



Øresundsbron og regionen 15 år





Udgivet af Øresundsbro Konsortiet, 2015

Foto: Peter Brinch/Øresundsbron

Carolina Romare/Filmlance

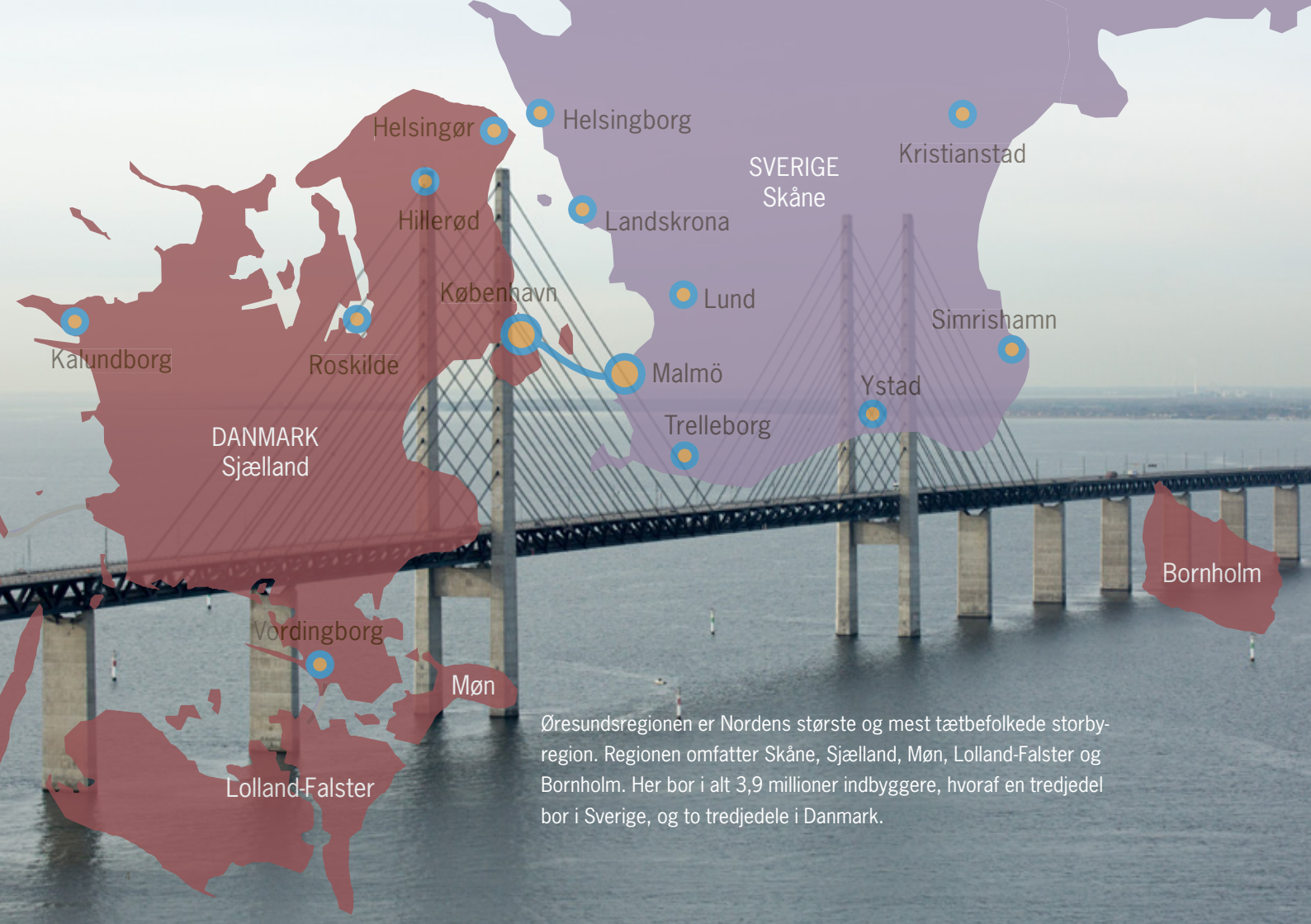
Newcopter/Øresundsbron

Femern A/S

Design: Fikon Design AB

Tryk: Tryckfolket, Malmö





Øresundsregionen er Nordens største og mest tætbefolkede storby-region. Regionen omfatter Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster og Bornholm. Her bor i alt 3,9 millioner indbyggere, hvoraf en tredjedel bor i Sverige, og to tredjedele i Danmark.

15 år med en bro mellem mennesker

Øresundsbron blev bygget for at forbedre kommunikationen mellem Skandinavien og kontinentet. Men det er blot den halve sandhed. Øresundsbron blev også bygget for at forbedre det økonomiske og kulturelle samarbejde mellem Danmark og Sverige.

De to regeringer var enige om at skabe en region – Øresundsregionen – hvor målene blandt andet var øget samhandel og et fælles arbejds- og boligmarked.

