



2006-03-13

Susanne Ingo, Inregia

Kristina L. Sjøgaard, Institut for Fremtidsforskning

Öresundsregionen 2045

Innehåll

BAKGRUND	3
UTSLAGSGIVANDE OSÄKERHETER	4
TVÅ SCENARIER	4
BASELINESCENARIO - SJÄLLAND OCH SKÅNE ÅR 2045.....	5
<i>Fyra miljoner människor</i>	5
<i>Fler och andra jobb än vid sekelskiftet</i>	6
<i>Olikheterna har ökat inom regionen</i>	8
KONKURRENSKRAFTSCENARIO - ÖRESUNDSREGIONEN ÅR 2045	10
<i>En region präget af innovativ tänkning og forskelligskab</i>	10
<i>Fra polarisering til fælles værdier</i>	11
<i>De bløde værdier</i>	12
<i>Arbejdsformer og arbejdsliv</i>	12
<i>Teknologi</i>	13
<i>Trafik och infrastruktur</i>	14
<i>800 000 fler invånare på fyrtio år</i>	15
<i>Växande och diversifierad arbetsmarknad med många nya företag</i>	15
<i>Olikheterna inom regionen har visat sig vara en viktig tillgång</i>	16
<i>Livsstil og forbrug</i>	18
<i>Fra arbejdsdeling til gensidig læreproces</i>	18

Bakgrund

ÖRIB-projektet ska åskådliggöra hur vi kan skapa en effektiv och långsiktig hållbar bebyggelse- och transportstruktur med hög tillgänglighet i Öresundsregionen som ger förutsättningar för utveckling av en attraktiv region. Frågan är vilken stadsstruktur som gagnar detta syfte bäst? Projektet ska peka ut sådana fysiskt planeringsrelaterade problemställningar som kan få avgörande betydelse för regionens utveckling. Hur kan bostäder, arbetsplatser och annan bebyggelse lokaliseras för att främja konkurrenskraft och tillväxt på ett långsiktigt hållbart sätt och hur kan det överordnade transportsystemet för resande och varutransporter utformas?

Projektet ska bidra till att bygga upp kunskap om hur en effektiv och långsiktig hållbar bebyggelse- och transportstruktur med hög tillgänglighet i Öresundsregionen kan etableras. En viktig delfråga är var och när flaskhalsar kan uppstå i trafiken (både gods- och persontransporter) i relation till förväntad bostads- och arbetsplatsutveckling samt till den dagliga pendlings- och genomfartstrafiken i regionen.

Redan i dag finns en rad kapacitetsproblem i infrastrukturen i Öresundsregionen. Samtidigt pågår diskussioner hos olika aktörer (statliga, regionala, kommunala) om nya stora investeringar eller kompletterande åtgärder för att hjälpa upp situationen. Det finns en ny geografi med nya medlemsstater i EU. Bostadspriserna stiger i storstadsregionen och det sker en utflyttning/utträngning till mer perifera delar av Öresundsregionen, vilket ger ökad belastning på tillfarterna. Allt tyder på att transporter totalt sett kommer att öka för såväl person- som godstransporter med både bil och kollektivtrafik på vägar och järnvägar inom regionen och genom regionen.

I takt med att trafikvolymen stiger generellt, kommer kollektivtrafiken att spela en allt viktigare roll för den framtida trafikförsörjningen i storstadsregionen. Uppbyggnaden av ett effektivt kollektivt transportsystem förutsätter att bebyggelsestrukturen utvecklas så att marknadsunderlaget för kollektivtrafik stärks. De konsekvenser som skilda förbättringar i infrastruktur och kollektivtrafik kan få för mobiliteten i storstadsregionen, samt vilka fysiska bebyggelsestrukturer som kan stödja en optimal användning av infrastrukturen, står i fokus för intresset.

Scenarierna för Öresundsregionen 2045 ska ge gemensamma referensramar för tematiska studier av boende, näringsliv, resande och godstransporter. Dessa studier ska i sin tur bidra till att bygga upp en gemensam förståelse för hur den framtida fysiska och funktionella infrastrukturen, samt bostads- och arbetsmarknaderna, kan komma att utvecklas inom Öresundsregionen (Huvudstadsregionen, Västsjöllands, Storströms, Bornholms amter samt Skåne län).

De gemensamma referensramarna ska också kunna användas av ansvariga aktörer och myndigheter i Öresundsregionen som ett praktiskt verktyg för framtidsinriktad planering.

Scenarierna ska hjälpa projektets olika parter att kunna identifiera framtida möjligheter att lokalisera bostäder och arbetsplatser med hänsyn till de konsekvenser som detta kan få för infrastrukturens användning.

Utslagsgivande osäkerheter

Under hösten 2005 och vårvintern 2006 genomfördes en serie seminarier med tillhörande gruppdiskussioner. Seminarierna har betonat värdet av den undersökande och lärande metodik som det innebär att arbeta med hjälp av scenarier. Scenarier kan användas som ett hjälpmedel för att kunna föreställa sig konsekvenserna av en osäker händelseutveckling.

Utvecklingen av *befolkning och sysselsättning* är två grundläggande fenomen som får särskilt betydelsefulla konsekvenser för framtida efterfrågan på mark och bebyggelse för boende och arbetsplatser samt transporter. Genom fysisk planering kan det framtida utbudet och lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och annan bebyggelse samt av transportinfrastrukturen påverkas. En lång rad andra fenomen som kunskap, värderingar och attityder, formella regelverk, priser och avgifter samt tekniska lösningar får också effekter för den fysiska miljöns användning och nyttjande.

Vid planeringsinriktade studier av den långsiktiga utvecklingen i Öresundsregionen är det särskilt intressant att belysa effekterna av sådana beslut, som den offentliga sektorns aktörer kan påverka, och i synnerhet sådana som berör unika förhållanden som är relaterade till förhållandena i just Öresundsregionen.

Två scenarier

Scenarier för Öresundsregionen ska således demonstrera konsekvenserna av olika val på ett pedagogiskt sätt, och samtidigt ge de olika involverade parternas planerare en gemensam referensram.

Vid seminarierna har de deltagande planerarna gemensamt diskuterat och enats om att arbeta med följande två scenarier:

- ③ Baseline (trend) scenariot
- ③ Konkurrenskraftsscenario

”Baseline-scenariot” innebär att utvecklingen fortsätter ungefär så som man idag förutser enligt aktuella prognoser. Scenariot utgår från att beslut som redan tagits kommer att genomföras. Enstaka förändringar som regionen inte har något egentligt inflytande över kommer att äga rum.

”Konkurrenskrafts-scenariot” innebär att Öresundsregionen är en av de storstadsregioner i Europa som utnyttjar sina förutsättningar att utvecklas till ett nytt europeiskt kraftcentrum av motsvarande dignitet som Berlin, Wien eller Hamburg. Konkurrenskrafts-scenariot förutsätter en snabb integration på tvärs över Öresund så att hela regionen på fyrtio års sikt kännetecknas av ”full integration”. Detta skulle innebära att regionen storleksmässigt och funktionellt blir jämförbar med Hamburg. Tillväxten av den ”kritiska massan” får konsekvenser för specialiseringen inom näringsliv och arbetsmarknad liksom för den internationella attraktionskraften i den globala konkurrensen om exempelvis företagsetableringar, forskningssatsningar eller olika evenemang. Detta förstärker attraktiviteten ytterligare, vilket i sin tur leder till ännu fler lokaliseringar, som driver på tillväxten på arbetsmarknaden och att denna blir ännu mer diversifierad.

