte, men virksomhederne regner dog med, at stigningstakten vil falde. Samtidigt tror virksomhederne på en noget mindsket indtjening.

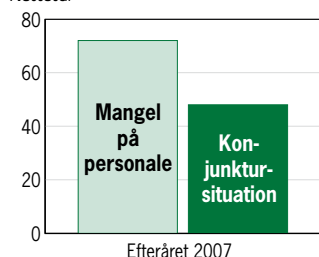
#### Salgsomsætning og ansatte

Accumulerede netttotal



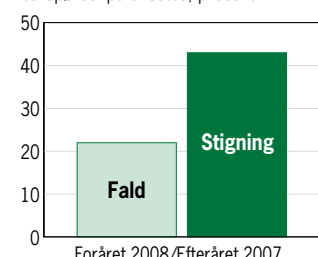
#### Konjunkturskøn

Netttotal



#### Beskæftigelsesplaner for foråret

Efterspørsel på ansatte, procent



### Skåne

#### Mycket ljus för konsulterna

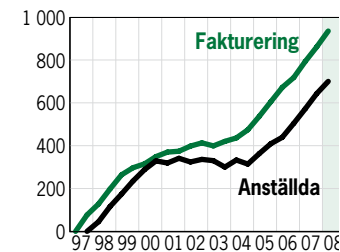
Uppdragsverksamheten har fortsatt draghjälpa av den utdragna högkonjunkturen inom industrin. Branschens rekordstarka konjunktur från i fjol har hållit i sig och konjunkturindex ligger nu på +81. Faktureringen under första halvåret överträffade den redan optimistiska prognosen från i fjol och ökningen var synnerligen kraftig. Ökningstakten ser ut att bli i stort sett lika kraftig under innevarande halvår. Även nyansättningarna sker i rask takt och företagen har sedan i våras anställt i mycket stor omfattning. Trots detta har lönsamheten hållits uppe på i stort sett samma nivå som i fjol. Bristen på branschkompetent personal är fortsatt mycket hög och tillgången på arbetskraft är fortfarande det främsta expansionshindret. Det har dock minskat något i betydelse medan efterfrågeläget har ökat något.

#### Ingen avmattning i sikte

Trots det redan mycket starka konjunkturläget tror företagen på en ytterligare förbättring till våren och inte ett enda företag tror på en försämring. Faktureringen väntas fortsätta öka i oförändrad takt under nästa halvår. Trots den stora bristen på arbetskraft ser dock nyansättningarna ut att öka mycket kraftigt fram till våren. Företagen räknar däremot inte med att detta kommer att dämpa lönsamheten utan tror på en kraftig förbättring till våren.

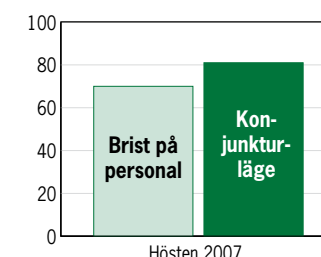
#### Fakturering och anställda

Accumulerade netttotal



#### Konjunkturområden

Netttotal



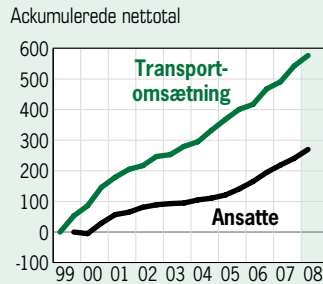


### Øresundsregionen totalt

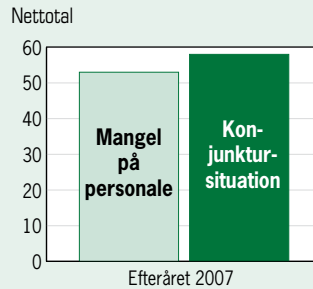
#### Stærkest i København

Speditionsbranchen i Øresundsregionen har haft en kraftig stigning i omsætningen i det sidste halvår, noget der gælder både de skånske og de danske speditører. Dette har også medført en stadig højere indtjening, specielt i Københavnsområdet hvor 60 procent af virksomhederne rapporterede om god indtjening, mens den i Skåne lå på et mere normalt niveau. Konjunkturindekset for efteråret 2007 er blevet beregnet til +58, hvilket er en klart højere værdi end for et år siden, og først og fremmest afhænger det af den kraftigt forbedrede konjunktur for Københavnsområdet. En kraftigt stigende tendens for antallet af ansatte ses også i det sidste halvår – beskæftigelsesstigningen har været størst i Skåne, hvor arbejdsmarkedet begynder at blive rigtigt anstrengt.

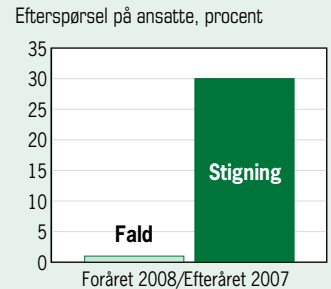
#### Transportomsætning og ansatte



#### Konjunkturskøn



#### Beskæftigelsesplaner for foråret



ningen har været størst i Skåne, hvor arbejdsmarkedet begynder at blive rigtigt anstrengt.

#### Personalemangel i Skåne

Det ser ud, som om der vil blive en fortsat stærk ekspansion først og fremmest for speditorsbranchen på den danske side af sundet. Der reg-

ner halvdelen af virksomhederne i branchen med at udvide virksomheden det kommende halvår, og man regner også med, at indtjeningen vil stige kraftigt, mens der udtrykkes usikkerhed om ekspansionsplanerne i Skåne. Bidragende hertil er sikkert den store mangel på personale, hvor hele 88 procent af virksomhederne

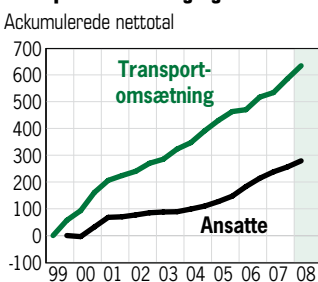
har oplyst, at der er mangel på branchekompetent personale, og mere end to tredjedele har angivet personalemangel som den største hindring for udvidelse af virksomheden. Mange virksomheder regner med, at personalestyrken vil kunne udvides i det kommende halvår.

### Hovedstadsregionen

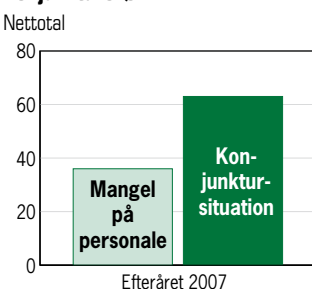
#### Bedre indtjening

Speditionsbranchen, som i en længere tid har været inde i en positiv udvikling, har fortsat den stærke ekspansion siden i fjor. Ikke mindre end 60 procent af virksomhederne forøgede omsætningen i anden halvdel af 2007 sammenlignet med forrige halvår. Beskæftigelsen i branchen er også steget - den er dog slet ikke steget i samme høje takt som omsætningen. Det stadig højere aktivitetsniveau er blevet fulgt af en tydelig indtjeningsforbedring, og det var hele 60 procent, som mente, at indtjeningen var god

#### Transportomsætning og ansatte



#### Konjunkturskøn

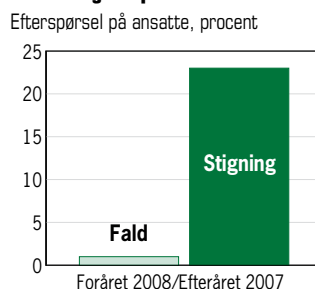


i efteråret 2007. Dette var en betydeligt større andel end i fjor. Meget få virksomheder i speditorsbranchen mente, at indtjeningen var dårlig. Konjunkturindeks for branchen er blevet kraftigt forbedret og ligger nu på et betydeligt højere niveau sammenlignet med forrige efterår. Det er blevet målt til +63, hvilket kan sammenlignes med +29 for et år siden.

