



Øresundsbron och regionen 15 år





Utgiven av Øresundsbro Konsortiet 2015

Foto: Peter Brinch/Øresundsbron

Carolina Romare/Filmlance

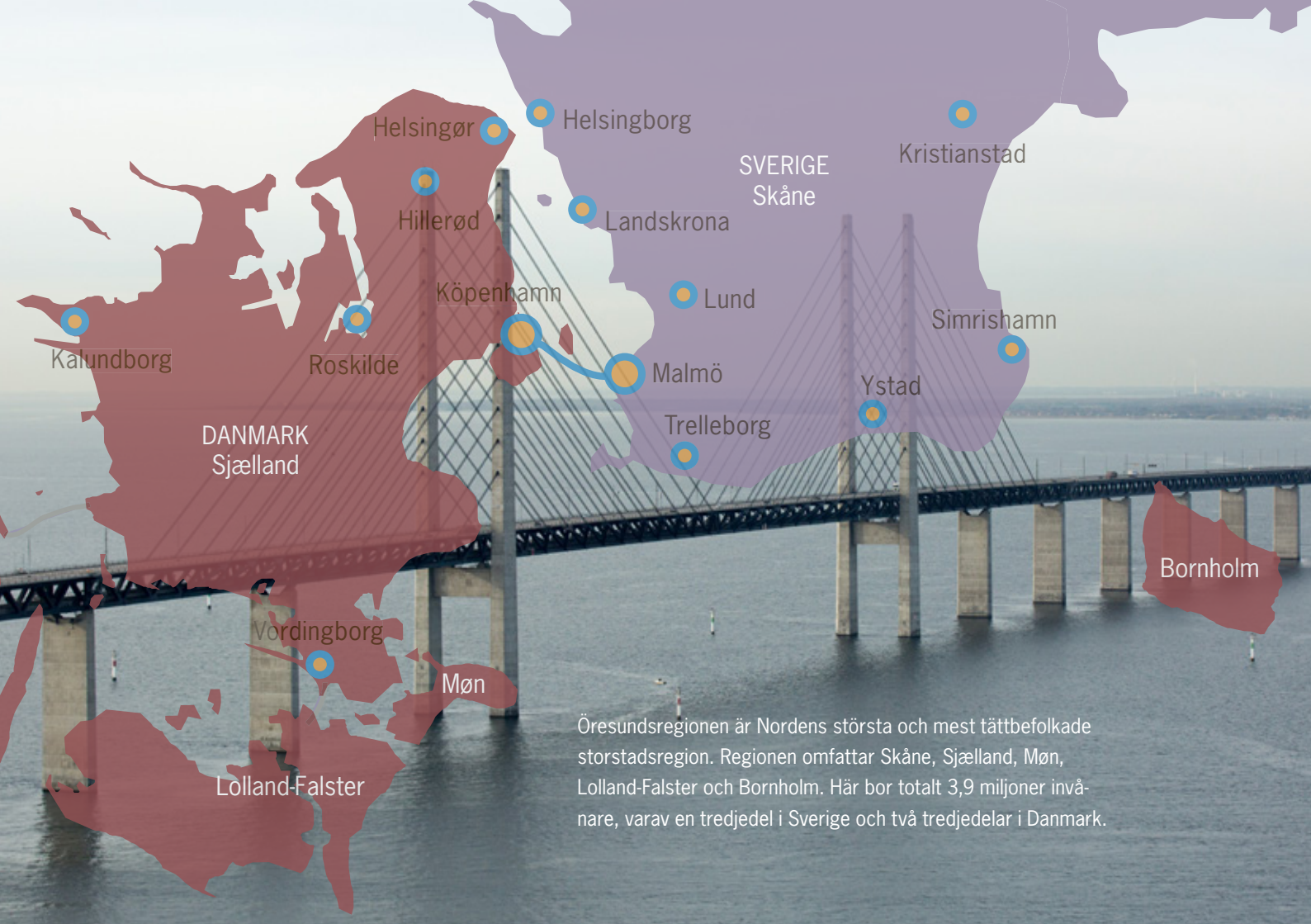
Newcopter/Øresundsbron

Femern A/S

Design: Fikon Design AB

Tryck: Tryckfolket, Malmö





Öresundsregionen är Nordens största och mest tätbefolkade storstadsregion. Regionen omfattar Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster och Bornholm. Här bor totalt 3,9 miljoner invånare, varav en tredjedel i Sverige och två tredjedelar i Danmark.

15 år med en bro mellan människor

Øresundsbron byggdes för att förbättra kommunikationerna mellan Skandinavien och kontinenten. Men det är bara halva sanningen. Øresundsbron byggdes också för att förbättra det ekonomiska och kulturella samarbetet mellan Danmark och Sverige. De båda regeringarna var överens om att skapa en region – Öresundsregionen – där målet bland annat var ökad samhandel och en gemensam arbets- och bostadsmarknad.

Det är kanske då politiken är som bäst. När man blickar framåt och fattar beslut som möjliggör uppfyllandet av en vision. Ett beslut som skapat den framgång för regionen som vi ser i dag. Bron är en viktig del i detta samhällsbygge. I år fyller vi 15 år.

Varje dag erbjuder vi en säker och tillförlitlig förbindelse för både bilar och tåg. Vi ger arbetspendlarna ett enkelt sätt att köra bil över bron, tryggt och säkert till ett rimligt pris. De som väljer tåget har också ett lättillgängligt sätt att komma över till andra sidan.

Vi erbjuder alla våra frakt- och businesskunder ett modernt och enkelt att sätt att sköta sin affärer. Vårt sätt att utveckla fritidstrafiken är en stor framgång för oss och har fått många danskar och svenskar att upptäcka den andra sidan av sundet.

Öresundsregionen omfattar nästan fyra miljoner människor, som tillsammans svarar för en fjärdedel av Sveriges och Danmarks samlade bruttonationalprodukt.

Ambitionen för oss på Øresundsbron är att fortsätta vara den moderna och enkla länken mellan människor i Danmark och Sverige. Här tecknar vi en bild av regionens aktuella tillstånd och trafikutvecklingen på Øresundsbron sedan invigningen år 2000.

Caroline Ullman-Hammer

Øresundsbrons verkställande direktör

Vägtrafiken vände uppåt efter krisåren

Øresundsbron är den viktigaste trafiklänken mellan Danmark och Sverige. Sedan den öppnades har antalet resande över bron fördubblats till cirka 70.000 per dag. 55 procent åker med bil och 45 procent åker med tåg.