Det er måske politik når det er bedst. Når man ser fremad og træffer beslutninger, som gør det muligt at opfylde en vision. Beslutninger, der giver den fremgang for regionen, som vi ser i dag. Broen er en vigtig del i den samfundsopbygning. I år fylder vi 15 år.

Hver dag tilbyder vi en sikker og pålidelig forbindelse for både biler og tog. Vi giver arbejdspendlere en enkel måde at køre bil på over broen. Trygt og sikkert til en rimelig pris. Dem, som vælger toget, har også en let

tilgængelig måde at komme over til den anden side på. Vi tilbyder alle vore fragt- og businesskunder en moderne og enkel måde at gøre forretninger på. Vores måde at udvikle fritidstrafikken på har givet os stor fremgang, og den har fået mange danskere og svenskere til at opdage den anden side af sundet.

Øresundsregionen omfatter næsten fire millioner mennesker, som tilsammen bidrager til en fjerdedel af Sveriges og Danmarks samlede bruttonationalprodukt.

Ambitionen for os på Øresundsbron er at fortsætte den moderne og enkle forbindelse mellem mennesker i Danmark og Sverige. Her tegner vi et billede af regionens aktuelle tilstand og trafikudviklingen på Øresundsbron siden indvielsen i 2000.

Caroline Ullman-Hammer

Øresundsbrons administrerende direktør

Vejtrafikken gik opad efter kriseårene

Øresundsbron er den vigtigste trafikforbindelse mellem Danmark og Sverige. Siden den åbnede er antallet af rejsende over broen fordoblet til cirka 70.000 per dag. 55 procent tager med bil, og 45 procent tager med tog.

Øresundsbron oplevede en kraftig stigning i vejtrafikken på mellem 10 og 17 procent per år fra 2001 til og med 2007. Trafikforøgelsen blev drevet af store forskelle i boligpriser på den svenske og danske side af sundet, og et stort behov for svensk arbejdskraft i København.

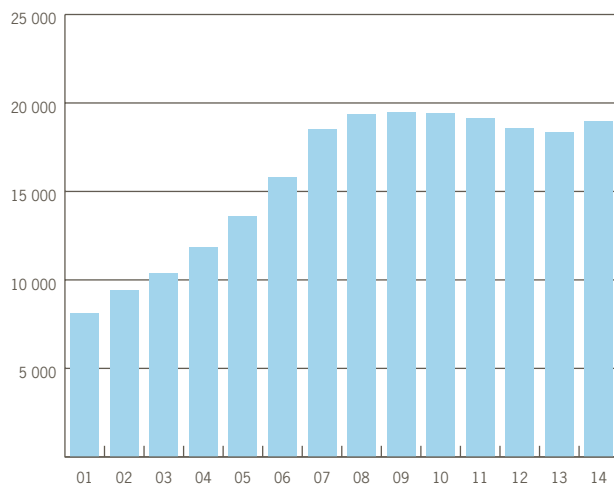
Boligpriserne i Københavnsområdet steg kraftigt i løbet af broens første fem år. Derfor valgte mange danske familier at flytte til Malmø og omegn, hvor boligpriserne var lavere. De blev bropendlere. Samtidig søgte mange svenskere arbejde i Københavnsområdet, hvor lønniveauet var højere, og der var flere ledige jobs. De blev også bropendlere.

I 2008 kom den økonomiske krise. Stigningen i vejtrafikken på Øresundsbron faldt da straks til under 5 procent, og i jubilæumsåret 2010 gik vejtrafikken tilbage for første gang i broens historie. Det skyldtes, at pendlingen sank dramatisk i denne periode. For at modsvare faldet i pendlingstrafikken, har Øresundsbron i stedet satset på at udvikle fritids- og fragttrafikken. Det har være succesfuldt og bevirket at trafikniveauet kun faldt minimalt i de efterfølgende år.

Den svage udvikling fortsatte i årene 2011-2013 inden det vendte opad igen i løbet af 2014. Da blev Øresundsbron passeret af i gennemsnit 19.000 køretøjer per døgn. Det var en stigning på 3,4 procent sammenlignet med 2013.