#### Fortsat optimisme

Virksomhederne i branchen giver også udtryk for meget lyse fremtidsudsigter. Halvdelen af virksomhederne tror på en højere omsætning i den første halvdel af 2008, mens der kun er få, som tror på en tilbagegang. Den stigende omsætning ventes også fremover at medføre en klart forbedret indtjening for speditørerne. Den tidligere meget udtalte mangel på chauffører ser nu til at være afhjulpet og bør derfor ikke længere udgøre en hindring for virksomhedernes ekspansionsplaner.

#### Beskæftigelsesplaner for foråret



#### Fortsat uppåt

Uppgången för den skånska åkeribranschen fortsatte även under vintern 2007. Utvecklingen blev något bättre än man väntade sig förra hösten. Faktureringen steg för omkring hälften av företagen och konjunkturren verkar fortsätta uppåt även under innevarande höst. Även sysselsättningen i branschen har fortsatt att stiga i ganska snabb takt under det senaste halvåret. Konjunkturindex har för hösten beräknats till +48, vilket är aningen lägre än ett år tidigare, men ändå bör det betecknas som en klar högkonjunktur.

#### Personalbristen allt märkbare

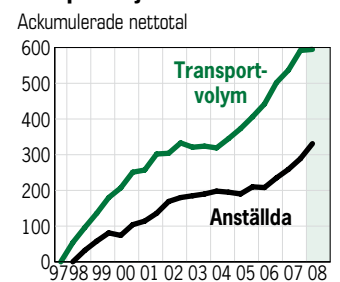
Enligt åkeriernas nuvarande uppfattning så kommer konjunkturläget att förstärkas ytterligare under våren 2008. Man tror dessutom på en högre lönsamhet i branschen. Drygt en tredjedel räknar med förbättringar jämfört med det nuvarande läget.

#### Sysselsättningsplaner för våren

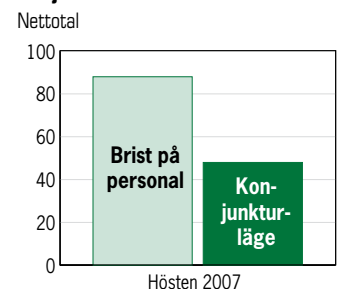


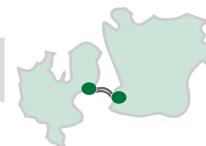
Det allmänt sett goda konjunkturläget har dock medfört att allt fler företag har börjat få problem med personalrekryteringen, vilket kan sätta käppar i hjulet för de företag som vill utöka verksamheten. Hela 88 procent angav brist på branschkompetent personal och andelen som angav brist på övrig personal har på ett år ökat från 2 till 35 procent. Andelen företag som angav personalbristen som det största hindret för expansion av verksamheten steg kraftigt jämfört med förra hösten - från 17 till hela 69 procent.

#### Transportvolym och anställda



#### Konjunkturomdömen





## Infrastrukturkommissionen: Danmark skal lære af udlandet

Øresundsbarometer bringer her et afsnit fra Infrastrukturkommissionens udkast til betænkning, der skal danne baggrund for de danske politikkers beslutning om investeringer i infrastruktur.

Det er vigtigt, at vi i Danmark løbende lader os inspirere af og bygger videre på de erfaringer, der gøres i udlandet. Det gælder også på infrastrukturuområdet, hvor der kan spares betydelige ressourcer ved at lære af de gode og dårlige erfaringer, der hele tiden gøres i forbindelse med trafikplanlægningen og transportpolitikken i de lande, vi normalt sammenligner os med.

Der kan trækkes på erfaringer på flere forskellige niveauer:

Det gælder for det første de metoder og processer, der indgår i forbindelse med investeringsplanlægningen. Det kan således konstateres, at der er væsentlige forskelle på den måde, der arbejdes med investeringsplanlægning – også imellem de nordiske lande, som vi normalt sammenligner os med.

For det andet kan det være relevant at se på de trafikale instrumenter og virkemidler i andre lande. I Holland for eksempel oplever man bl.a. på grund af de korte geografiske afstande og den høje befolkningstæthed i dag en række udfordringer med hensyn til trængsel, miljø, sikkerhed mv. Selv om man skal være forsigtig med direkte at overføre erfaringer fra et land til et andet, så er det interessant at se, hvorledes man i Holland håndterer nogle af de problemstillinger.

For det tredje kan det være relevant at se på, hvilke overvejelser der i andre lande og studier er gjort med hensyn til fremtidens udfordringer og instrumenter på transport- og infrastrukturuområdet.

### De største udfordringer for transportinfrastrukturen i 2030

De væsentligste udfordringer for transportinfrastrukturen er afledt af den øgede transportefterspørgsel, som kan forventes i takt med, at dansk økonomi og globaliseringen udvikler sig yderligere.

Der vil være tale om:

1. Stigende trængselsproblemer, herunder på vejnettet omkring og mellem de større byer
2. Øgede krav til de internationale forbindelser, godsknudepunkter og transportcentre
3. Den begrænsede banekapacitet i enkelte korridorer reducerer mulighederne for, at den kollektive trafik kan aflaste vejnettet væsentligt i disse korridorer
4. Stigende udfordringer med at begrænse trafikens effekter på klimaet, naturen og miljøet
5. Stigende krav om forbedringer af trafiksikkerheden
6. Stigende behov for at optimere udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur, herunder gennem tilstrækkelig vedligeholdelse og udnyttelse af it-teknologi
7. Stigende behov for helhedsplanlægning, herunder koordinering af by- og infrastrukturplanlægningen

### Trafikplanlægning i de nordiske lande

Der kan anlægges mange forskellige tilgange til planlægningen på infrastrukturuområdet. Det drejer sig bl.a. om, hvorvidt der arbejdes med flerårige investeringsplaner, om eller projekterne vedtages et for et, hvorvidt der planlægges sektorvis, eller om planlægningen inddrager flere transportformer, hvor lang en tidshorisont, der lægges til grund for planlægningen, samt hvorvidt der er fastlagt en fast cyklus for planlægningen.

De overordnede karakteristika for trafikplanlægningen i de nordiske lande er sammenfattet herunder.

Den danske investeringsplanlægning er karakteriseret ved, at der som noget forholdsvis nyt uarbejdes egentlige investeringsplaner, der omfatter både vej- og baneområdet.

Investeringsplanerne fra 2001 og 2003 havde begge ca. 10-årigt sigte. Der er dog ikke fra

statens side fastlagt en bestemt cyklus for opfølgning på planerne. Investeringsplanen fra 2003 omfattede beslutning om at gennemføre nærmere analyser af en lang række projekter med henblik på senere stillingstagen, men planen fastlagde ikke en tidsramme for udarbejdelsen af en ny investeringsplan.

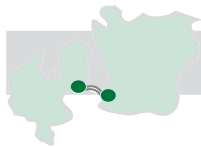
Det er dog fra regeringens side i forbindelse med den såkaldte 2015-plan tilkendegivet, at man vil udarbejde en ny trafikinvesteringsplan i 2008.

Også i Norge og Sverige arbejdes der med flerårige investeringsplaner. I begge lande er der tale om en planlægning, der ud over vej og bane også omfatter luftfarts- og havneområderne. Dette kan bl.a. henføres til den måde de trafikale knudepunkter er organiseret på. I Danmark er lufthavne og havne organiseret i private selskaber og ejet af private eller kommuner.