Øresundsbron upplevde en kraftig ökning av vägtrafiken med mellan 10 och 17 procent om året från 2001 till och med 2007. Trafikökningen drevs på av stora skillnader i bostadspriser på den svenska och den danska sidan av sundet och ett stort behov av svensk arbetskraft i Köpenhamn.

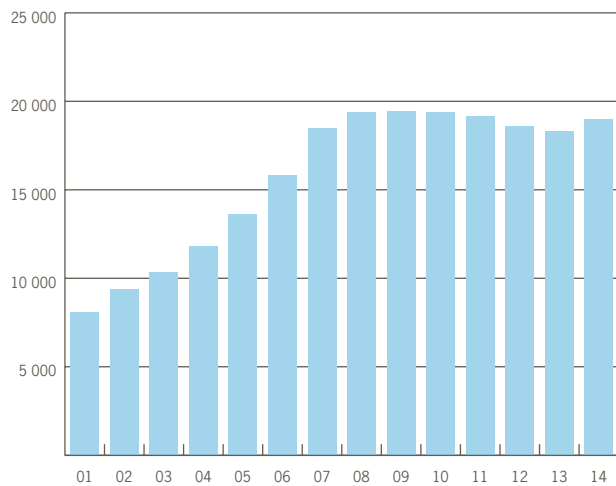
Bostadspriserna i Köpenhamnsområdet steg kraftigt under brons första fem år. Därför valde många danska familjer att flytta till Malmö med omnejd där bostadspriserna var lägre. De blev bropendlare. Samtidigt sökte många svenskar arbete i Köpenhamnsområdet där lönenivån var högre och antalet lediga jobb var fler. De blev också bropendlare.

2008 inträffade den ekonomiska krisen. Vägtrafikökningen på Øresundsbron var då bara strax under 5 procent och under jubileumsåret 2010 gick vägtrafiken tillbaka för första gången i brons historia. Detta orsakades av att pendlingen sjönk dramatiskt under denna period. Som en motvikt till tillbakagången i pendlingstrafiken, har Øresundsbron i stället satsat på att öka fritids- och frakttrafiken. Det har varit framgångsrikt, och inneburit att den totala trafiknivån bara minskat minimalt under de efterföljande åren.

Försvagningen fortsatte under åren 2011–2013, innan det vände uppåt under 2014. Då passerades Øresundsbron av i genomsnitt cirka 19.000 fordon per dygn, en ökning med 3,4 procent jämfört med 2013.

Genomsnittlig daglig vägtrafik över Øresundsbron 2001-2014

Antal fordon per dag



Fritidsresorna ökar och pendlingen minskar

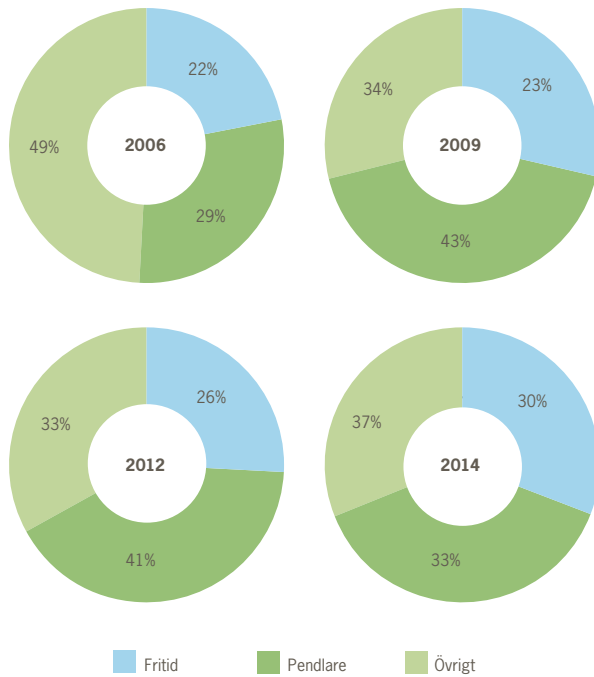
Personbilstrafiken över Øresundsbron består framför allt av pendling och fritidsresor. År 2014 körde kunder med pendlaravtal 33 procent av alla turer över bron. Kunder med fritidsavtalet BroPass svarade för 30 procent av personbilstrafiken. Sedan år 2010 har pendlingstrafiken minskat med 20 procent samtidigt som fritidsresorna har ökat.

Det betyder inte att integrationen avtar utan snarare att den tar sig andra former. Fritidstrafiken har stor betydelse för att vi ska lära känna varandra över sundet. Svenskarna dras framför allt till det stora utbudet av kultur och shopping i storstaden Köpenhamn. Danskarna har upptäckt Skåne med sin fina natur liksom möjligheten att handla billigare i Malmö. Dessutom åker många danskar över Øresundsbron via Ystad för att ta färjan till Bornholm.

Tillväxten i fritidstrafiken beror framför allt på tre faktorer:

- Sedan 2005, då fritidsavtalet BroPass introducerades, har Øresundsbron byggt upp ett nytt sätt att marknadsföra sig till fritidskunderna. Det nya förmånsprogrammet Club Øresundsbron har tagits emot mycket väl. Kunderna får kontinuerligt tips och rabatterbjudanden om upplevelser på andra sidan sundet.
- År 2008 försvagades den svenska kronan så att det blev mycket billigare för danskar att handla i Sverige. Det utnyttjade danskarna samtidigt som de upptäckte ett annat utbud i Sverige. Sedan dess har den svenska kronan stigit igen, men många danskar har fortsatt att spendera mer fritid i Sverige.
- Snabbtursrabatten infördes 2012 och gäller under september–maj på helger och kvällar.

Syftet med resan för personbilar över Øresundsbron



Bron dominerar frakttrafiken över sundet

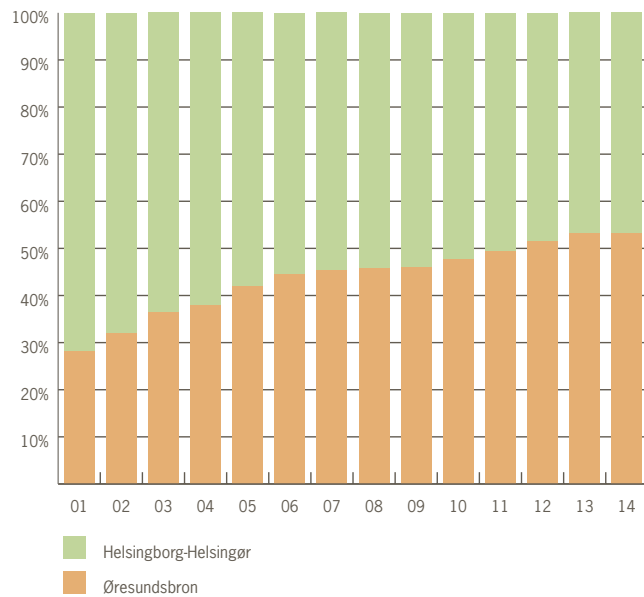
Företagstrafiken över Øresundsbron består av person- och varubilar samt lastbilar. Därtill kommer busstrafiken. Företagstrafiken utgör stabilt varje år cirka 20 procent av trafiken över Øresundsbron.