Baselinescenario - Själland och Skåne år 2045

Det har gått 45 år sedan Öresundsförbindelsen öppnade för trafik. Broavgiften har numera avlösts¹ av ett nytt trafikavgiftssystem som innebär att regionens trafikanter bidrar till att finansiera investeringar och drift av regionalt betydelsefulla delar av trafikens infrastruktur genom vägavgifter. Vägavgifterna används för både styrning och finansiering av trafiksystemet. Öresundsförbindelsen, liksom övriga överordnade delar av väg- och spårssystemet i Skåne och på Själland, drivs numera som ett samlat Öresundsregionalt transportsystem i enlighet med inriktningen i den gemensamma Öresundsregionala utvecklingsplanen. Fehmarn Bältförbindelsen, har fått mer mellanregional trafik än man trodde innan den byggdes. Det successivt ökade utbytet över Öresund har inneburit att den årliga trafiktillväxten sjunkit från ca 9 % 2005 till ca 2 % år 2025. Järnvägens andel har ökat efterhand men betydligt fler resor företas fortfarande med bil jämfört med tåg och buss. Det råder fortfarande en dominans av resenärer från Sverige på Öresundsbron. Den ekonomiska utvecklingen har varit knappt 2 % per år sett över en 40-års period.

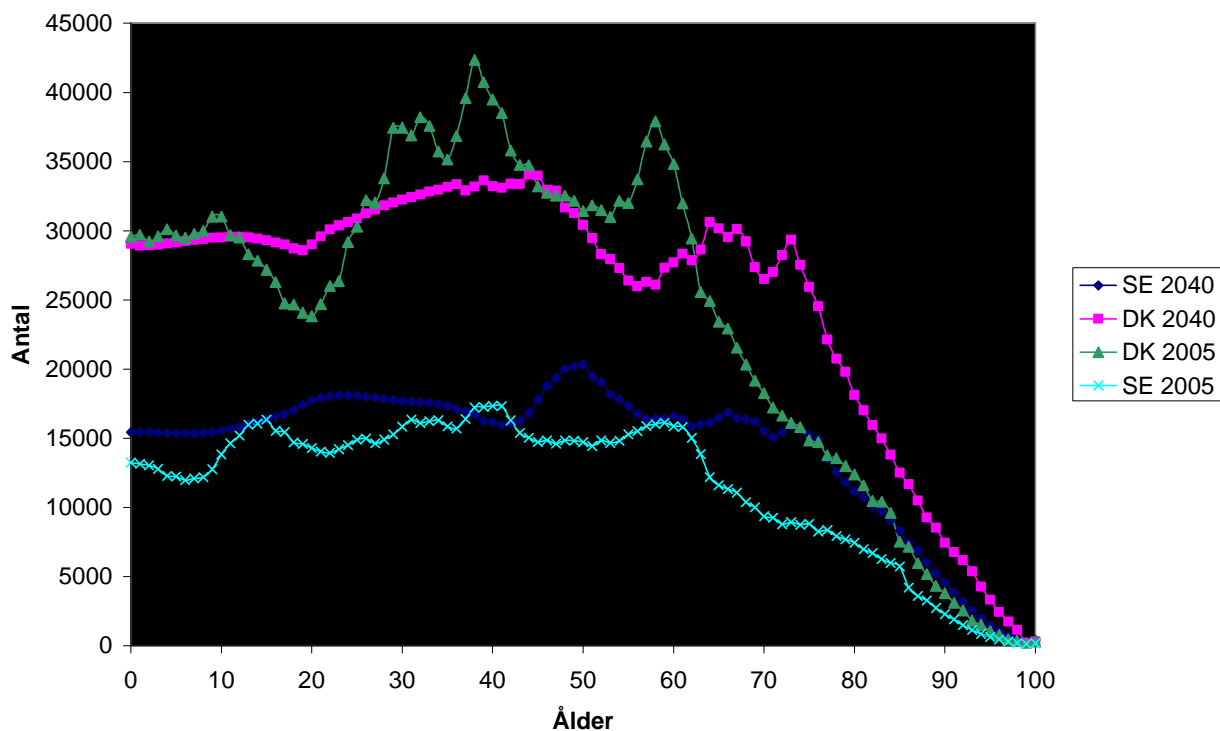
Fyra miljoner människor

Det har skett en stor befolkningstillväxt i Öresundsregionen som numera har fyra miljoner invånare. Befolkningstillväxten har varit särskilt stark på den skånska sidan. Folkmängden har ökat i Malmö – Lundområdet och sydvästra Skåne i synnerhet, men även de övriga städerna och de glesare befolkade delarna av Skåne har fått en ökad folkmängd. Tillväxten i Skåne har varit stor även med svenska mått mätt. Inflyttningen har varit särskilt märkbar från andra storstadsregioner i Sverige liksom från Själland och Köpenhamnsområdet. Inflyttningen har också ökat från grannregionerna i södra Östersjöområdet och till viss del även från Nordsjöområdena i takt med att integrationen inom EU fortskridit. Det har även skett en betydande inflyttning av anhöriga inom tidigare invandrade familjer från områden utanför EU.

Köpenhamnsområdet och dess närbelägna köpstäder har också fått en ökad befolkning under 2000 talet. Städerna på västra och södra Själland har också haft en viss tillväxt i befolkningen. Delar av landsbygdsområdena på västra och södra Själland och angränsande öar har dock haft en stagnerande eller minskad folkmängd. Sedan något decennium ligger folkmängden inom den danska delen av Öresundsregionen på en relativt oförändrad nivå.

Människor som flyttat till Köpenhamnsområdet och andra växande delar av den danska sidan av Öresundsområdet kommer till stor del från andra delar av Danmark men också i växande grad från Skåne och andra delar av Sverige. Inflyttningen har också ökat från grannregionerna i södra Östersjöområdet och till viss del även från Nordsjöområdena i takt med att integrationen inom EU fortskridit. Invandringen från länder utanför EU har varit begränsad.

¹ Det har gått ungefär så som Øresundsbrokonsortiet förutsåg år 2005. Realränteförutsättningarna, omkostnader, intäkter och prisnivåer har i stort motsvarat konsortiets prognosförutsättningar. Lånet var helt återbetalt cirka år 2035. Konsortiets tillväxt- och stagnationsscenario innebar att detta i stället skulle ske år 2030 respektive år 2048.



Befolkning efter ålder år 2005 och 2040 på den danska och svenska sidan av Öresund.

Andelen äldre i befolkningen har varit ovanligt hög under en lång tid nu. De stora insatser som mobiliserades under det tidigare decenniet för att ta hand om de stora grupperna av riktigt gamla som föddes för hundra år sedan har dock dragits ned. Nu börjar nya stora grupper av ålderspensionärer, i synnerhet 70-talisterna, söka sig till mer anpassade och bekväma boendeförhållanden. Många människor är ensamstående och uppskattar att bo nära familj, vänner och bekanta med daglig service inom bekvämt avstånd. Även barnfamiljer söker sig i växande utsträckning till urbana miljöer där vardagen fungerar smidigt och där det går snabbt och bekvämt att förflytta sig. Av ekonomiska skäl väljer många att bosätta sig i städer och stadsdelar inom rimligt restidsavstånd till den centrala regionkärnan. Förvärvsarbetande utan barn, i synnerhet de högtbildade med kunskaps- och kontaktintensiva yrken, kombinerar ofta boende med hög livskvalitet och kvalificerat yrkesarbete trots ibland långa resor. Det är ganska vanligt att människor har tillgång till flera bostäder året runt – fritidshus, övernattningslägenhet, släktgård, gästforskar-/studentbostad, tjänstebostad etc.