### Rammer for de nordiske landes investeringsplanlægning<sup>1</sup>

	Danmark	Norge	Sverige	Finland
Flerårige trafikinvesteringsplaner	Ja	Ja	Ja	Ja
Planlægning på tværs af transportformer	Investeringsplanen fra 2003 omfatter vej og bane	Der udarbejdes en National Transportplan, der omfatter vej, bane, luftfart og havne	Den indledende planlægning omfatter vej, bane, luftfart og havne	Den første tværgående transportplan er under udarbejdelse
Planlægningshorisont	Trafikaftalen fra 2001 og investeringsplanen fra 2003 løb begge over 10 år	De Nationale Transportplaner har en 10 års horisont	Den indledende planlægning har typisk en 10 års horisont	Variere: Den nye transportplan ser frem mod 2030
Fast planlægningscyklus	Nej, men det er tilkendegivet, at regeringen vil udarbejde en ny investeringsplan i 2008	Ja. De Nationale Transportplaner revideres løbende hvert 4. år	Investeringsplanerne for de enkelte sektorer opdateres typisk hvert 4. år	Nej

(1) Tabellen er udarbejdet af Transport- og Energiministeriet efter bidrag fra Vejdirektoratet



## Nøgletal for statsvejene i en række nordiske lande <sup>(2)</sup>

	Indbyggertal (Mio.)	Areal (1000km <sup>2</sup> )	Befolknings-tæthed (Indb./km <sup>2</sup> )	Statsvej-nettetsud-strækning (km) <sup>(3)</sup>	Trafik på statsvejene (mia. vognkm.) <sup>(4)</sup>	Bevillings til statsvejene (mia.dk.kr.) <sup>(5)</sup>	Bevilling pr.km. Statsvej (mio.kr.)	Trafik pr. km statsvej (Mio. vognkm.)
Danmark	5,4	43	127	3819 <sup>(6)</sup>	20	3,6 <sup>(7)</sup>	0,9	5,2
Norge	4,6	324	15	27 252	39	14,7 <sup>(8)</sup>	0,5	1,4
Sverige	9,0	450	22	98 300	50	15,6 <sup>(9)</sup>	0,2	0,5
Finland	5,3	338	17	78 189	35	5	0,1	0,4

(2) Data er indsamlet af Vejdirektoratet. Der er i overvejende grad tale om tal fra 2006

(3) Kilde: NordBalt Cooperation

(4) Tallet fra Sverige er fra 2003. Tal fra Finland, Norge og Danmark er fra 2005. For Danmark er jf. Kommunalreformen foretaget en omregning af trafikmængderne på det tidligere amtsvejnet

(5) Alle tal er i 2006-prisniveau og bevillinger er omregnet til DKR den 14.december 2006

(6) Der er tale om det nye statsvejnet pr.1 januar 2007

(7) Tallet er Vejdirektoratets samlede bevillinger på Finanslov 2007 i 2007 priser, herunder nettoudgiftsbevillingen for Vejdirektoratets hovedkonto og udgiftsbevillingerne for anlægsbevillingerne på § 28.2 Veje. Tallet omfatter ikke midler til Sund og Bælts veje

(8) Tallet omfatter 3,1 mia. kr. i indkomne bompenge

(9) I beløbet er indregnet Vägverket's lån i "Riksgjeldskontoret" i 2006, svarende til ca. 1,3 mia.kr.

Både Norge og Sverige er endvidere kendetegnet ved, at der formelt er fastlagt en fast rytme for udarbejdelsen af 10-årige investeringsplaner på infrastrukturområdet.

I Norge arbejdes med en såkaldt "rullende planlægning". Dette indebærer, at den samlede 10-årsplan hvert fjerde år revideres og opdateres for den kommende 10-årsperiode. I Sverige foretages typisk med fire års mel-

lemrum en sektorvis opfølgning og opdatering af planerne.

De faste rammer for trafikplanlægningen i Norge og Sverige skaber en høj grad af forudsigelighed omkring planlægningsprocessen, herunder hvordan et givet projekt kan bringes på dagsordenen, og hvornår der kan forventes en nærmere politisk stillingtagen. Dette skal ses i lyset af, at der er tale om

geografisk store lande, hvor der løbende fra lokal og regional side fremsættes ønsker og krav til nye infrastrukturprojekter, som skal håndteres i den statslige planlægning.

I Finland er den første egentlige tværgående investeringsplan for hele transportområdet under udarbejdelse. Der er ikke fastlagt en tidsmæssig kadence for beslutninger om den fremtidige indsats.

Der er ligeledes store forskelle mellem landene på, hvordan transportområdet er organiseret, herunder statens rolle og niveauet for de statslige investeringer.

Dette er illustreret nedenstående tabel, der sammenfatter en række nøgletal vedr. statsvejene i de nordiske lande. Direkte sammenligninger på tværs af landene må foretages med forsigtighed, de bl.a. geografiske forhold og varierende opgørelsesmetoder mv. kan spille ind.

Danmarks geografi og det forhold, at Danmark har en meget decentral vejsektor, bidrager til, at Danmark er det nordiske land, der har den laveste samlede bevilling til statsvejene. I Danmark driver staten således en mindre andel af det samlede offentlige vejnet end i de øvrige lande.

## Broer og motorveje skal finansieres af private investorer

Når der skal bygges nye broer og motorveje, har Danmark og Øresundsregionen meget at vinde ved at lade private skyde penge i projekterne. Og infrastruktur kan blive det næste store investeringsobjekt.

De seneste ti år er investeringer i infrastruktur foretaget af private løbet op i omkring 100 mia. dollar (544 mia. kr.) på verdensplan. Tallet bliver sandsynligvis flere gange større de næste ti år, eftersom de færreste lande har mulighed for selv at foretage de nødvendige investeringer.

I de fleste lande har det offentlige tre muligheder for at sikre de nødvendige investeringer i infrastruktur: Man kan gennemføre skattestigninger, man kan optage flere lån og dermed give byrden videre til de kommende generationer, eller man kan lade private investere i infrastruktur. Der er stor sandsynlighed for, at vi vil se en markant stigning i de private investeringer de næste år.

I forhold til de danske planer om at styrke infrastrukturen i Øresundsregionen såvel

som i resten af landet, kan den danske stat med fordel finansiere investeringer i infrastruktur med private midler. Det kan ske ved at lade private skyde penge i store projekter som broer og motorveje, men også ved at sælge eksisterende motorveje og broer og bruge pengene til at anlægge ny infrastruktur.

Hertil kommer, at private investeringer i infrastrukturen ofte er at foretrække frem for at lade det offentlige optage lån og finansiere dem over skatten. Adskillige eksempler viser, at det offentlige ikke har været i stand til at sikre de nødvendige udbygninger, blandt andet fordi det i praksis er vanskeligt at opkræve de nødvendige skatter og afgifter. Og dermed får man ofte ikke foretaget de nødvendige investeringer. Ved at inddrage private investorer kan man udbygge infrastrukturen, men undgå skatteforhøjelserne.

Det er vigtigt at finde en balance, hvor det offentlige har en fordel ved at lade andre

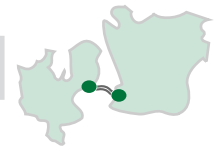
stå for investeringerne, mens de private investorer får et tilfredsstillende, men ikke for højt afkast ved at investere i det, der førhen har været i offentligt regi. Det vil være en god forretning for Øresundsregionen og samfundet generelt, såvel som en stor fordel for erhvervslivet og de private investorer.



AF: Larry Kohn

Administrerende direktør

JPMorgan Asset Managements infrastrukturgruppe



## Øget vækst gennem kapacitetsudvidelser og passagerforbedringer

Gennem de seneste år er konkurrencen mellem de europæiske lufthavne skærpet væsentligt, hvilket gør det vanskeligere at tiltrække nye ruter. Langsigtede investeringer i nye faciliteter og kapacitetsudvidelser, der skaber endnu bedre forhold for flyselskaberne og passagererne, skal blandt andet være med til at sikre lufthavnen fremtidig vækst og placere lufthavnen blandt de foretrukne lufthavne i verden.