Øresundsbrons andel av frakttrafiken över Öresund har nästan fördubblats sedan år 2001 och uppgick år 2014 till 53 procent. Förklaringen är både en framgång på marknaden och att fler speditörer väljer bron på grund av att den är snabbare och logistiskt bättre placerad i förhållande till kunderna. Stora logistikcentra har byggts upp vid E6 med närhet till bland annat Øresundsbron.

Utvecklingen på fraktsidan har en stark koppling till samhällsekonomiska konjunkturer, inte bara i Danmark och Sverige, utan i hela Europa. En stor del av lastbilstrafiken förbinder Sverige med marknaderna i Europa. Även frakt på järnväg har ökat, men inte i den takt som förutspåddes.

Øresundsbro Konsortiet stimulerar också integration och affärer mellan danska och svenska företag i regionen genom att arrangera Øresund Business Meeting, där affärsfolk från Sverige och Danmark träffas för att få inspiration att se möjligheterna på andra sidan sundet. Dessa event har blivit mycket uppskattade och har många deltagare.

Marknadsandelar av fraktrafiken



Vägtrafiken väntas öka

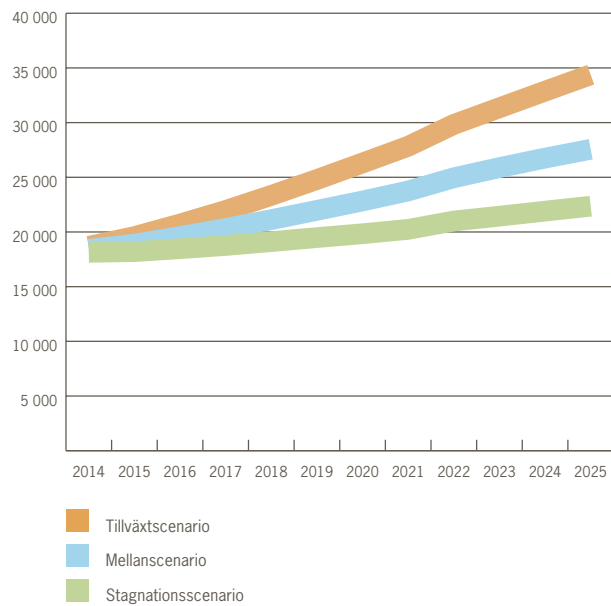
Øresundsbron gör varje år tre scenarier för utvecklingen av vägtrafiken över bron där mellanscenariot anses vara det mest sannolika. I detta beräknas den dagliga trafiken öka från nuvarande 19.000 fordon till 23.000 fordon under 2020 och till 28.000 under 2025.

Prognosen baseras på en rad förutsättningar:

- Redan tagna beslut genomförs, men inga nya beslut tas om infrastruktur av regional betydelse.
- Oförändrat konkurrensförhållande mellan Øresundsbron och färjorna mellan Helsingborg och Helsingør.
- När den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält öppnar, bidrar den till ytterligare cirka 1.000 dagliga motorfordonspassager över Øresundsbron.
- De svenska och de danska ekonomierna utvecklar sig stabilt och enhetligt under de kommande 10 åren.
- Villkoren i form av regler, skatter och liknande för att bo och arbeta på andra sidan sundet förbättras eller förblir oförändrade.

Trafikscenarier – daglig trafik över Øresundsbron

Antal fordon



Persontrafiken med tåg ökar stadigt

Persontrafiken med tåg över Øresundsbron har ökat stadigt. Sedan bron öppnades har passagerarantalet mer än fördubblats.

Citytunneln mellan centrala Malmö och Øresundsbron öppnades i december 2010 och förkortade restiden mellan stationerna i Skåne och Köpenhamns Hoved-bangård. Under rusningstiden på morgnar och kvällar går Öresundstågen sex gånger i timmen mellan Malmö och Köpenhamn. Restiden är 35 minuter.

Med Citytunneln tillkom också två nya stationer, Triangeln i centrala Malmö och Hyllie vid Malmö Arena och shoppingcentret Emporia. De nya stationerna har gett många malmöbor närmare tillgång till tåget, vilket också förkortat restiderna.

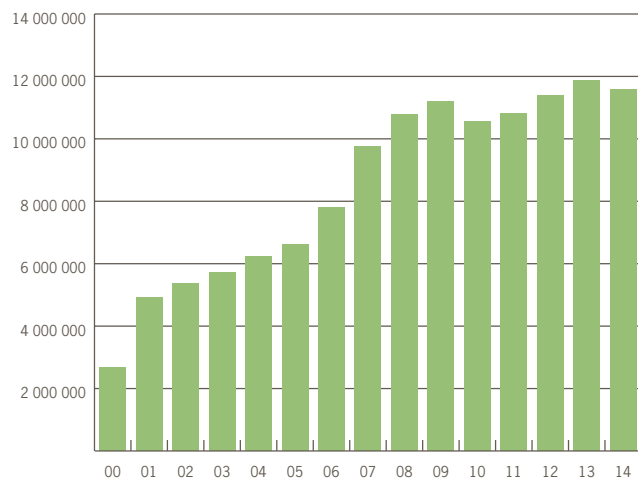
Tåget har blivit ett attraktivt alternativ till bilen när starten och målet för resan ligger nära Öresundstågets sträckning: Helsingør – Köpenhamn – Øresundsbron-Malmö – Lund och vidare mot Göteborg, Karlskrona och Kalmar.

75 procent av tågresorna är regionala med både start och mål i Öresundsregionen. Hälften av alla tågpassagerare på Øresundsbron åker tur och retur mellan Malmö och Köpenhamn.

Tåget används i hög grad av människor i regionen som bor på ena sidan och arbetar på andra sidan av sundet. Omkring 60 procent av passagerarna över Öresund är pendlare. Tre av fyra tågresenärer bor i Sverige. En av fyra bor i Danmark.