Fler och andra jobb än vid sekelskiftet

I många av Köpenhamns och Malmö-Lundområdet stadsdelar liksom i andra städernas centrumområden rör sig många människor ute under hela året och där finns ett rikt näringsliv och serviceutbud. De många äldre, som inte längre arbetar alla vardagar i veckan, bidrar till trygghet och sociala aktiviteter. I synnerhet i Malmö-Lundområdet finns nästan alltid några restauranger, butiker och andra serviceanläggningar som är öppna trots helgdagar, sabbat, ramadan eller andra ledigheter. Det uppskattas inte minst av studenterna liksom de växande grupperna av besökare från många olika delar av världen som hört talas om Östersjöregionen och valt att besöka storstadsområdet vid Öresund under några dagar.

Det dröjde länge innan den mycket stora nedgången i Öresundsregionens sysselsättning, som inträffade i början av 2000 talet, kunde hämtas in. Först under de två senaste decennierna har antalet arbetsplatser ökat utöver den nivå som rådde vid sekelskiftet. Numera har hela Öre-

sundsregionen knappt två miljoner sysselsatta med officiella statistiska mått mätt. Det är knappt 200 000 fler än vid sekelskiftet. Bakom dessa siffror döljer sig dock mycket stora förskjutningar i bransch- och kompetensstruktur. Särskilt i de danska delarna av Öresundsregionen finns sedan en tid brist på välutbildad och högspecialiserad arbetskraft som bromsar näringslivets utveckling. Många företag i kunskapsintensiva och snabbt växande branscher väljer helt enkelt att etablera sig och växa i andra regioner där tillgången till rätt arbetskraft är mer tillförlitlig. I den allmänna debatten talas det om att Köpenhamn nu får betala priset för föräldragenerationens beslut att dämpa invandringen i början av seklet.

Tillgången till arbetskraft är relativt sett större på svenska sidan men även här har man slagit i taket. Människor vill inte längre pendla så långa sträckor. Priset i form av restid, trängsel och risker för förseningar börjar bli för högt. Många unga har funnit att priserna på Öresundsregionens överhettade bostadsmarknad överskrider den nivå som de anser vara rimlig. Särskilt de välutbildade har upptäckt att de ofta får bättre livskvalitet med mer tid för varandra och barnen, intressantare jobb och rikare fritid om de bosätter sig i en mer attraktiv storstadsregion i hemlandet eller utomlands. Arbetsuppgifterna är ändå desamma. Engelska är det språk som används på jobbet oberoende av i vilket land man befinner sig och datorkommunikationen är universell. Många av dem har dock valt att behålla kontakten med hembygden, släkt och vänner genom att köpa eller långtidshyra ett fritidshus där de tillbringar sin semester och andra längre ledigheter.

En mycket stor del av de yrkesverksamma arbetar med olika typer av tjänster – i personrelaterade serviceyrken inom vård och omsorg, utbildning, handel, hotell och restaurang, besöksverksamheter och kultur eller mer företagsinriktade tjänster som mässor och evenemang, offentlig förvaltning, intresseorganisationer, reklam, media, juridisk rådgivning, finansiella tjänster, forskning, konsultverksamhet etc.

En stor del av arbetande i de centrala delarna av Öresundsregionen har relativt lång utbildning och många är språkkunniga. Deras kontaktnät sträcker sig ofta ut i flera länder och världsdelar. En stor del av arbetet kan utföras med datorstöd som inte kräver fysisk närvaro på en viss plats vid en viss tidpunkt. Även de personnära tjänsterna har blivit mindre platsbundna. Många moment inom vård och utbildning utförs numera på distans. Det har skett ett genomslag för datorstödd fjärrmedicinsk och diagnosverksamhet liksom undervisning. Informationsökning via nätet och e-handel är utbredd. Samtidigt har många verksamheter blivit allt mer kontakt- och kunskapsintensiva.

I de mest centrala lägena ligger sådana delar av verksamheterna som vänder sig till en riktigt stor marknad, värdesätter representativa miljöer och som kan betala dyra lokalhyror, medan mer administrativa och rutinartade delar lokaliserats mindre centralt. I andra centrum med hög regional tillgänglighet har specialiserade verksamheter inom vissa kunskaps- eller marknadsorienterade branscher samlats. Enskilda centrumområdena präglas inte bara av tekniska profilområden som bio- och nanoteknik eller kärnfysik. Även kultur, media och handel/upplevelser koncentreras i regionalt betydelsefulla verksamhetsområden som präglar de snabbt växande stadskärnorna.

Mindre centralt belägna områden och stadskärnor kännetecknas av en annan typ av näringsliv. Här finns mer yrkrävande verksamheter som partihandel och lager, terminaler och volymhandel. Logistikbranschen spelar en viktig roll.

I de glesare bebyggda delarna av Öresundsregionen arbetar många med mer traditionella näringar. En stor del av de sysselsatta arbetar inom vård och omsorg, hotell och restaurang samt turism och besöksnäring.

Olikheterna har ökat inom regionen

I centrala delarna av Köpenhamnsområdet bor en stor andel människor i förvärvsarbete med lång utbildning och relativt höga inkomster. Bostadspriserna är allmänt mycket höga. Här finns också en stor grupp socialt utsatta hushåll som är bristfälligt integrerad på arbetsmarknaden. Risken för fördjupad social segregation är alltför stor. Bostäderna ligger ofta i relativt högt exploaterade områden, huvudsakligen i flerfamiljshus. Under de senaste decennierna har många nya bostäder byggts i relativt centrala lägen. Även många äldre byggnader har rustats upp eller byggts om till bostäder av modern standard. Det har inneburit att många yngre och ekonomiskt välbeställda hushåll sökt sig till kvarterstaden och attraktiva bebyggelseområden i tidigare hamnområden, nära kultur, vatten och parker och till miljöer med kulturhistoriska värden från olika epoker, inklusive attraktiva förortsområden från 1900-talets senare hälft. Ytterområdena präglas ofta av tät och låg bebyggelse. Där har också förnyelse skett av flera områden med höga flerfamiljshus. Många nya gruppboende för äldre och omsorgsbehövande har tillkommit runt om i staden.

Även köpstäderna har levt upp. Många äldre har valt att sälja bostaden i Köpenhamn och i stället flytta ut hit på äldre dar. Dessutom har köpstäderna fått ett tillskott av hushåll i förvärvsarbete. Många bostäder och arbetsplatser har tillkommit i relativt centrala lägen nära stationerna efterhand som prisnivån ökat inne i centrala Köpenhamn. Kansen av tät/låg bebyggelse växer också. Bostadsutbudet är relativt varierat. I stadskärnorna finns ett ganska brett service- och kulturutbud samtidigt som volymhandel och parthandelsverksamhet vuxit i ytterområdena.