De fleste, der rejser jævnlige, har prøvet det. At vente i en anonym lufthavn, på et plastiksæde i et indelukket lokale med lavt til loftet og dårligt lys. Men det behøver ikke være sådan. Det er Skandinaviens største lufthavn et bevis på. Hvad enten du begynder din rejse i Kastrup eller skifter fly, er Københavns Lufthavn en oplevelse i sig selv.

”Lufthavnens kendetegn er de flotte, behagelige fysiske rammer med lys, luft og enkle materialer. Dertil kommer et indbydende shoppingcenter med et stort udvalg af skandinavisk design, mode og kultur. Og endelig har vi fokus på at udvikle innovative løsninger, som skaber et endnu mere smidigt og nemt rejseforløb for passagererne,” siger lufthavnens administrerende direktør Brian Petersen. Med sine 20,9 millioner årlige passagerer i 2006 er Københavns Lufthavn den største lufthavn i Skandinavien.

### Skandinaviens hub

Lufthavnens geografiske placering forbinder det forholdsvis tyndt befolkede Skandinavien med det øvrige Europa og verden. I alt

har lufthavnen et optagelsesområde på 6,5 millioner mennesker, der bor i en radius af maksimalt tre timers kørsel fra Kastrup.

Lufthavnen forbinder Øresundsregionen med omverdenen, og det tiltrækker såvel turister som virksomheder til regionen. Ifølge en undersøgelse fra Copenhagen Capacity er københavnsområdet den region i Skandinavien, hvor globale virksomheder oftest placerer deres hovedsæde. Det skyldes blandt andet, at der er ligger 11 universiteter i området med mere end 135.000 studerende. Især inden for medico, it og fødevarer er regionen førende i Skandinavien. Blandt andet derfor betragtes Københavns Lufthavn som Skandinaviens hub - knudepunktet for flytrafik til og fra Skandinavien og Baltikum.

”Regionens infrastruktur og et veludviklet internationalt rutenetværk har afgørende betydning for, hvorvidt erhvervslivet etablerer multinationale selskaber i landet. Øresundsregionen lever af de moderne, videnstunge virksomheder, der prioriterer adgangen til gode, internationale transportmuligheder højt, og derfor har det afgørende betydning for regionens udvikling, at lufthavnen fortsat tiltrækker attraktive ruter,” siger Brian Petersen.

### Velfungerende infrastruktur

Københavns Lufthavn er en citylufthavn, der ligger cirka otte kilometer fra centrum af Danmarks hovedstad. I september 2007 blev metroen, der kører direkte til Terminal

3, indviet. Metrostrækningen fra Kongens Nytorv til lufthavnen station tager blot 14 minutter og har køreintervaller i dagtimerne på 3-6 minutter:

”Der er ingen tvivl om, at Københavns Lufthavn med sin nye metrostation er en af de lufthavne i verden med den absolut bedste infrastruktur. Vi har Øresundsbron, motorvejen, regional- og intercitytog og fra 2007 nu også metroen, der kører direkte til lufthavnen,” fortæller Brian Petersen

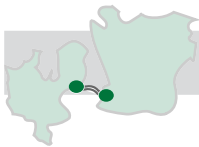
### Rekordår for krydstogtpassagerer

Den velfungerende infrastruktur virker som trækplaster for øget turisme til Øresundsregionen. Det kan blandt andet mærkes på den markante stigning i krydstogttrafikken, som Københavns Lufthavn har oplevet i de seneste år. 2007 var et rekordår for antallet af krydstogtpassagerer i Københavns Lufthavn, hvor cirka 170.000 passagerer skiftede fra skib til fly i lufthavnen. For at gøre check-in-forløbet så smidigt som muligt for de mange krydstogtpassagerer indviede lufthavnen i år en særlig check-in-terminal med nye faciliteter til at betjene de mange passagerer. Terminalen har 16 indtjekningspulte og tages i brug de dage, hvor der er flest krydstogtpassagerer.

### Nordeuropæisk fragtknudepunkt

Lufthavnens attraktive geografiske beliggenhed har medvirket til, at Københavns Lufthavn i dag er Skandinavisk knudepunkt for luftfragt til Skandinavien, Baltikum og Nordtyskland. Københavns Lufthavns po-





## Fakta

Københavns Lufthavn er Skandinaviens største med knap 21 millioner årlige passagerer i 2006, 125 direkte ruter og 55 flyselskaber.

I 2006 afviklede Københavns Lufthavn i alt 258.356 operationer (start eller landing).

Alt i alt håndterede Københavns Lufthavn 380.024 tons fragt i 2006.

Læs mere om Københavns Lufthavn A/S på [www.cph.dk](http://www.cph.dk)

sition som Skandinavisk hub blev rodfæstet yderligere i 2006, da Air China Cargo udvidede sit rutenet med fire ugentlige afgang til Beijing og Shanghai. I dag har Københavns Lufthavn 16 ugentlige fragtforbindinger mellem København og Asien.

For at styrke positionen som knudepunkt for luftfragt vil Københavns Lufthavn udvikle det såkaldte Airport Business Park, der er et transportkraftcenter i Øresundsregionens hjerte. Det 420.000 m<sup>2</sup> store område får adgang til både lufthavn, jernbane og motorvej, hvilket gør det attraktivt at kombinere transportformerne.

### Skærpet konkurrence

I 2007 er to nye flyselskaber og 17 nye ruter kommet til Københavns Lufthavn. Men konkurrencen mellem lufthavnene er skærpet væsentligt gennem de seneste år. Derfor er det vigtigere end nogensinde for Københavns Lufthavn at markedsføre sig over for flyselskaber fra hele verden og komme med forslag til nye ruter.

Ruteudviklingsforummet Routes, hvor repræsentanter fra flyselskaber og lufthavn mødes for at diskutere potentielle markedsudvidelser, er en god indikator på den skærpede konkurrencesituation. For fem år siden deltog under 1000 deltagere på konferencen. På det sidste forum, der blev afholdt i slutningen af september måned i Stockholm, var deltagerantallet næsten tredoblet til 2.500.

"Vi tvinges til at være meget mere proaktive i markedet. Vi kan ikke længere sidde med hænderne i skødet og vente på, at selskaberne henvender sig. Vi skal ud i markedet og gøre en stor indsats for at markedsføre os selv over for selskab. Ökade kapacitetskraverne, så de bliver overbevist om, at der er et forretningsgrundlag i CPH," siger Brian Petersen.

### Langsigtede investeringer

For at tiltrække et øget antal flyselskaber og opnå stigende passagervækst bestræber

Københavns Lufthavn sig på at optimere de attraktive og fordelagtige vilkår i lufthavnen, blandt andet effektive turn arounds, mulighed for gratis check-in på lufthavnens selvbetjeningsautomater, konkurrencedygtige takster og Skandinaviens største passagergrundlag.

"Sammen med vores samarbejdspartnere arbejder vi på at udvikle innovative og fremtidsorienterede løsninger, der skal være med til at gøre Københavns Lufthavn til en af verdens bedste. For at tiltrække øget vækst skal vi være pionerer i lufthavnen, så vi får det mest effektive passagerforløb. Det kræver løbende langsigtede investeringer i nye faciliteter og kapacitetsudvidelser, så vi fortsat kan tilbyde passagerer og samarbejdspartnere en høj kvalitet og passagervenlige løsninger," siger Brian Petersen.