Persontågtrafik över Øresundsbron

Antal passagerare



Trafiken med godståg följer konjunkturen

Øresundsbron trafikeras också av internationella godståg som förbinder Sverige med kontinenten. I genomsnitt passerar ett godståg per timme.

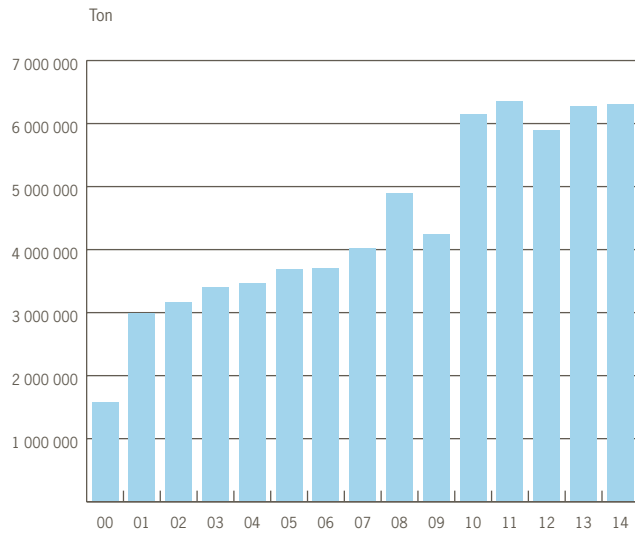
Från 2001 till 2009 steg mängden gods, som transporterades med tåg över Øresundsbron, med i genomsnitt 5 procent per år och sedan 2001 har godsmängden över bron fördubblats.

Under 2010 ökade godstågstrafiken kraftigt – 36 procent fler tåg och 46 procent mer gods än året innan.

2014 körde cirka drygt 8.000 godståg över bron med 6,3 miljoner ton gods.

De kommande 20-30 åren väntas efterfrågan på järnvägstrafik över bron öka. Därför är det nödvändigt med förbättrad kapacitet på de sträckor som leder till och från Øresundsbron. En utbyggnad av vissa delar av järnvägsinfrastrukturen på båda sidor av sundet är en förutsättning för att möta den förväntade ökningen.

Godsmängder på tåg över Øresundsbron





Finansieringen av Øresundsbron

1991 slöt Danmark och Sverige avtal om att bygga en fast förbindelse över Öresund. Drygt ett år senare beslöt regeringarna att inrätta ett 50/50-ägt företag, Øresundsbro Konsortiet, som skulle bygga och driva Øresundsbron, samt ta upp lån för att finansiera anläggningskostnaderna.

Avtalet från 1991 slår fast att anläggningen och driften av förbindelsen ska finansieras genom broavgifter som bilisterna betalar. Dessutom ska svenska Trafikverket och danska Banedanmark betala ett fast årligt belopp (indexreglerat) för användningen av järnvägen. Intäkterna ska täcka drifts- och räntekostnader samt återbetalning av de lån som togs för att finansiera bygget av förbindelsen inklusive landanslutningarna i Danmark och Sverige.

När Øresundsbron stod färdig år 2000 hade Øresundsbro Konsortiet en nettoskuld på 19,6 miljarder DKK. De två ägarbolagen A/S Øresund och SVEDAB AB hade i sin tur en samlad skuld på 10,5 miljarder DKK för bygget av landanslutningarna. Vid utgången av 2014 hade Øresundsbro Konsortiet en nettoskuld på 15,4 miljarder DKK (räntebärande nettoskuld).

Enligt den senaste beräkningen (2014) väntas Øresundsbro Konsortiets skulder vara återbetalda 33 år efter invigningen av Øresundsbron. Det egna kapitalet väntas bli återställt 2017 och därefter blir det möjligt att betala utdelning till ägarbolagen så att de kan börja betala av på sina skulder.

Bron ger stora vinster för samhället

Øresundsbron är inte bara ett snabbare och bekvämare sätt att ta sig mellan Sverige och Danmark. Den har också ett samhällsekonomiskt värde för båda länderna.

När Øresundsbron öppnades gick det att resa både snabbare och billigare över Öresund. Restiden blev betydligt kortare. Turen mellan tunnelmynningen i Danmark och betalstationen i Sverige tar bara 15 minuter, jämfört med flygbåtens 45 minuter.

Tillgången till en gemensam arbetsmarknad bidrar till stora ekonomiska vinster för det omgivande samhället. Framför allt genom att svenska pendlare bidrar till produktionen i Danmark och att svenskarna har haft tillgång till den danska arbetsmarknaden under en period av hög arbetslöshet i Skåne. Många arbetslösa ungdomar i Malmö har fått sitt första jobb i Köpenhamn inom service och handel.

Det finns också många exempel på samgående/samarbete i näringslivet som har varit bra även för regionen,

till exempel sammanslagningen av hamnarna i Köpenhamn och Malmö till Copenhagen Malmö Port.

Copenhagen Airport är en stor tillgång för regionen och en förutsättning för näringslivet. Den har bidragit till att många företag etablerar sig i regionen. Under 2015 kommer IKEA inviga sitt nya kontor i Malmö.

MAX IV och ESS är stora forskningsanläggningar som är under uppbyggnad. De kommer påverka regionen mycket positivt i framtiden.

Tillgången till en gemensam bostadsmarknad har framför allt gett ekonomiska vinster genom att danskarna har haft tillgång till billigare bostäder i Sverige när bostadspriserna i Danmark var mycket högre.

Olika beräkningar har gjorts av dessa vinster i kronor räknat, bland annat av Öresundskomiteen och Øresundsinstituttet.

A woman with blonde hair, wearing a brown trench coat and dark pants, is leaning over the side of a ship. She is holding onto a blue and yellow striped pole. The ship's deck is blue, and the word "FUEL" is visible on a white panel. In the background, a long bridge with many concrete pillars stretches across the water under a clear sky.

TV-serien Bron/Broen

Bron mellan två länder som är nära sammanlänkade men ändå olika har skapat förutsättningar för ökat kultursamarbete. Det mest kända exemplet är TV-serien Bron/Broen, som har rönt stor uppskattning över hela världen.

Ansvar för region, människor och miljö

Øresundsbron spelar en viktig roll för det samhälle den verkar i. Därför krävs att Øresundsbro Konsortiet är en sund verksamhet som tar ansvar för människor och miljö.