I de mindre städerna och på landsbygden finns en stor andel äldre människor. Äldreboende har huvudsakligen tillkommit i städer och centralorter. Många förvärvsarbete bor här under delar av året eller några dagar i veckan. Orter inom pendlingsavstånd till regionens centrum eller köpstäderna har fått ett tillskott av yngre hushåll. Där har livsstilen blivit mer urbaniserad än förr. I stora delar av området växer inte befolkningen. Det finns också delar där befolkningen minskar. Här finns också många hushåll med låga inkomster.

I Skåne har kommunerna i sydväst, och i synnerhet Malmö-Lundområdet som efterhand vidgats till att omfatta allt fler tätorter inom den täta tågtrafikens räckvidd, fått en fortsatt kraftigt ökad befolkning under de senaste decennierna, om än inte fullt så kraftig som under de första decennierna på 2000-talet. En stor andel är högutbildade och många av dessa kommer från familjer med ickesvensk bakgrund. Inslaget av yngre människor och barnfamiljer är större än i Köpenhamn. Den tidigare tydliga socioekonomiska segregationen har börjat jämnas ut och stadsmiljön har blivit allt mer kosmopolitisk. Utländska språk hörs allt oftare.

Även i Skånes övriga städer, och i synnerhet längs Öresunds- och sydkusten, har befolkningen ökat och samtidigt åldrats. Liksom i köpstäderna runt Köpenhamn har många bostäder och arbetsplatser tillkommit i relativt centrala lägen nära stationerna efterhand som prisnivån ökat i regionens mer centrala delar. Även de mer glesbebyggda delarna av Skåne har haft en långsam men tydlig folkökning. Här är inslaget av äldre ännu mera påtagligt än i städerna. I vissa attraktiva delar med stora natur- och kulturvärden är fastighetspriserna mycket höga. Det finns också områden med jämförelsevis billiga bostäder och markområden som attraherar små och

medelstora företagare och entreprenörer, exempelvis inom traditionella hantverksyrken, areella näringar och turism.

Resande med kollektivtrafik har fortsatt att öka samtidigt som den individuella rörligheten och resandet ökat ännu mera. Bilarna drivs numera helt och hållet med miljövänliga och fossilfria energislager huvudsakligen el, men bränslecellerna får allt större genomslag. Fortfarande är en timmas restid dimensionerande för de flesta människors dagliga räckvidd. Bättre infrastruktur och snabbare fordon har inneburit att storstadsregionens geografiska utbredning fortsatt att vidgas. Nästan hela Öresundsregionen ingår numera i en gemensam lokal arbetsmarknad för kvalificerad och högutbildad arbetskraft. För människor som har mindre kvalificerad utbildning finns i praktiken fortfarande flera delregionala arbetsmarknader. Det har blivit lättare att gå och cykla inne i stadskärnorna. Den riktigt stora förändringen jämfört med för fyrtio år sedan är dock att resandet blivit så mycket mera varierat och spritt över dygnet och geografien. Dessutom har transittrafiken med långtradare fortsatt att öka trots en mängd insatser för att föra över godstrafiken från väg till järnväg och sjöfart.

Konkurrenskraftscenarior - Öresundsregionen år 2045

I dette scenarior er Öresundsregionen et konkurrencedygtigt kraftcenter hvad angår innovation, produkt- og ideudvikling. Regionen huser især mange innovationvirksomheder og videnstunge og forskningsbaserede virksomheder. Langt de fleste af de gamle barrierer og administrative regler, der besværliggjorte reel integration er i dag væk og Öresundsregionen er en enhed i sig selv, der har evnet at udnytte og tage vare på de dansk-svenske værdier som lighed og fællesskab, tolerance og nytænkning. Denne positive udvikling satte for alvor igang omkring 2010-15 efter en periode, hvor man var faldet i samme grøft som mange andre vestlige lande, med voldsom polarisering og marginalisering af en stadig større samfundsgruppe til følge

De primære drivkræfter bag den positive udvikling er;

- Evne til at udnytte de særligt unikke ting ved regionen*
- Evne til at bruge individualisering, globalisering og teknologisk udvikling som drivere for en positiv udvikling (andre regioner har tabt på samme udviklinger)*
- Forskellighed*
- Fokus på kreativitet og innovation i den offentlige såvel som i den private sektor*
- Investeringer i infrastruktur*
- Afskaffelse af økonomiske barrierer for transport mellem Malmø og København*
- Forenkling af de administrative regler for både individer, virksomheder og organisationer*
- Regionens evne til at brande sig og gøre sig attraktiv for indbyggerne*

En region præget af innovativ tænkning og forskellighed

Når Öresundsregionen i dag fremstår som en af de mest konkurrencedygtige i Verden og ikke længere blot sammenlignes med Hamburg eller Berlin, men ofte omtales som Verdens mindste verdensby på linie med London, Paris, New York og lignende, skyldes det i vid udstrækning nogle erkendelser og beslutninger i begyndelsen af århundredet. Med færdiggørelsen af Öresundsbroen var de to sider af Öresund tilsammen potentielt kommet op i en ny liga, som krævede nye tankesæt.

Den helt grundlæggende erkendelse var, at Öresundsregionen måtte finde sin egen vej til konkurrencedygtighed og global position. At gøre som alle andre ville maksimalt kunne gøre Öresundsregionen til en region på linie med alle andre, men ikke specielt konkurrencedygtig. Om man havde en million indbyggere mere eller mindre gav ikke isoleret set nogen konkurrencefordel, men skabte snarere nogle forventninger blandt indbyggerne, som det krævede en stor indsats at indfri. Der blev sagt mange floskler herom: Hvis man går i andres fodspor, kommer man aldrig foran osv. Men meningen var god nok. Man kan kun komme et vist stykke ved at kompensere for sine ulemper. Hvis man virkelig vil være foran, må man styrke sine fordele eller blot det, som er unikt.

Det unikke var jo åbenlyst en region sammensat af to byer, der nok kulturelt og på anden vis stod hinanden nær, men som alligevel var forskellige, men havde det meget væsentlige tilfælles, at de var skandinaviske og præget af skandinaviske værdier som lighed og fællesskab. "Forskellighed" blev nøgleordet.

I begyndelsen af århundredet var den amerikanske geograf Richard Floridas teorier til meget stor inspiration rundt omkring i verden. Hans bog "The Rise of The Creative Class" tog faktisk udgangspunkt i, hvorfor nogle byer klarer sig dårligt, mens andre klarer sig godt. Hans

simple konklusion var, at det ikke kun var et spørgsmål om at have uddannelsesinstitutioner ol. i verdensklasse. Fremragende universiteter kunne ligge i byer, der fungerede elendigt økonomisk. Det drejede sig simpelthen om mennesker og deres værdier – at den ”kreative klasse” havde det godt, fordi det var kreativitet og innovation, der drev økonomien fremad.

Florida pegede på de tre T'er: Teknologi, talent og tolerance som værende afgørende for, at den kreative klasse ville koncentrere sig i et område. Ikke alene skulle man altså se på klassiske forhold som koncentration af teknologiintensive virksomheder og højtuddannede, men også på ”tolerance-indekser” og ”boheme-indekser” – altså også noget, der har med indvandrere, seksuelle minoriteter mv. at gøre.