Lene Hald  
kommunikationsmedarbejder  
ved Københavns lufthavn

## Södra Sveriges framtida INFRASTRUKTUR

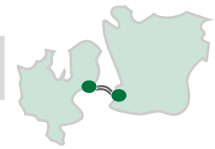
*Ingen ifrågasätter idag den satsning på en järnvägslinje mellan Malmö och Stockholm som tillkom för drygt 150 år sedan. Sträckan Malmö – Lund blev en första del. Inte heller motorvägen mellan Malmö och Lund från 1953 ifrågasätts; för övrigt den första i Sverige. Öresundsbron, ytterligare 50 år senare, har också vuxit ut till en oundgänglig länk i Öresundsregionen. Infrastrukturella insatser av denna art löser inte enbart lokala och regionala problem. Länkarna blir efter hand helt integrerade i ett såväl nationellt som internationellt/europeiskt sammanhang. Utbyggd infrastruktur blir därmed ett uttryck på geografisk jämlikhet. Att underlätta rörligheten eller möjligheten till förflyttning av oss själva och våra varor oberoende av var vi bor och arbetar blir den främsta av samhällets insatser.*

### Ökade kapacitetskrav

Över tiden har behoven av ökad kapacitet på väg- och järnvägsnätet för såväl den lokala/regionala trafiken som den nationella/internationella krävt successiva utbyggnader. Med den ökningstakt vi upplever idag, år 2007, inom både person- och godstrafiken på väg och järnväg har efterfrågan på ytterligare utbyggnad accelererat. Situationen är dock en annan nu. Att finna utrymme i den kraftigt expanderande och alltmer sammanhängande bebyggelsen i Öresundsregionen är inte helt problemfritt. Utbyggnad av infrastrukturen begränsas inte till utrymme för trafikleder utan åtföljs av ökande anspråk på mark till andra anläggningar, t ex terminaler, parkeringsutrymme, service m m.

### Tänkbara lösningar

Vad finns då för tänkbara lösningar av den ökande trafiken? Som vi ser det står två lösningar till buds. Den första innebär att allt görs för att rymma de nya eller kompletterande satsningarna inom befintlig struktur t ex ett fjärde spår genom Lund (eller ännu bättre utanför Lund), breddning av motorvägar till sex filer, förkortande och avlastande tvärförbindelser, kraftfulla insatser för utökad kollektivtrafik. Den andra lösningen ligger i möjligheten att avlasta hela regionen och förlägga genomgående trafik till andra regioner. Här ingår t ex en ny Öresundsförbindelse i norra delen av sundet, järnvägssatsningar och nya eller utbyggda vägar utanför den "hetaste" zonen i Sydvästskåne. En kombination av dessa två förslag ligger väl närmast tillhands. Vi är dock inte ensamma i världen att brottas med dessa problem.



## Tämja bilen och dess användare?

En auktoritativ grupp ledd av förre Chryslerchefen, Lee Iacocca, framlade redan 1992 en rapport "Taming the Car and Its User: Should We do Both?" och svaret blev ett obetingat ja! Främst gällde det att finna lösningar på de enorma trafikströmmar som varje dag går in till och ut från de större städerna i USA.

Som gemensam nämnare med Öresundsregionen är utrymmesfrågan den mest brännande. Var hittar man ytor för att bygga ut vägar och kollektivtrafikleder? Utbyggnad genom exploatering av existerande bebyggelse förekommer allmänt men ställer sig enormt dyrt. Minska biltrafiken är en lösning. Men, hur? Såsom det amerikanska och det svenska samhället expanderar med utspridning i rummet av inte enbart attraktiva bostadsområden utan också skolor, arbetsplatser, shoppingcentra, fritidsaktiviteter m.m. och med samtidig utarmning av citykärnan, är bilen ett måste för att sy ihop vardagslivet. Återstår två lösningar: gräva ner förbindelserna eller förlägga nya transportleder ovanför existerande transportleder antingen det gäller vägar eller järnvägar/tunnelbanor.

## Hur löser man regionens problem?

Lösningarna i Öresundsregionen hänger emellertid i högsta grad samman med satsningar av väg- och järnvägsförbindelser inom övriga landet. Förbättrad infrastruktur som knyter samman hela Sverige men också Norge och Finland närmare den europeiska kontinenten står högt på agendan idag. Redan Gyllenhammars Oslo-link lanserad på 1970-talet visade på de framtida behov som skulle komma att uppstå vid ett utvidgat Europasamarbete.

## Boverkets framtidsvision

I mitten av 1990-talet publicerade Boverket sin framtidsvision, Sverige 2009<sup>1</sup>, där man utvecklade två visioner av Sveriges framtida bebyggelsestruktur – a) ett nätverkssverige med många noder och tät sammanbindande infrastruktur och b) ett arkipelagiskt Sverige med få men stora funktionella noder (storstadsområden) sammanbundna av högklassiga snabba förbindelser. Under 2000-talet har diskussionen om framtida infrastruktursatsningar tillförts nya tungt vägande argument som åtgärder mot klimatförändringar och ökad säkerhet.

## Ban- och Vägverkets prioriteringar

Ser man på Banverkets och Vägverkets nyligen publicerade prioriteringar för de närmaste 5-10 årens infrastrukturinvesteringar finner man att båda utbyggnadsstrategierna som utvecklades i Boverkets framtidsvision tillämpas. Man avser dels att utveckla snabbtågsförbindelser (>250 km/t) mellan storstadsområdena, dels vill man förtäta kommunikationsnäten inom de växande funktionella – polycentriska – storstadsregionerna. Förutom att öka snabbheten för persontransporter vill man frigöra kapacitet i det nuvarande järnvägsnätet för att öka de spårbundna godstransporterna och den regionala arbetspendlingen. Idag har man på flera håll nått kapacitetstaken.

Den första strategin följer i sina huvuddrag EU:s TEN-strategi (TransEuropeanNetwork). Den innebär i korthet att öka trafikkapaciteten och tillgängligheten mellan unionens större regionala och nationella centra, bygga bort besvärande flaskhalsar, likforma signal- och säkerhetssystem m.m. I år togs ett viktigt steg då Tysklands och Danmarks regeringar den 29 juni undertecknade en överenskommelse om att bygga en bro över Fehmarn Bält. Den ska vara klar 2018. Genom att överföra mer trafik till spårbundna kommunikationer lämnas aktiva bidrag till minskning av klimatstörande utsläpp från trafiken. Överföringen av persontrafik till snabbtågslinjerna ökar utrymmet för fler spårbundna godstransporter.

För svenskt vidkommande ingår den ökade andelen spårbunden trafik i utbyggnaden av den Nordiska triangeln med Europakor-

ridoren<sup>2</sup>. Tanken är att knyta samman de nordiska storstadsområdena med Öresundsregionen. Anslutning till kontinentala Europa sker via en tunnel under norra Öresund med vidare förbindelse med Köpenhamn och med Hamburg via den nyligen beslutade bron över Fehmarn Bält. I Hamburg sker anslutning till de kontinentala snabbtågsnäten. Med miljövänliga snabbtåg utgör restiden mellan Stockholm City och Hamburg City ca 4 tim.

När det gäller Vägverkets prioriteringar av utbyggnader är det främst åtgärder som främjar trafiksäkerheten t ex förbifarter, flera 1-2 vägar med mittavgränsning m.m. Ett nytt inslag är utbyggnadsobjekt som lämpar sig för samfinansiering mellan privata och offentliga institutioner. Öresundsbron har här gått före med smidiga system för avgiftsbetalning.

## Slutsats

Utbyggd och förbättrad infrastruktur kräver stora utrymmen. Konkurrensen med andra lika väsentliga utbyggnader i vårt välfärdssamhälle skapar konflikter och det är lätt att överlåta till framtiden att försöka hitta lösningar. Att finna utrymme för ny infrastruktur är emellertid kanske den mest angelägna uppgiften vi har idag. Detta kräver samarbete inte enbart över geografiska gränser utan också tvärs alla sektoriella och finansiella intressen. Ett gemensamt regionplaneinstitut för Öresundsregionen och Sydsverige syns alltmer angeläget.