Många viktiga samhällsfunktioner är beroende av öresundsförbindelsen. Människor måste kunna ta sig till sina arbetsplatser, för att verksamheterna i regionen ska fungera, inte minst sjukvård och myndigheter. Resenärer och personal måste kunna ta sig till och från flygplatsen i Kastrup. Därför är konsortiets viktigaste uppgift att tillhandahålla en öppen, tillgänglig och säker förbindelse 24 timmar om dygnet.

Øresundsbron bidrar till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

Energiförbrukningen har sänkts rejält genom att gammal teknik har ersatts av modern, bland annat belysningen på förbindelsen. Hastigheterna i betalstationen har sänkts genom installationen av flexibla farthinder, vilket lett till bättre och säkrare miljö för kunder och medarbetare. Under 2015 kommer dansk polis starta hastighetsövervakning i tunneln. Ett nytt driftssystem för trafikövervakningen förbättrar säkerheten.

Inför bygget av Øresundsbron fanns en oro att den skulle bli skadlig för miljön. Istället har det visat sig, att förbindelsen haft en god inverkan på framför allt vattnet i Öresund. Här finns numera en av Europas största sammanhängande musselbankar och Øresundsbrons pyloner bildar underjordiska rev, där musslorna frodas. Det unika växt- och djurlivet på den konstgjorda ön Peberholm lockar experter från hela världen.



Den gemensamma arbetsmarknaden

Redan innan Øresundsbron öppnades pendlade omkring 1.500 personer mellan Malmö och Köpenhamn. De flesta var svenskar som varje morgon steg på flygbåten för att komma till jobbet. Med Øresundsbron blev det plötsligt realistiskt för många fler att bo på den ena sidan sundet och arbeta på den andra.

Köpenhamn är den dominerande storstaden i regionen med över en miljon invånare – omkring var tredje øresundsmedborgare bor i Köpenhamn – och en varierad arbetsmarknad. Den lockar till sig arbetskraft från hela regionen särskilt från Malmö.

Pendlingen är också ganska enkelriktad, mot Danmark på morgonen och mot Sverige på kvällen. Drygt 90 procent av pendlarna över Øresundsbron bor i Sverige och arbetar i Danmark.

60 procent av pendlarna med bostad i Sverige och arbete i Danmark bor i Malmö. Därefter följer

Helsingborg med 10 procent och Lund med 5 procent. Deras arbetsplatser ligger främst i den danska huvudstaden. Mer än 80 procent arbetar i Köpenhamnsområdet. Bilden var en helt annan före Øresundsbron, då enbart 38 procent av pendlarna till Danmark bodde i Malmö, medan 27 procent bodde i Helsingborg.

De danska pendlarna med arbete i Sverige bor framför allt i Köpenhamnsområdet och de arbetar främst i Malmö, följt av Lund och Helsingborg.

2005 gjorde svenskarna sitt stora intåg på den danska arbetsmarknaden. Det rådde stor brist på arbetskraft i Köpenhamn och hög arbetslöshet i Skåne. Och eftersom lönenivån i Danmark dessutom var betydligt högre än i Sverige blev de danska jobben attraktiva.

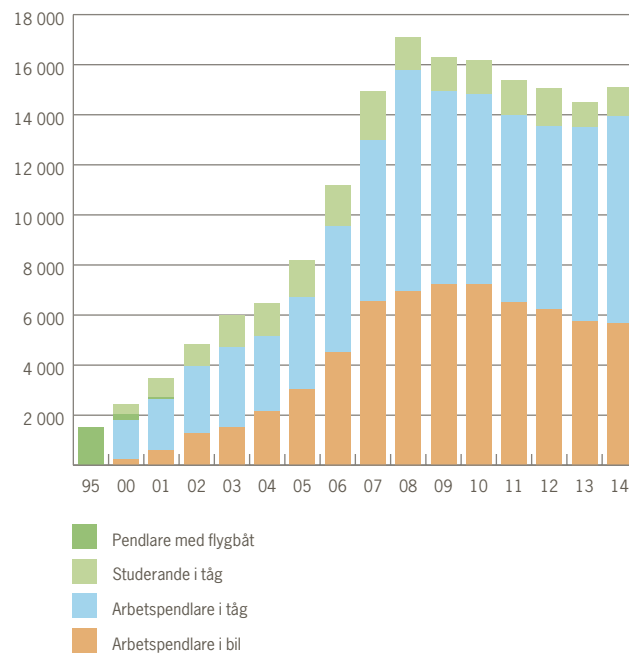
Detta kulminerade år 2007 då 6.667 svenskar fick jobb i Danmark. Det var nästan dubbelt så många

som 2006 och fem gånger så många som 2005. De siffrorna slog igenom i trafikstatistiken på Øresundsbron där pendlingstrafiken slog rekord med 17.000 pendlare 2008. Det innebar en tiodubbling sedan Øresundsbron öppnades.