Leif Edvinsson (tidl. Skandia) havde i sit arbejde med intellektuel kapital forud for Florida været inde på tanker, der pegede i samme retning. Han pegede dels på, at man var tilbøjelig til at måle på kortsigtede og overfladiske parametre, men overse det væsentlige – hvis man skulle vurdere et træs fremtidsmuligheder kunne et billede af kronen være interessant nok, men rodnettets væsentligere på det længere sigt. Han pegede også på det væsentlige i en stor koncentration af intellektuel kapital for at skabe den nødvendige dynamik.

Florida, Edvinsson og andre påvirkede i 1990'erne og begyndelsen af indeværende årtusinde holdningen i retning af, at der skulle mere til end investeringer i infrastruktur, uddannelse o.l. for at skabe succes for en by. Det blev efterhånden conventional wisdom ikke kun i Øresundsregionen, men i det meste af verden, der var godt i gang med at måle størrelsen af sin kreative klasse og intellektuelle kapital. På mange parametre lå Øresundsregionen fint i sådanne sammenligninger. Det gjaldt for eksempel indenfor forskning, infrastruktur. Men der var også nogle områder, hvor det gik i den helt forkerte retning.

Fra polarisering til fælles værdier

De homogene svenske og danske samfund havde meget svært ved at håndtere tolerancen og forskellighed. Muhammed-krisen i 2006 var et godt eksempel på det. Uanset hvilken holdning man havde, var det meget tydeligt, hvor uforberedte de danske og svenske samfund var på globale nedslag i hvad man troede var indenrigspolitik. Der manglede helt åbenlyst både viden og vilje til at løse problemerne og nogle mente også, at der manglede en erkendelse af, hvem man selv var. Og samtidig var både det danske og svenske samfund præget af en polarisering og individualisering. Det var resten af Verden også, men denne udvikling var alt andet lige sværere at håndtere med Grundtvig og Folkhemmet i bagagen. Det gjaldt ikke kun indenfor økonomi, men f.eks. også indenfor uddannelse.

Så man f.eks. på 9. klassernes eksamensresultater i såvel København som Malmø, tegnede der sig et uhyggeligt billede. Ikke alene var der en langt større polarisering i eksamensresultaterne end i de to lande som helhed, men polariseringen blev også forstærket kraftigt i løbet af meget få år. Og endnu værre end som så: Antallet og andelen af virkeligt dygtige elever var faldende. Der var dog også en voksende kreativ klasse i Floridas' forstand, men altså også voksende polarisering.

I begyndelsen af århundredet var der samtidig stadig mange diskussioner, der var geografisk definerede. Det gjaldt Floridas og Edvinssons tanker og det gjaldt selvfølgelig selve begrebet Øresundsregionen. Internettet havde allerede i 2006 eksisteret i mange år, men alligevel havde man ikke helt erkendt dets potentiale til at ophæve tid og sted. Måske fordi teknologi skabtes på bestemte geografiske lokationer som Silicon Valley eller Ideon, måske fordi man er

tilbøjelig til at fejlvurdere betydningen af ny teknologi – mulighederne overvurderes på kort sigt (som før dot com krakket) og undervurderes på langt sigt.

Beregningskapaciteten i en mikroprocessor (som var hjernen i 1990'ernes og 2000'ernes Pcere) er i dag ikke mindre end 67 mio. gange større end dengang. Man vidste allerede dengang, at det ville gå sådan ifølge Moores lov, men havde ikke helt indset konsekvenserne af det. I dag betyder geografi kun noget, hvis man ønsker det. Man kan sagtens omgå geografiske barrierer ad elektronisk vej.

Det var heldigt, at beslutningstagerne i begyndelsen af århundredet så, at det der var fællesnævneren for, hvad der skulle til for fremadrettet at løse Øresundsregionens udfordringer var nogle fælles værdier udover at man naturligvis skulle investere i infrastruktur, forskning osv.

Den fælles værdi man valgte, var, i god skandinavisk ånd, at alle skulle med. Derfor satsede man på en række socio-teknologiske innovationer, der kunne skabe jobs og velfærd for hele befolkningen og også skabe fremtidsperspektiver for grupper, der i begyndelsen af årtusindet måtte forekomme marginaliserede.

De bløde værdier

I en verden, hvor velstanden er steget voldsomt i de seneste 40 år og selv det afrikanske kontinent er begyndt at vise sig som en væsentlig spiller på det globale marked. En konsekvens af denne udvikling er, at de immaterielle værdier ikke længere er noget, der primært optager individer og virksomheder og som primært bruges som personlig branding og salgsargument. Langt størstedelen af jordens befolkning har mulighed for at skaffe de basale fornødenheder og mere til og som følge af denne generelle velstandsvækst, er opfattelsen af fattigdom i dag en anden end for 40 år siden. Luksus er immaterielle værdier som tid, overskud, miljø og engagement i noget, der er større end dig selv. Og her har verdens store kraftcentre været rigtig gode til at indtænke folks behov for immateriel værdi i de strukturelle systemer og som overordnede strategier for regionerne.

Når man vælger at bosætte sig i Øresundsregionen er det derfor ikke et spørgsmål om lavpraktiske ting som 'hvor' man arbejder eller hvor høj skatten er. Der findes ikke længere lande med et markant lavere omkostningsniveau end Øresundsregionen. Den globale konkurrence har betydet, at kompetence og løn hænger sammen på globalt plan.

Arbejdsformer og arbejdsliv

Det globale arbejdsliv har for længst gjort sig fri af de geografisk snærende bånd og har i stedet indrettet sig på, at kompetencer er vigtigere end tid og sted. Det betyder ikke at kontoret, vidensarbejdspladsen og innovationsfællesskaberne kun foregår online – det fysiske møde i forbindelse med arbejdslivet er stadig vigtigt, men det foregår typisk på den måde, at man er tilknyttet små lokalt placerede arbejdsstationer, der ligger i en bygning sammen med en masse andre arbejdsstationer fra andre virksomheder. På den måde sikrer man også dynamik og ideudveksling på en helt anden måde, end når den enkelte virksomhed er isoleret i en stor kolos for sig.

Størstedelen af indbyggerne i Øresundsregionen er stadig 'natives', der har en historie i området, men en stadig større del er tilflyttere, som har købt ind på regionens værdigrundlag. Det sociale ansvar, prioriteringen af miljø og det stærke fokus på kreativitet og innovation er kvaliteter som man identificerer sig med, og som samler regionen i et værdifællesskab på

trods af store forskelligheder i øvrigt – lidt på samme måde som Gud og 'Stars and Stripes' samlede USA tilbage i det 20. og starten af det 21. århundrede.

Innovation er en væsentlig del af eksistensgrundlaget for Øresundsregionen, og mange nye samarbejdsformer og partnerskaber er vokset frem mellem den offentlige og private sektor. De skandinaviske lande har fornyet og reformeret deres så kendte velfærdsmodel og er i dag inspirator for mange andre lande hvad angår tilpasningen af velfærdssystemet til det nye årtusind. En af de væsentligste forandringer består i at skellet mellem offentlig og privat slet ikke så skarpt som det var for 30 år siden. Det kommer blandt andet arbejdslivet til gode, i det de fleste virksomheder placerer hovedparten af deres forsknings- og udviklingsopgaver på universiteter og i forskningsparker, fremfor selv at udvikle in-house. Det gøres dels fordi mange virksomheder er små og mellemstore og derfor ikke har ressourcer til fast bemanning af forskere og dels for at undgå at dem som forsker og udvikler ikke bliver 'blinde' af at være involveret i virksomhedens daglige problemstillinger. Udviklingen har også den fordel, at kommunikationen, udvekslingen og forståelsen mellem universiteter, erhvervsliv og den almindelige befolkning er langs større end tidligere – til glæde for alle parter.