<sup>2</sup> [www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se)



Olof Wämeryd

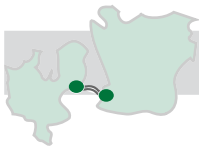
Professor em. vid Lunds universitet, kulturgeograf med speciell inriktning mot befolknings- och urbaniseringsfrågor samt hållbar samhällsutveckling.



Reinhold Castensson

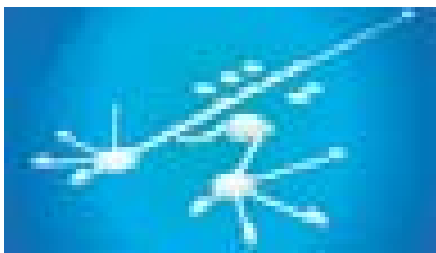
Professor vid Linköpings universitet, avdelningen för Geografi, kulturgeograf med inriktning speciellt mot infrastruktursystem, regionala utvecklingsfrågor och naturresursanvändning.

<sup>1</sup> Boverket, 1994, Sverige 2009 – förslag till vision.



## ”Lund kan bli världsledande inom materialforskning med både Max Lab IV och ESS i kombination”

ESS-anläggningens anspråk på utrymme invid E 22 bortom Ericsson kommer att bli betydligt bantat jämfört de första planerna sedan anläggningen i vissa delar halverats i omfång. Det säger Karl-Fredrik Berggren, projektledare 2003-07.



Först till kvarn av huvudkonkurrenterna Lund, Bilbao och Budapest kan börja bygga protonacceleratorn när finansieringen är ordnad. Universitetets styrelseordförande Allan Larsson (finansminister i s-regeringen 1990-91), diskuterar nu med ett antal andra länder om deltagande där Danmark är ett av nyckelländerna.

Av investeringen på ca 11 miljarder kronor bidrar svenska staten med ca 3 miljarder kronor plus 100 miljoner kronor av den årliga driftskostnaden på totalt ca en miljard kronor. Totalt finns uppemot 5 000 forskare i Europa med kompetens att utnyttja anläggningen för undersökningar, allt från stål till biomaterial.

– Vi kan räkna med att det dagligen finns 50 – 100 forskare på plats, normalt stannar de en eller ett par, tre dagar. De åker sedan hem och funderar över resultaten och kommer tillbaka för kompletterande experiment. Det blir en tävlan om tid, att avgiftsfritt få tillgång till de forskare vars länder deltagit i finansieringen, säger Karl-Fredrik Berggren.

– En vetenskaplig kommitté kommer att välja ut de forskare som har de bästa projekten.

Acceleratorn blir ca 600 meter lång med ett hölje som är 7 meter högt. Därifrån sänds en protonstråle in i ett målområde där atomer spjälkas (spallation) vid beskjutningen. Den byggnaden blir 23 meter hög.

– Men det går att gräva ned den synliga delen, det är en kostnadsfråga hur djupt. Det är inte särskilt komplicerat att gräva i området. Sedan blir det naturligtvis stängsel runt byggnaderna och vanlig gatubelysning, inte

mer störande än en vanlig industri, hävdar Berggren. Han menar att det rentav kan bli en visuellt tilltalande och spännande byggnad.

– Nya vägar behöver knappast dras. Från E 22 kommer man att se anläggningen som en vanlig industribyggnad, kanske lite mer spännande.

Inte blev det bråk när Ericsson byggde på andra sidan E 22. Jag förstår att det inte är särskilt trevligt med detta bygge för ett fåtal närboende. Men det får vägas mot att Lund har chansen att vara med och utveckla ett ledande europeiskt forskningscentrum.

Med bantningen, ett istället för två målområden, krävs betydligt mindre eleffekt, ca 40 MW istället för tidigare beräknat över 120 MW. En annan förändring av den ursprungliga planen är att försöka hitta alternativ till kvicksilver, till exempel att istället använda en legering, bly blandat med grundämnet wismut eller wolfram/tantal.

– Lunds Energi har uppgett att det blir en måttligt stor kraftledning som till en vanlig processindustri. Skulle kvicksilver bedömas nödvändigt så handlar det om en kubikmeter som är helt innesluten under anläggningens livstid 40 år, säger Karl-Fredrik Berggren.

– Det blir inga kyltorn eftersom spillvärmen ska gå in i ett fjärrvärmenät. Vi tar allvarligt på farhågorna om att djur- och växtlivet skulle störas. Sweco arbetar med hydrologiska undersökningar.

– Det blir en noggrann miljöprövning. Vi kommer att anpassa anläggningen efter de synpunkter som kommer fram. Men kritikerna borde också se till de positiva effekterna, ca 400 personer får fast jobb. Under större delen av året kommer Lund att ha ytterligare uppemot ett hundratal besökande forskare, vilket medför ökad beläggning på hotell och restauranger.

– Men framför allt blir labbet en magnet som drar till sig kvalificerat folk, särskilt som det kompletterar Max Lab IV, en kombination som gör anläggningen världsledande när det gäller materialforskning, hävdar Karl-Fredrik Berggren. Det blir alltså ytterligare intellektuell höjd i Lund istället för en marginaliserad fattig kusin till de stora

universiteten ute i Europa. Vi räknar också med spinoff från de ökade kunskaperna om material, kanske det uppstår nya företag runt detta.

Interjuju: Henric Borgström



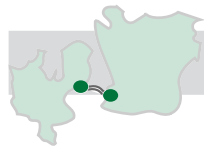
– Efter ESS Scandinavias rundabordskonferens i oktober finns nu en bred enighet i Europa om att det behövs en European Spallation Source senast 2020, berättar Colin Carlile, föreståndare för ESS-sekretariatet. Om det ska bli verklighet måste spaderna i jorden så snart som möjligt. Vi hoppas på ett beslut om var ESS ska byggas nästa år, att konstruktionen kan starta runt 2010 och – att de första neutronerna produceras omkring 2017.



Karl-Fredrik Berggren, professor, projektledare 2003-07



Colin Carlile, professor, föreståndare för ESS-sekretariatet.



## Vilken infrastruktur behövs för att Öresundsregionen skall vidareutvecklas som den viktigaste knutpunkten för logistik och handel för Östersjöområdet och Skandinavien?

### Skandinaviens starkaste logistiksektor

Öresundsregionens logistiksektor är störst i Skandinavien<sup>1</sup> med 77 000 anställda vilket är avsevärt starkare än i exempelvis Västra Götaland med 29 000 men mindre än Hamburg med 100 000 anställda. Godsflödet genom hamnarna är redan dubbelt så stort i regionen som i Västra Götaland, bortsett från oljan, och antalet lastbilar på E6:an i västra Skåne har fördubblats på tio år.

### Öresundsregionen får fler centrallager

Trenden inom logistik har varit en koncentration till färre och större distributionsterminaler vilket medfört betydande besparingar. Många företag har idag endast ett enda nordeuropeiskt centrallager som försörjer hela Östersjöområdet med produkter, en gigantisk marknad med närmare 100 miljoner invånare. Dessutom öppnar godstransporter till och från Asien via Transsibiriska järnvägen upp för ett mycket intressant alternativ till sjötransporter och eftersom de flesta flygplan till Europa från Nordamerika och norra Asien flyger över Kastrup skulle betydligt fler kunna landa där och godset fortsätta med snabbtåg. Öresundsregionen ligger således strategiskt mycket väl till och skulle kunna fungera som ett nav även i de öst- västliga godsflödena mellan Europa och norra Asien och Amerika och inte bara för nord-syd flödena.

### Östersjöns Hong Kong

Inträdet av nya EU medlemsländer i Östersjöområdet har medfört att Öresundsregionen från att tidigare ha varit en region i utkanten av Europa nu ligger inte bara strategiskt placerad ur ett skandinaviskt perspektiv, utan även i direkt anslutning till Europas stora tillväxtområde.