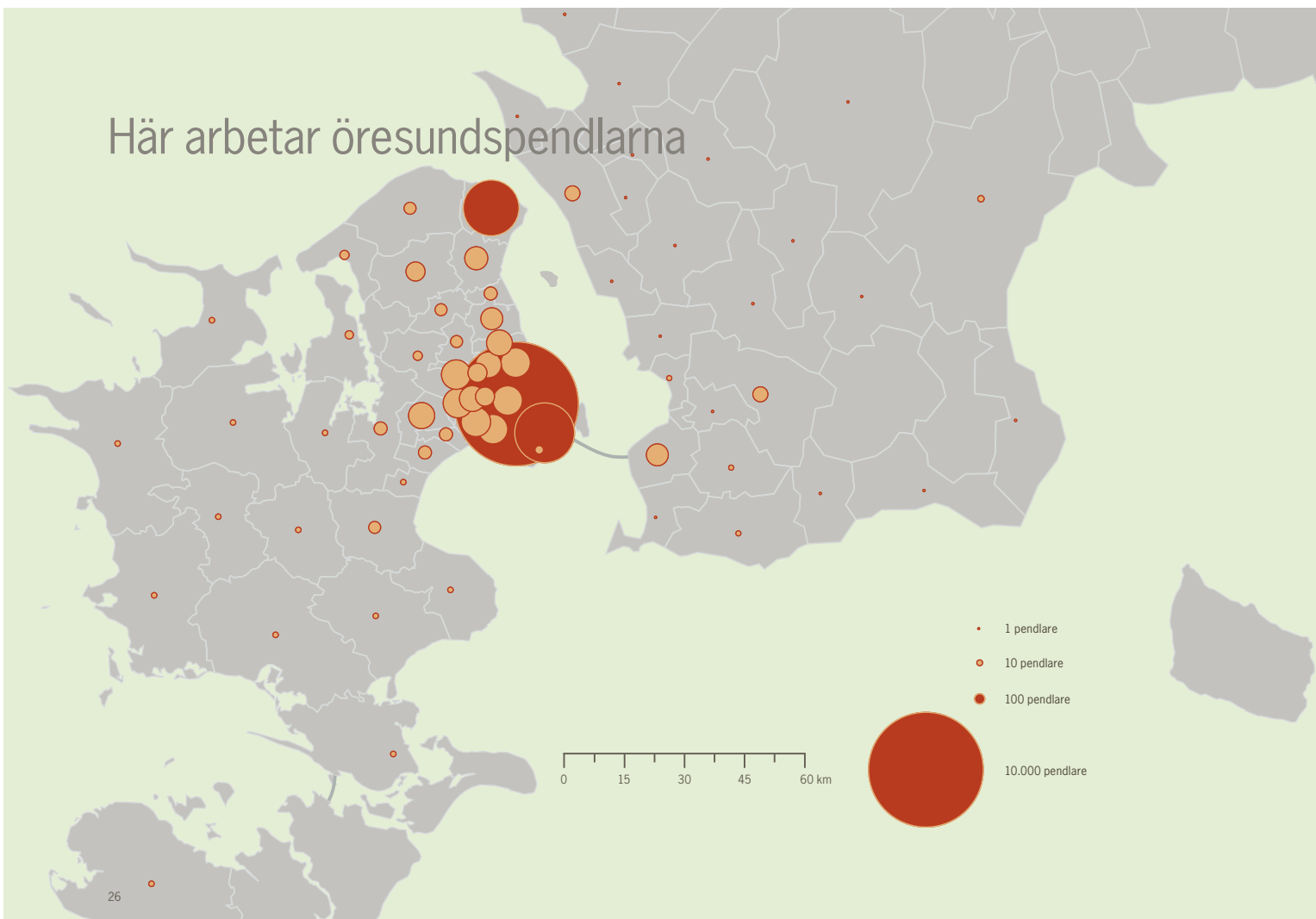
Då slog finanskrisen till med ökad arbetslöshet i Danmark och pendlingen över Öresund gick tillbaka. Under 2014 vände trenden och då hade Øresundsbron i genomsnitt 15.000 pendlare per dag. Totalt pendlade 16.100 personer över Öresund, enligt Ørestat. Förklaringen är att Danmark under 2014 nådde sin högsta sysselsättning sedan 2009.

Genomsnittlig daglig pendling över Øresundsbron

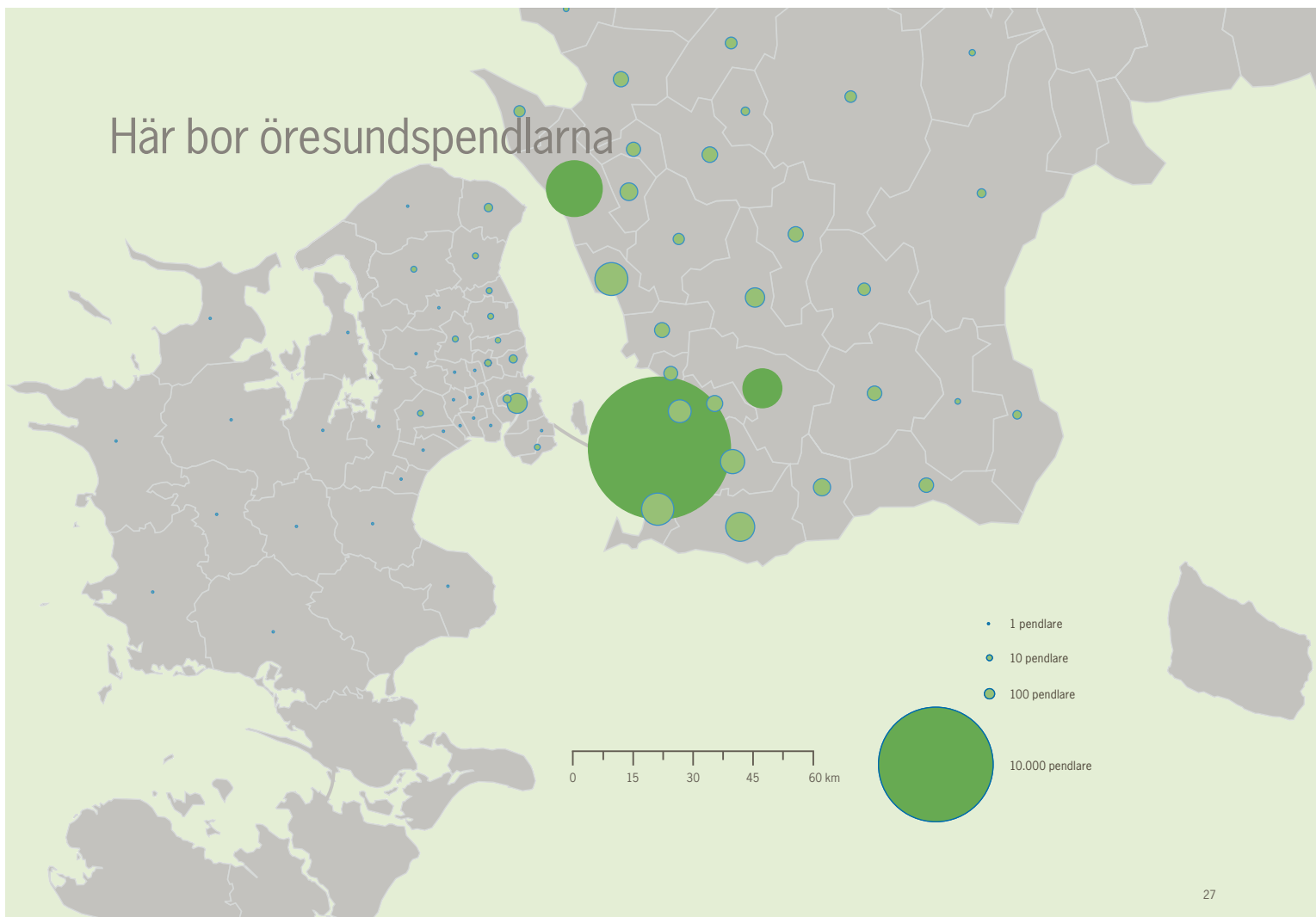
Antal pendlare



Här arbetar öresundspendlarna



Här bor öresundspendlarna



Den gemensamma bostadsmarknaden

Integrationen i Öresundsregionen präglades i början i hög grad av skillnaderna i bostadspriser mellan den danska och den svenska sidan av sundet.