Et andet eksempel på de opblødte grænder kommer til udtryk i, at Øresundsregionen er vært for en række forskerparker, der er oprettet med offentlig/privat tilskud. Her satses med stor succes på virksomhedskuvøser, hvor helt små idé-genererende eller forskningsbaserede virksomheder kan udvikle sig og have adgang til de nødvendige supportfunktioner. Der er kamp om pladserne og forskerparkerne sikrer en tilgang af dygtige og engagerede mennesker til Øresundsregionen – nogle af dem forsvinder igen, men kommer typisk til at fungere som ambassadører og et værdifuldt netværk for regionen. For de involverede virksomheder har forskerpark projekterne den fordel, at de tiltrækker kvalificeret arbejdskraft til regionen.

Teknologi

Den teknologiske udvikling har været meget stærk gennem de sidste 50 år. Næsten alt, hvad man omkring år 2000 kunne forestille sig skabt i fremtiden, er nu teknologisk muligt. Det gælder indenfor informationsteknologi, bioteknologi, materialeteknologi og energiteknologi.

Indenfor informationsteknologien har vi robotter, sensorer, intelligens og interfaces, som man slet ikke havde forestillet sig i år 2000. Næsten alt som man behøvede menneskelig arbejdskraft til for 40-50 år siden, kan nu udføres ved hjælp af computere og teknologi. Man behøver ikke rejse ud i verden for at møde andre, for mødet kan foregå i fuldstændig perfekt virtual reality. Denne udvikling ses f.eks. tydeligt indenfor trafikken. Hvis man rejser ud i verden, foregår det med pilotløse fly. Hvis man kører rundt i Øresundsregionen i sin bil, sørger intelligens i vejene og bilerne for at styre bilen. Trafikuheld er reduceret til et minimum og vejkapaciteten er øget enormt pga den intelligente styring, der gør at man kan køre med høj hastighed kofanger ved kofanger. Når mennesket selv gør noget, er det fordi det har lyst til det eller for at udvikle og forandre. Og selv det sker i en symbiose med computerne.

I nogle tilfælde kan livet forekomme meget kunstigt, men informationsteknologien har faktisk forhindret, at Øresundsregionen er blevet kvalt i sin egen succes i form af trafikekspllosion. Det er derimod sket for mange storbyer i verden, der havde et dårligere udgangspunkt og mindre tradition for regulering.

Bioteknologien har medført en meget stærkt forbedret sundhedstilstand. Den almindelige forventning er idag, at ens levealder vil være ca. 130 år. Mange talte allerede om den

mulighed omkring årtusindeskiftet, men i takt med, at antallet af 130-årige er vokset, har denne forventning bredt sig. Det forudsætter dog meget kraftige indgreb i mennesket, som medfører konstante etiske debatter. Kombinationen af bioteknologi og informationsteknologi giver fantastiske muligheder for konstant sundhedstjek. Udstyr hertil og til tilkaldelse af ambulancer mv. er udviklet i Øresundsregionen.

Nanoteknologien har i princippet muliggjort, at man opbygger et produkt molekyle for molekyle. Det betyder, at man i dag mange steder har ”printere”, som printer ting ud uanset om det er en bil eller en mobiltelefon eller en blyant. En meget vigtig konsekvens heraf er, at der er meget mindre transport af færdige produkter – tingene produceres på stedet. Det er i langt højere grad design og copyright og ideer, der flyttes.

På denne måde har teknologien også medvirket til at ophæve geografien. Sted betyder stadig mindre, og de helt store omkostningsmæssige forskelle mellem forskellige dele af verden er også væk. Det kunne allerede ses på prognoser fra årtusindeskiftet, men i dag er det faktisk sådan, at den gennemsnitlige velstand i Kina og Indien er omtrentligt som den var i Sverige og Danmark omkring årtusindeskiftet og den mindre forskel medfører, at Kina og Indien ikke længere kan konkurrere bare på omkostningerne.

I Skandinavien og ikke mindst i Øresundsregionen havde og har man den holdning til teknologi og forskning, at mennesket skal være i centrum. Derfor har der været et fokus på at udvikle teknologier og udnytte teknologier, der kunne forbedre det enkelte menneskes liv. Vigtige innovationer som kan forbedre hverdagen for de mange har været resultatet. Teknologi til pleje af ældre har været et fokusområde. Ren energi et andet og fjernovervågning af syge et tredje.

Sagt forenklet har det handlet om socio-teknologiske innovationer, altså innovationer hvor teknologien og mennesket spiller sammen – ikke det modsatte.

Trafik og infrastruktur

Numera är det nästan ingen som kommer ihåg att det var extra dyrt att köra bil mellan Köpenhamn och Malmö under de första åren sedan Öresundsförbindelsen öppnats för trafik för 45 år sedan. Broavgiften avvecklades ju redan i samband med att samhällsorganisationen förändrades i både Danmark och Sverige till följd av strukturkommissionens respektive ansvarsutredningens förslag och EU:s nya grundlag, som underlättade och stimulerade offentliga investeringar och samhälleliga åtaganden över ländergränserna, trädde i kraft. Detta gjorde det också lättare för myndigheterna att samordna och administrera regelverken som förenklade och gjorde villkoren för invånare, företag och organisationer att flytta, bo arbeta och bedriva verksamhet i olika länder mera likställda. Finansieringslösningen för Öresundsförbindelsen gjordes om bland annat till följd av erfarenheterna från förhandlingarna om finansieringen av de nya fasta förbindelserna vid Fehmarn Bält (Rödby - Puttgarden) och i den norra delen av Öresund (Helsingborg – Helsingör).

Samtidigt infördes ett nytt trafikavgiftssystem som drog lärdom av de erfarenheter som vunnits i Osloregionen (regionaltågstrafiken, flerkärnig stadsutveckling), London (minskad trängsel i citykärnan och vid flygplatserna) och i Stockholm (ökad effektivitet och miljöanpassning i trafiken). Öresundsregionens trafikanter bidrar sedan länge till att finansiera investeringar och drift av regionalt betydelsefulla delar av trafikens infrastruktur genom vägavgifter i kombination med EU bidrag och nationell finansiering. Utbytet över Öresund ökade snabbt när broavgiften togs bort och regelverken förändrades. Järnvägens andel växte när systemet

byggdes ut till en ring och anpassades till resenärernas efterfrågan samtidigt som många nya bostäder och arbetsplatser tillkom i utmärkta kollektivtrafiklägen i enlighet med den strategiska utvecklingsplanen för Öresundsregionen. Risken för att regionen åter ska delas upp i en svensk och en dansk del på grund av kapacitetsbrist och hög sårbarhet i Öresundssnittet, är ett starkt motiv för att skynda på arbetet med en ny långsiktig strategi för regionens framtida trafikförsörjning. Numera flyter trafiken relativt jämnt åt båda hållen över Öresund. Den ekonomiska tillväxten i regionen har varit högre än 2 % per år sett över den senaste 40-årsperioden. Öresundsregionens utvecklings- och integrationsprocess har visat sig intressant för flera andra stadsregioner som vill lära sig hur man kan snabba upp integration mellan stadsområden i olika länder.