Öresundsregionen har möjlighet att inte bara vara ett logistiknav utan även bli en handelsplats för hela Östersjöområdet – ett nordiskt Hong Kong. För två decennier sedan genomled Hong Kong en massiv utflyttning av den inhemska produktionen till södra delarna av Kina. Idag är i stort sett all produktion förlagd utanför Hong Kong medan mer än en tredjedel av Kinas totala

export går genom Hong Kong. Hong Kong är också en handelsplats med en oerhörd stark finansiell sektor och mängder med asiatiska huvudkontor är placerade i just Hong Kong.

### Infrastrukturen och tillväxt

Forskning om sambanden mellan ekonomisk tillväxt och utbyggnad av infrastrukturen visar att nya länkar, t ex Öresundsbron och Fehmarn Bältbron, dels ger en språngeffekt på kort sikt men också en högre tillväxttakt över en längre sikt. Vi har bevittnat början på integrationen över Öresund och med en Fehmarn Bältförbindelse kommer Nordeuropas största logistiknav, Hamburg och Öresundsregionen, närmare varandra. Vi kan förvänta oss att Hamburg tar alltmer hand om containrar, Malmö nya bilar, Skånehamnarna RoRo och kustsjöfart, Kastrup flyggodset, att trafiken mellan naven ökar och att båda blir attraktivare jämfört med konkurrerande nav.

Att bygga eller styra bort flaskhalsar ger också bra inverkan på tillväxten. För närvarande har regionen färre flaskhalsar än de flesta logistikcentra i världen, men det kan snabbt bli sämre.

### Trafikökning ger flaskhalsar

Förra året penklade ca 14 000 över Öresund varje dag, men om och när vi får full integration i regionen uppskattas ca 200 000 pendla. För detta behövs 8 Öresundsbroar. Så även med två nya tågförbindelser, en tunnel Helsingborg-Helsingör och en tunnel från Malmö C under sundet till Kastrup, samt ombyggnad av Öresundsbrons undre däck för lastbilar, så behövs det kapacitet motsvarande 6 broar till, bara för den ökade lokala trafiken. Därtill kommer den ökande transittrafiken samt tillkommande godstransporter genererade av de ökande logistikaktiviteterna i regionen enligt ovan.

### Ändra logistiken för att rädda klimatet

Om nuvarande trender fortsätter så kommer CO<sub>2</sub> från transportsektorn att fördubblas om ca 10–15 år medan experter och politiker talar om att de totala CO<sub>2</sub> utsläppen måste minska 20–30 procent. Det räcker inte med att låta på gasen, byta till andra drivmedel

eller höja avgifterna för CO<sub>2</sub> utan radikalt nya logistikupplägg måste till där man i mycket högre utsträckning använder de transportslag som släpper ut minst CO<sub>2</sub> per tonkm. Genom att kombinera transportslagen parallellt och sekventiellt samt utnyttja informationsteknologins senaste landvinningar för att följa och styra om varje lastpall i realtid, så kan CO<sub>2</sub> reduceras till hälften utan att produkterna blir dyrare. Detta demonstreras nu i Scandinavian Shuttle – ett projekt initierat av Öresund Logistics och Öresund Environment och som utvalts av EU att bli en förebild för resten av Europa för att flytta godsflöden från väg till järnväg och sjö. Förutsättningar är att alla de fyra transportslagen finns väl representerade och det uppfylls mycket väl i Öresundsregionen. På sikt måste dock kapaciteten på omlastningsterminaler och på järnvägsnätet ökas väsentligt.

Regionen måste ta tillvara de möjligheter som finns till ökad sysselsättning och ökat välstånd genom att bygga bort framtida flaskhalsar och samtidigt prissätta befintlig infrastruktur för att undvika trängsel, begränsa negativa miljöeffekter och effektivisera användandet.

Patrik Rydén  
Projektledare för  
Öresund Logistics,  
en organisation som  
syftar till att stödja  
logistikutvecklingen  
i Öresundsregionen  
och som bildades  
2003.



Sten Wandel  
Professor i Teknisk Lo-  
gistik vid Lunds Uni-  
versitet och en av ini-  
tiativtagarna till såväl  
Öresund Logistics som  
till NGIL, ett nationellt  
kompetenscenter för  
innovativ logistik med  
en budget på 210 mil-  
joner över 10 år.



<sup>1</sup> En nyligen färdigställd utredning från Roskilde Universitetscenter

### Näringslivsstrukturen i Öresundsregionen. Andel sysselsatta (%) i olika branscher. 2005

	Danmark	Sverige	Öresund DK	Öresund SE
Jordbruk, skogsbruk, jakt, fiske	3,1	1,9	1,5	2,2
Utvinning av mineral, tillverkningsindustri	14,2	17,1	9,9	16,6
Energi- o vattenförsörjning, avfallshantering	1,3	1,0	1,3	0,9
Byggindustri	6,6	6,0	6,3	6,4
Handel; transport, magasinering; kommunikation	21,5	18,6	21,8	20,2
Personliga och kulturella tjänster	7,5	7,3	8,6	6,6
Kreditinstitut, fastighetsförvaltning, företagstjänster	14,0	13,6	17,3	12,5
Civila myndigheter, försvar; internat. organisationer	5,4	5,7	6,3	4,6
Forskning o utveckling; utbildning	8,0	11,1	8,3	11,7
Enh för hälso- och sjukvård, socialtjänst; veterinärer	18,1	16,4	18,3	17,0
Näringsgren okänd	0,3	1,3	0,4	1,2
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Totalt, antal sysselsatta</b>	<b>2 720 704</b>	<b>4 175 064</b>	<b>1 243 519</b>	<b>503 152</b>

Källa: Danmarks Statistik (RAS), SCB (RAMS)

### Arbetsmarknaden i Öresundsregionen

Kv 2 2007. Procent

Region	Sysselsättningsgrad	Arbetslöshet	Arbetskraftsdeltagande
Danmark	77,8	3,7	80,8
Sverige	75,7	6,9	81,3
Öresundsregionen	77,0	5,2	81,2
Öresundsregionen DK	78,7	3,8	81,9
Öresundsregionen SE	73,4	8,0	79,7
Region Hovedstaden	79,1	3,9	82,3
Region Sjælland	78,0	3,8	81,0

Källa: AKU-Öresund

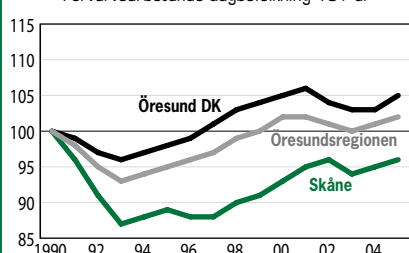
### Några wow och aha:s

- I Öresundsregionen produceras en fjärdedel av Sveriges och Danmarks BNP.
- Regionen har 3,6 miljoner invånare: 2,4 miljoner på den danska sidan och 1,2 miljoner på den svenska.
- Enligt World Economic Forum har Danmark och Sverige den tredje respektive fjärde bästa konkurrenskraften i världen.
- Med 86 000 arbetslösa (3,1 %) har Danmark den lägsta arbetslösheten sedan 1974.
- Antal företag överstiger 170 000.
- Regionen har 12 universitet och högskolor, 150 000 studenter och fler än 14 000 forskare.
- 18 000 personer pendlar till jobb eller studier över bron.
- Under 2006 reste totalt 32 miljoner människor över Öresund. Av dessa valde 21 miljoner Öresundsbron, varav 7,8 miljoner tog tåget.
- År 2006 flyttade rekordmånga danskar till Skåne – totalt 4 774 personer.
- Antalet svenskar som får sitt första jobb i Danmark slår också rekord 2007. Under året förväntas totalt 7 000 svenskar få ett danskt jobb för första gången.