Under 2000-talets första fem år steg bostadspriserna i Danmark dramatiskt, inte minst i Köpenhamnsområdet. Många familjer med genomsnittsinkomster hade inte råd att bo i Köpenhamn. På den svenska sidan var bostadspriserna mycket lägre och Malmö erbjöd en attraktiv möjlighet att bo på rimligt pendlingsavstånd från Köpenhamn.

Prisskillnaden mellan bostäder i Malmö och Köpenhamn kulminerade i början av år 2007. På den danska sidan fick man då betala i genomsnitt 3,5 miljoner DKK för ett hus på 140 kvadratmeter. På den svenska sidan räckte det med 2,2 miljoner DKK.

Malmö och Skåne blev inte mindre intressant av att levnadskostnaderna var betydligt lägre i Malmö än i

Köpenhamn. Lönen från jobbet i Köpenhamn räckte till mycket mer i de svenska butikerna.

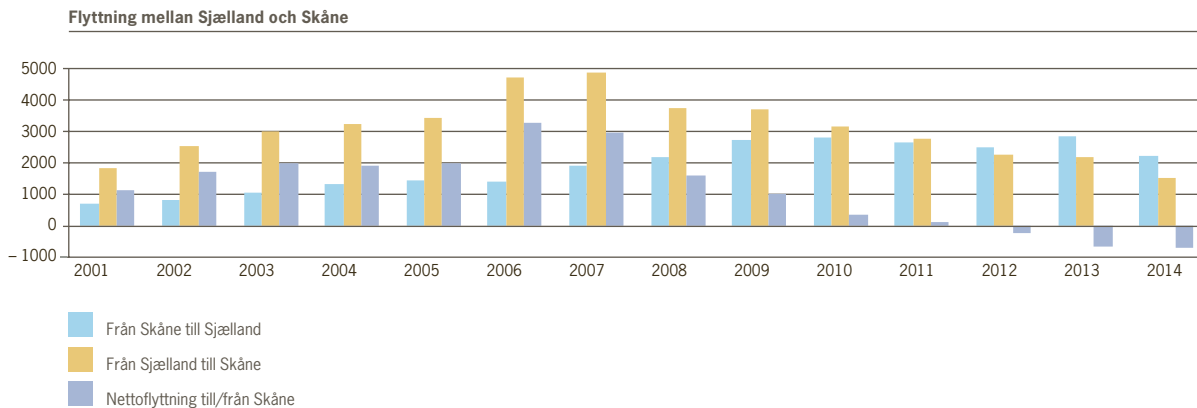
Många danskar valde under denna period att packa flyttkartongerna och bosätta sig i Malmö, särskilt i de södra stadsdelarna Limhamn och Bunkeflostrand, som ligger nära Øresundsbron, eftersom danskarna i regel behöll jobben i Köpenhamn.

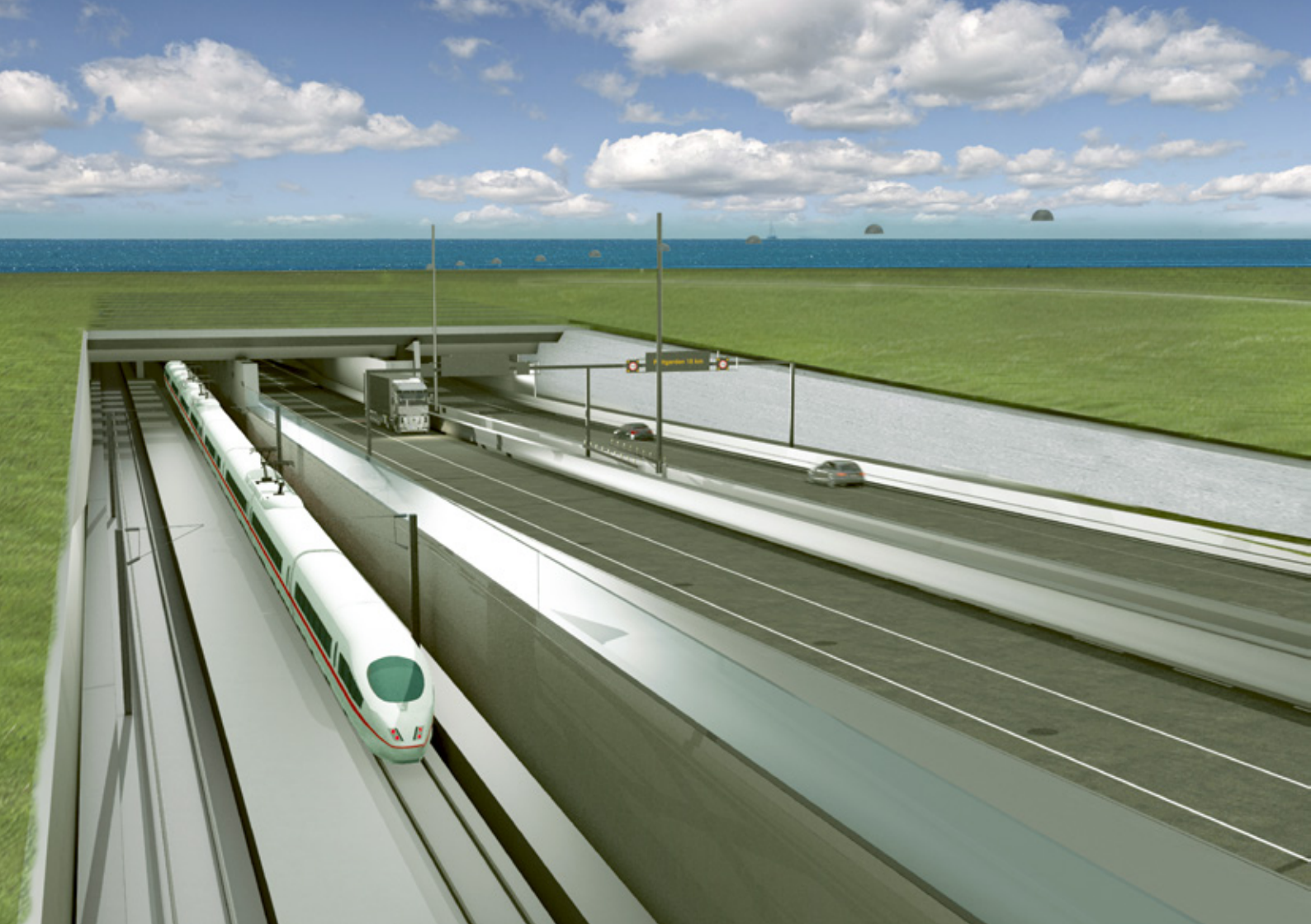
Men 2008 förändrades läget. Den globala finanskrisen bröt ut. Den danska bostadsbubblan sprack. Bostadspriserna i Köpenhamnsområdet sjönk dramatiskt.