800 000 fler invånare på fyrtio år

Befolkningstillväxten har inneburit att Öresundsregionen numera har 4.4 miljoner invånare. Människor som flyttat till Öresundssområdet kommer främst från övriga Danmark, Skåne och andra delar av Sverige liksom från Tyskland, Holland, Belgien och England. Inflyttningen från grannregionerna i södra Östersjöområdet, Asien och Mellanöstern har också ökat. Man hör allt oftare Öresundssområdet nämnas i samma andetag som stora tyska stadsregioner och tillväxtområdena i nordvästra Europa -The Flemish Diamond – Bruxelles, Leuvan, Antwerp, Ghent, The Randstad – Amsterdam. Utrecht, Rotterdam, Den Haag, The ‘Northern Way’ – Liverpool, Manchester, Leeds, Newcastle och den framgångsrika tillväxtregionen Glasgow - Edinburgh i Skottland.

De nya enhetliga EU reglerna har underlättat för hushåll med utländsk bakgrund att flytta hit. Det har bidragit till att balansera den stora äldregruppen. Inflyttningen innebär att andelen yngre ökat. Efterfrågetrycket är högt på daghem, skolor och universitetsutbildningar i Öresundsregionen.

Utbyggnaden av Fehmarn Bältförbindelsen innebar också stora tillgänglighetsvinster för befolkningen på Mön, Falster och Lolland som numera fått betydligt kortare restid inte bara till regioncentrum i Köpenhamn utan även till Lübeck, Kiel och Hamburg. Färjorna till Rostock, Travemünde, Sassnitz och Swinoujscie har också fått ökat antal resenärer till följd av det ökade utbytet över gränserna mellan Tyskland, Danmark, Sverige och Polen.

Växande och diversifierad arbetsmarknad med många nya företag

Arbetsmarknaden i Öresundsregionen har utvecklats påtagligt. Det finns nästan en halv miljon fler jobb än vid sekelskiftet. Diversifieringen och specialiseringen har ökat på arbetsmarknaden. Ungefär hälften av befolkningen i arbetsför ålder har flera års akademisk eller yrkesorienterad utbildning efter gymnasiet. Djupa fack-kunskaper är dock inte tillräckligt för företagen som måste bygga sin relativa konkurrenskraft på en väl utvecklad förmåga till innovativt nytänkande och skickligt entreprenörskap. Förekomsten av tvärfackliga arbetsplatser har ökat påtagligt. Numera finns kvalificerade experter och högspecialiserade företag i ett betydande antal branscher. Utbudet tål att jämföras med det som finns i andra ledande storstadsregioner i Östersjöområdet och norra Europa, som också har vuxit väsentligt under de senaste 40 åren till följd av urbaniseringen.

Tillkomsten av Fehmarn Bältförbindelsen har lett till att Öresundsregionen stärkt sin roll som Europas port mot Skandinavien samtidigt som kopplingen mot det ekonomiskt starka Hamburgområdet och mot den ”Europeiska Pentagonalen” blivit tydlig. Öresundssområdet är numera anslutet till det europeiska systemet för järnvägstrafik med höghastighetståg. Samtidigt har

Öresundsregionens utbud av internationella flygförbindelser förbättrats i takt med att knutpunkts- och transitfunktionen i näten av flygförbindelser stärkts.

De betydande tillgänglighetsförbättringarna i förhållande till den stora europeiska marknaden, i kombination med den stora lokala marknadspotentialen i en geografiskt och befolkningsmässigt allt större lokal arbetsmarknadsregion, har motiverat flera internationellt verksamma företag och institutioner att etablera sig i Öresundsregionen.

Företagens lokaliseringsbeslut betingas dock i växande utsträckning av ”mjuka faktorer” som de förhärskande toleranta värderingarna i regionen och det rika utbudet av kultur, bra skolor, daghem, äldreomsorg och kvalificerad sjukvård. Framför allt är det den goda och varierade tillgången på bra och prisvärda bostäder i attraktiva miljöer av olika slag, och i många olika delar av regionen, samt den rika tillgången på parker, stränder, ädellövskogar och andra attraktiva rekreationsområden med stora sociala naturvärden, som lockar människor att bosätta sig här. Företagen som är beroende av bra och välutbildad arbetskraft är lyhörda för arbetskraftens krav på god livsmiljö.

Många stora koncerner med verksamhet i flera världsdelar har valt Öresundsregionen som bas för sin växande verksamhet i Östersjöområdet eller Europa. Flera av dem utnyttjar också det strategiska geografiska läget i Öresundsregionen som brofäste för investeringar i de stora tillväxtmarknaderna inom den europeiska delen av Ryssland, vid Svarta havskusten, Kaspiska havet och Mellanöstern. Södra Östersjön och Öresundsområdet har blivit ett viktigt centrum för handel och kontakter med nordöstra Europa och Asien.

Tillgången till kvalificerade företagsnära tjänster med hög kompetens inom språk, juridik, religion, beteendevetenskaper, IT, logistik, handel och finansiella tjänster har spelat en stor roll för företagens lokaliseringsbeslut. De väl utvecklade internationella nätverken som har utvecklats inom näringslivet, den akademiska världen och i de offentliga förvaltningarna längs utvecklingskorridoren Oslo – Göteborg – Öresund – Hamburg och i södra Östersjöområdet, har också varit en betydelsefull utslagsgivande faktor vid företagens och institutionernas val mellan olika tänkbara lokaliseringsalternativ. Många av dem har dock funnit att det riktigt avgörande argumentet för att placera sin verksamhet i Öresundsregionen vädret av att tillhöra en region, som har ett högt anseende och är väl respekterat bland världens ledande aktörer.

Öresundsregionens relativa framgång har också lett till en ökning i flera tjänsterelaterade branscher som hotell och restauranger, konferens- och affärsresor, handel, transport, logistik, kultur, media mm. Öresundsregionens renommé som attraktivt besöksområde har stärkts. Flera internationellt framgångsrika sport- och kulturarrangemang, ett antal betydande forskningsgenombrott och mycket aktiva satsningar på att överbrygga kultur- och språkbarriärer, har hjälpt till att göra Öresundsregionen och Södra Östersjöområdet känt i stora delar av världen. Kulturkrockarna och de internationella kriserna i början av seklet blev en kraftig väckarklocka.

Olikheterna inom regionen har visat sig vara en viktig tillgång

Kombinationen av stadsdelar med mycket hög tillgänglighet inom den centrala regionkärnan och många andra attraktiva lägen för verksamheter och boende inom Öresundsregionen, som förbinds med effektiv och högklassig kollektivtrafik har visat sig vara en annan utslagsgivande framgångsfaktor som gynnat Öresundsregionens utveckling. Tillgången till flera alternativa etableringsmiljöer och bostadsalternativ har inneburit att den allmänna prisstegringen på mark, lokaler och bostäder dämpats samtidigt som hushåll och företag kunna välja mellan fle-

ra bra alternativ. Många har på det viset kunnat minska sin tids- och utgiftsbudget för arbetsresor och fått en lugnare vardag. Den jämnare fördelningen av arbetsplatser och boende inom regionen har bidragit till att service och arbetsmarknad stärkts även i orter och områden som ligger på jämförelsevis stort avstånd från den centrala regionkärnan, eftersom utbudet i städerna utanför Öresundsringen blivit rikare och mer diversifierat. Den ökade folkmängden och den mer balanserade befolkningsstrukturen har också inneburit att den hotande bristen inom vård- och omsorgssektorn kunnat undvikas.