Källa: Øresundsbron

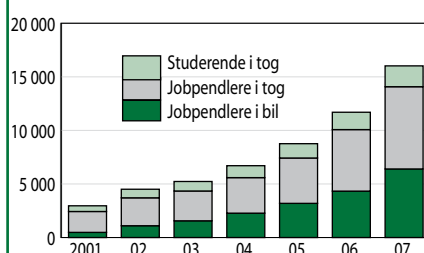
### Sysselsättningsutveckling i Öresundsregionen 1990–2005 (16+ år).

Förvärvsarbetande dagbefolkning 16+ år



Källa: Ørestat

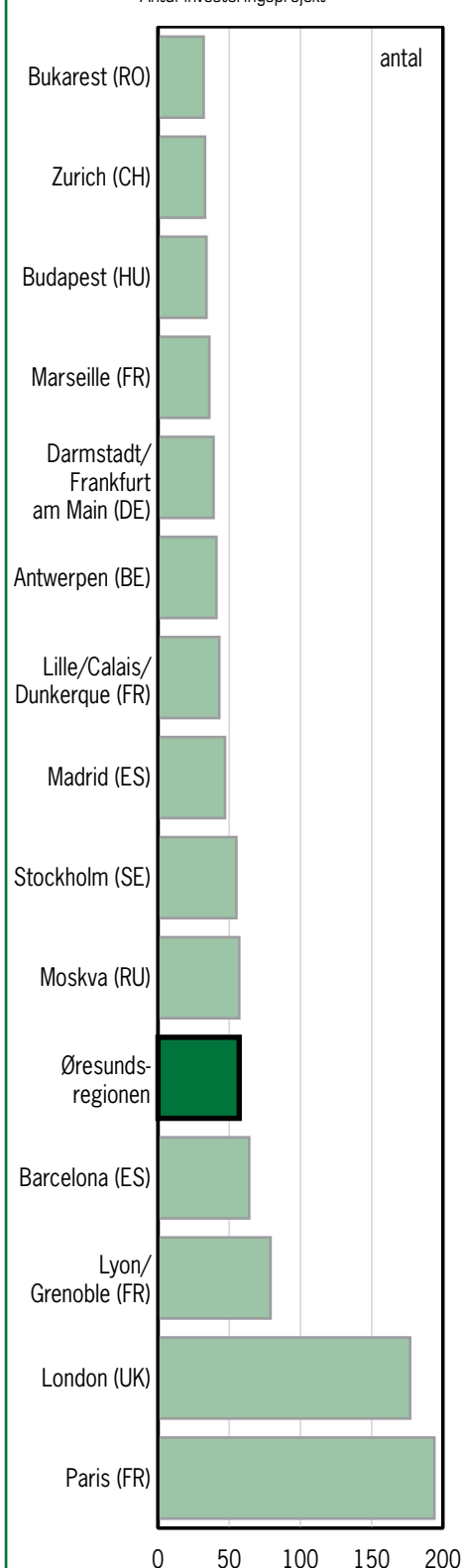
### Antal pendlere som dagligt tager över Öresundsbron i maj



Källa: Ørestat

### Utländska investeringsprojekt i några europeiska metropolregioner 2005

Antal investeringsprojekt



Källa: Copenhagen Capacity baserat på European Investment Monitor, 2006

# Storföretag i regionen

## Skåne

Rang	Företag	Bransch	Anställda i Skåne	Största kommun
1	Posten AB	Kommunikation	3 925	Malmö
2	Tetra Laval Holdings BV	Maskinindustri	3 625	Lund
3	Skanska AB	Bygg	3 225	Malmö
4	Sony Ericsson Mobile Communications AB	Telekommunikation	2 680	Lund
5	Samhall AB	Konglomerat	2 425	Malmö
6	Peab AB	Bygg	2 325	Malmö
7	Lantmännen ek för	Detaljhandel	1 975	Kristianstad
8	Manpower International Inc	Bemanningsverksamhet	1 775	Malmö
9	Apoteket AB (publ)	Detaljhandel	1 725	Malmö
10	FS Equity A/S	Finans	1 675	Malmö
11	Ica AB	Detaljhandel	1 625	Helsingborg
12	Ingka Holding BV	Holdingsverksamhet	1 525	Helsingborg
13	Swedish Meats ek. för.	Livsmedelsindustri	1 475	Kristianstad
14	Albert Bonnier AB	Förlag	1 475	Malmö
15	Compagnie de Saint Gobain SA	Jord- och stenindustri	1 475	Bjuv
16	E.ON AG	Energi	1 425	Malmö
17	Findus AB	Livsmedelsindustri	1 325	Bjuv
18	Praktikertjänst AB	Hälsa- och sjukvård	1 275	Malmö
19	Bergendahl & Son AB	Partihandel	1 225	Hässleholm
20	AstraZeneca Plc	Läkemedelsindustri	1 175	Lund
21	Coop Norden AB	Detaljhandel	1 175	Malmö
22	Telefonaktiebolaget L M Ericsson	Telekommunikation	1 115	Lund
23	Alfa Laval AB	Maskinindustri	1 075	Lund
24	Scandinavian Installation Holding AB	Holdingsverksamhet	1 075	Malmö
25	Forenade Service A/S	Lokalvård	1 025	Malmö

Källa: SCB:s företagsregister

Med företag avses företag/koncerner representerade i Skåne

## Hovedstadsregionen

Rang	Navn på virksomheder med hovedkontor i Hovedstadsregionen	Branche	Koncernomsætning		By
			globalt	globalt	
1	A.P. Møller - Mærsk A/S	Konglomerater	264 751 000	108 530	København K
2	Danske Bank A/S	Finansielle og forsikring	145 238 000	19 253	København K
3	ISS A/S	Service	55 772 000	362 677	København K
4	TDC A/S	Tele/Internet	47 429 000	19 580	København K
5	Carlsberg A/S	Levned- og nydelsesmiddelindustri	41 083 000	31 680	København V
6	Nykredit Holding A/S	Finansielle og forsikring	39 729 000	3 559	København V
7	Novo Nordisk A/S	Medicinalindustri	38 743 000	22 590	Bagsværd
8	Coop Danmark A/S	Detailhandel	34 254 000	11 511	Albertslund
9	Nordea Bank Danmark A/S	Finansielle og forsikring	32 598 000	7 307	København K
10	Borealis A/S	Maskinindustri	32 335 717	43	Kongens Lyngby
11	DSV A/S	Transport og spedition	31 972 000	19 199	Brøndby
12	Skandinavisk Holding A/S	Konglomerater	25 533 600	12 444	Søborg
13	Dagrofa A/S	Levned- og nydelsesmiddelindustri	21 836 570	3 687	Brøndby
14	Danisco A/S	Levned- og nydelsesmiddelindustri	20 362 000	10 423	København K
15	Statoil A/S	Energi	19 492 569	2 080	København SV
16	DT Group A/S	Bygge- og boligmaterialer	17 642 000	6 183	Søborg
17	Dansk Landbrugs Grovareselskab A.m.b.A.	Engroshandel	17 325 197	2 822	København K
18	VKR Holding A/S (Velux)	Bygge- og boligmaterialer	16 676 000	14 887	Søborg
19	Trygvesta A/S	Finansielle og forsikring	15 876 000	3 808	Ballerup
20	PFA Holding A/S	Finansielle og forsikring	15 630 000	1 072	København Ø
21	Codan A/S	Finansielle og forsikring	14 847 823	6 158	Frederiksberg C
22	A/S Dansk Shell	Energi	14 822 200	802	Nærum
23	FLSmidth & Co. A/S	Entreprænører og rådgivende ingeniører	12 311 000	6 862	Valby
24	Post Danmark A/S	Service	11 648 000	21 511	København K
25	Rockwool International A/S	Bygge- og boligmaterialer	11 536 900	8 017	Hedehusene