I den svenska delen av Öresundsregionen, särskilt i Malmö, gick bostadspriserna däremot upp. Vi årsskiftet 2012-2013 låg kvadratmeterpriset på en enfamiljsbostad i Malmö-området nästan på samma nivå som i Region Hovedstaden.

Konsekvensen blev att det inte längre var lönsamt för danskar att köpa bostad i Skåne. Flyttströmmen från Sjælland till Skåne stannade av. Och många av de danska emigranterna återvände till Danmark. 2006 och 2007 var nettoflyttningen från Sjælland till Skåne mellan 2.000 och 3.000 personer. 2010 hade detta vänts till en nettoutflyttning från Skåne till Sjælland.

Det betyder att bostadsmarknaden inte längre är samma drivkraft för integrationen eller för pendlingen över Øresundsbron. Under 2014 har bostadspriserna åter stigit markant i Köpenhamn, men det har inte gett något utslag i ökad flyttning från Sjælland till Skåne.





Regionen växer med Fehmarn Bält-tunneln

Den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland beräknas stå klar i början av 2020-talet. Då knyts Skåne och Sjælland ihop med Hamburg till en ny tillväxtregion. Samtidigt blir både bil- och tågresorna till kontinenten betydligt snabbare.

Förbindelsen byggs som en knappt 18 km lång sänktunnel för bil- och tågtrafik mellan danska Rødby och tyska Puttgarden. Restiden på den färdiga förbindelsen beräknas till tio minuter med bil och sju minuter med tåg. Restiden med bil mellan Köpenhamn och Hamburg beräknas till 3,5 timmar (en minskning med 1 timme). Med tåg minskar restiden från 4,5 till 2,5 timmar, eftersom järnvägen uppgraderas både på den danska och den tyska sidan av Fehmarn Bält.

Tyskland bygger ut järnvägen till två elektrifierade dubbelspår som förväntas öppna omkring år 2024.

Fehmarn-tunneln blir en del av den europeiska transportkorridoren mellan Skandinavien och Medelhavet, en av EU:s nio prioriterade transportkorridorer. Den kommer att öka rörligheten mellan Sverige, Danmark och Tyskland och erbjuda bättre villkor för resande, pendling och handel.

Tunneln får stor betydelse för näringslivet i Öresundsregionen eftersom Tyskland är både Sveriges och Danmarks största handelspartner. Samtidigt är Skandinavien Tysklands sjunde största handelspartner.

Øresundsbro Konsortiet räknar med att Fehmarn-tunneln kommer att öka vägtrafiken på Øresundsbron med cirka 1.000 fordon per dag.

Historiska milstolpar

23 mars 1991 Regeringarna i Sverige och Danmark skriver under avtalet om att bygga en fast förbindelse över Öresund.

Augusti 1995 Brobygget inleds med muddringsarbeten i Öresund.

Juni 2000 Under Öppen Bro-dagarna går, springer och cyklar flera hundra tusen människor över Øresundsbron.

1 juli 2000 Øresundsbron invigs av Danmarks drottning Margrethe och Sveriges kung Carl XVI Gustaf. Det är folkfest på båda sidor av sundet.

Januari 2005 Øresundsbron introducerar BroPass-avtal till regionens fritidsresenärer. Sedan dess har fler än 330.000 kunder skaffat BroPass.

2007 Flyttningen över Öresund slår rekord. 4.300 flyttar till Skåne och 2.000 flyttar till Sjælland.

2008 Pendlingen över Øresundsbron slår rekord med drygt 17.000 pendlare om dagen.

Maj 2010 50 miljoner bilar har passerat Øresundsbron. Vägtrafiken har klart överträffat prognoserna från invigningen av förbindelsen.

December 2010 Invigning av Citytunneln mellan Øresundsbron och Malmö C.

2014 Vägtrafiken ökar för första gången sedan 2009 och även pendlingen visar en liten ökning.



1 oktober 2013 700 lyktor tänds på Peberholm till minne av flera tusen danska judars flykt över Öresund till Sverige i oktober 1943.

Läs även

Øresundsbro Konsortiet arbetar aktivt med Öresundsregionen och integrationen mellan Själland och Skåne. Du kan läsa mer om det arbetet och resultaten inte bara i "Øresundsbron och regionen", som du sitter med nu, utan också i nedanstående källor:

Fokus Öresund

Fokus Öresund är ett digitalt nyhetsbrev, som ges ut av Øresundsbro Konsortiet. Fokus Öresund förmedlar nyheter om människor, företag och utvecklingen i regionen. Nyhetsbrevet fokuserar på utmaningar och möjligheter för integrationen över Öresund.

twitter: @fokusoresund, fokusoresund.com,

Öresundsdatenbanken

Öresundsdatenbanken innehåller unik gränsregional statistik som beskriver flödena över Öresund samt innehåller jämförbar statistik för de båda landsdelarna. Här hittar du även analyser som beskriver utvecklingen i Öresundsregionen. **orestat.se**

Samhällsansvar och hållbar utveckling

Øresundsbro Konsortiet tar socialt och miljömässigt ansvar i sin verksamhet. I vår CSR-rapport beskriver vi hur vi arbetar med arbetsmiljön och miljön omkring bron, bland annat om den konstgjorda ön Peberholm, som har blivit ett fullskaligt biologiskt experiment. Rapporten ges ut varje år.

oresundsbron.com

Årsredovisning

I Øresundsbro Konsortiets årsredovisning kan du läsa om ekonomiska resultat, verksamheten och trafikutvecklingen under året.

oresundsbron.com





Øresundsbro Konsortiet · Vester Søgade 10 · 1601 København V · Danmark · Tel. +45 33 41 60 00
Øresundsbro Konsortiet · Kalkbrottsgatan 141 · Box 4278 · 203 14 Malmö · Sverige · Tel. +46 (0) 40 676 60 00
info@oresundsbron.com · www.oresundsbron.com