Tillväxten har påverkat hela regionen men den har relativt sett varit allra störst i de delar av Skåne som fått störst tillgänglighetsförbättringar i ett Öresundsperspektiv. Den relativa tillväxten har också varit kraftig i storstadsregionens ytterområden. De geografiska förändringarna av resmönstren har börjat likna de som för flera decennier sedan kunde noteras i storstadsregioner i USA, men med den stora skillnaden att kollektivtrafikresandet spelar en mycket större roll i Öresundsregionen.

	Ökn/år 1980-90	Dagl pendl1990
Inom city	1,5 %	24,3 miljoner
City-förort	3,5	5,9
City-periferi	4,7	1,9
Förort-city	1,8	15,2
Förort-förort	3,4	35,4
Förort-periferi	6,3	6,8
Totalt	2,8	89,5

Pendling storstäder I USA
Källa: Edward Glaser, the Consumer City

Behovet och effekterna av en tredje fast Öresundsförbindelse utreds. Transittrafiken av varu-transporter har i växande utsträckning förts över från väg till järnväg och sjöfart. Hamnarna har expanderat. Planerna för etablering av en ny stor Östersjögemensam hamn för transkontinental trafik i anslutning till Fehmarn Bältförbindelsen håller på att ta konkret form.

Også erhvervsmässigt viste det sig, at forskellene mellem Sjælland og Skåne og i bredere forstand mellem Danmark og Sverige udgjorde et stort potentiale. Det var og er selvfølgelig ikke svært at finde eksempler på, at virksomhedskulturer er forskellige i forskellige regioner og lande. Det unikke ved Øresundsregionen var og er tildels stadig, at to regioner, der uden problemer kunne tale med hinanden, talte så lidt med hinanden indtil Øresundsbroen kom. Da først man begyndte at kommunikere for alvor, viste det sig, at der var meget, man kunne lære af hinanden. En meget vigtig forskel var tilgangen til innovation. Den svenske og dermed også skånske tradition var forskningsbaseret innovation. Her var Sverige meget langt fremme også i global sammenligning. IDEON var et godt eksempel på, hvordan forskning gøres til innovation indenfor erhvervslivet. I begyndelsen af det 21. århundrede var Sverige faktisk ekstrem i sin fokuseren på denne tilgang. Lige så ekstrem var Danmark i sin fokuseren på en helt anden tilgang, nemlig brugerdreven innovation. De gamle fordomme om svenskerne som industrifolk og danskerne som handelsfolk kunne faktisk bekræftes af undersøgelser.

Livsstil og forbrug

Det udviklingstræk der mere end noget andet har sat sit præg på den måde folk i Øresundsregionen lever sit liv på, er individualiseringen. Den kommer til udtryk i den måde vi lever sammen på, i vores sociale liv og i vores forbrug.

Hvad angår måder at leve sammen på, er kernefamilien stadig det dominerende ideal, men virkeligheden i dag er betydelig mere broget end for 40 år siden. Homoseksualitet er 'normaliseret' og mange homoseksuelle lever nøjagtigt som heteroseksuelle par; som ægtefæller med børn. Staten betaler kunstig befrugtning, da det anses for en menneskeret at få børn. Homoseksuelle mænd enten adopterer, får en rugemor til at bære børnene eller lader dem udvikle sig i en kunstig livmoder – alle tre muligheder er helt accepterede og normale. Der er også stadig flere enlige kvinder, som vælger at være alenemødre og som beslutter sig for insemination fremfor at vente på den eneste ene. Øresundsregionen, som er kendt for tolerance, frisind og nytænkning på det sociale område, er en af de regioner i verden forskerne kigger på, når de ønsker at få et billede af nye tendenser indenfor familie- og samlivsformer.

Familien og det nære netværk er centralt i de fleste menneskes liv. Efter at familien i nogle årtier nærmest var uddateret er den nu højt værdsat, fordi den som en af de få ting i tilværelsen er givet på forhånd. I en verden hvor det meste er på valg er der noget befriende og næsten helligt over skæbnefællesskabet.

Socialt liv anno 2045 er mange ting, men det væsentligste forandring i forhold til 2005 er nok, at socialt liv igen forudsætter øjenkontakt og nærhed. Det kan godt være, at det ikke er nærhed i den gammeldags forstand, hvor man sidder sammen i virkeligheden, men med den nye teknologi er det muligt at se, dufte og føle hinanden digitalt. Det betyder at geografiske grænser i vidt omfang kan overskrides, men det er ikke ensbetydende med, at det gammeldags fysiske møde er overflødiggjort. Det er højstatus at mødes med hinanden i real-life, men mange ting klares digitalt.

Nutidens forbrugere er præget af velstandsvæksten – Descartes' gamle filosofiske konklusion om at 'jeg tænker, altså er jer' er omskrevet til 'jeg forbruger altså er jeg'. Men i det store hele er det ikke ukritisk forbrug der er tale om. Indbyggerne i Øresundsregionen er veluddannede og stiller krav til det de forbruger. Der er ikke længere status i standardiserede luksusprodukter. I stedet er det prestigegivende forbrug betinget af engagement og deltagelse fra forbrugerens side – der er med andre ord en tendens til at forbrugeren i stigende grad selv tager del i skabelsesprocessen af det hun forbruger. Det er der flere årsager til; blandt andet at tid er en knap gode og derfor er der mere status i at vise at man kan bruge tid, end på at man kan bruge penge og dels giver den teknologiske udvikling reelt mulighed for at almindelige mennesker kan være en del af produktionsprocessen. Forbruger idag kaldes følgelig **prosumenter (producent + konsument)**.

Fra arbejdsdeling til gensidig læreproces

Da integrationen mellem de to sider af Øresund for alvor tog fart, viste det sig hurtigt, at der var store gevinster ved at kunne kombinere disse to tilgange – Skåne og Sjælland var et "perfect match". Populært sagt udviklede og producerede svenskerne, mens danskerne solgte og stod for kundekontakten, men efterhånden som samarbejdet på tværs af Øresund blev dybere, udviklede samarbejdet sig fra en arbejdsdeling til en gensidig læreproces. Det gjorde, at der i Øresundsregionen opbyggedes en evne til innovation, der også på globalt plan var ret enestående. Processen startede naturligvis indenfor de mere avancerede brancher som medicinal og IT, men spredte sig efterhånden til de fleste.

At Øresundsregionen var i stand til at tilbyde "One-stop-innovation" viste sig at være en betydelig fordel i forhold til andre europæiske storbyområder. Et tildels overset forhold i den almindelige satsning på forskning og udvikling var, at forskning i mange tilfælde er ganske nemt at flytte. En medicinalvirksomhed kan relativt let etablere et forskningscenter i nærheden af et universitet i USA eller Asien, mens det er sværere at flytte et helt industrielt kompleks med forskning, salg, produktion og støttefaciliteter.