Gennemsnitlig daglig vejtrafik over Øresundsbron 2001-2014

Antal køretøjer per dag



Fritidsrejserne øges og pendlingen reduceres

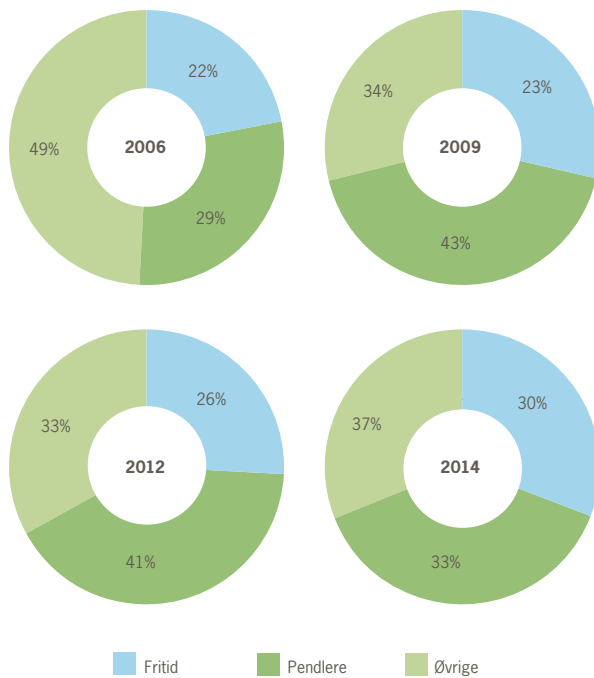
Personbiltrafikken over Øresundsbron består fremfor alt af pendling og fritidsrejser. I 2014 kørte kunder med pendleraftale 33 procent af alle turene over broen. Kunder med fritidsaftalen BroPas stod for 30 procent af personbiltrafikken. Siden 2010 er pendlertrafikken mindsket med 20 procent samtidig med, at antallet af fritidsrejser er øget.

Det betyder ikke, at integrationen aftager – snarere at den ændrer sig til andre former. Fritidstrafikken har stor betydning for, at vi kan lære hinanden at kende over sundet. Svenskerne tiltrækkes især af det store udbud af kultur og shopping i storbyen København. Danskerne har opdaget Skåne med sin fine natur, samt muligheden for at handle billigere i Malmø. Desuden tager mange danskere over Øresundsbron via Ystad for at tage på ferie til Bornholm.

Væksten i fritidstrafikken skyldes især tre faktorer:

- Siden 2005, da fritidsaftalen BroPas blev introduceret, har Øresundsbron opbygget en ny måde at markedsføre sig på over for fritidskunderne. Det nye bonusprogram Club Øresundsbron er blevet modtaget godt. Kunderne får kontinuerligt tips og rabattilbud om oplevelser på den anden side af sundet.
- I 2008 faldt den svenske krone i værdi, så det blev meget billigere for danskere at handle i Sverige. Det udnyttede danskerne samtidig med, at de opdagede et andet udbud i Sverige. Siden da er den svenske krone steget igen, men mange danskere er fortsat med at bruge mere af deres fritid i Sverige.
- SmutTursrabatten blev indført i 2012, og gælder i september–maj i weekender og om aftenen.

Formål med rejsen for personbiler over Øresundsbron



Fragttrafikken trækker læsset

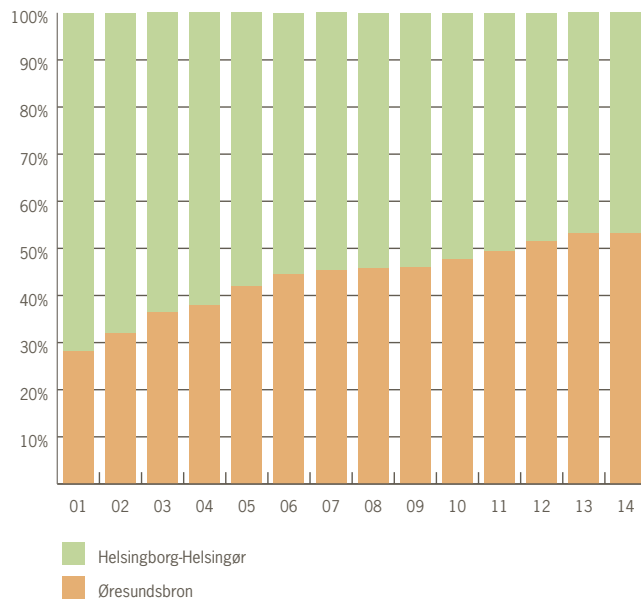
Erhvervstrafikken over Øresundsbron består af person- og varebiler samt lastbiler. Dertil kommer bustrafikken. Erhvervstrafikken udgør stabilt hvert år cirka 20 procent af trafikken over Øresundsbron.

Øresundsbrons andel af fragttrafikken over Øresund er næsten fordoblet siden 2001, og udgjorde i 2014 53 procent. Forklaringen er både en fremgang på markedet, og at flere speditører vælger broen fordi den er hurtigere og logistisk bedre placeret i forhold til kunderne. Store logistikcentre er bygget op ved E6 tæt på blandt andet Øresundsbron.

Udviklingen på fragsiden er stærkt forbundet med samfundsøkonomiske konjunkturer. Ikke bare i Danmark og Sverige, men i hele Europa. En stor del af lastbiltrafikken forbinder Sverige med markederne i Europa. Selv fragt via jernbanen er øget, men ikke i den forudsagte takt.

Øresundsbro Konsortiet stimulerer også integration og handel mellem danske og svenske virksomheder ved at arrangere Øresund Business Meeting, hvor erhvervsfolk fra Sverige og Danmark mødes for at få inspiration til at se mulighederne på den anden side af sundet. De events er blevet meget populære og har mange deltagere.

Markedsandele af fragttrafikken



Vejtrafikken ventes at stige

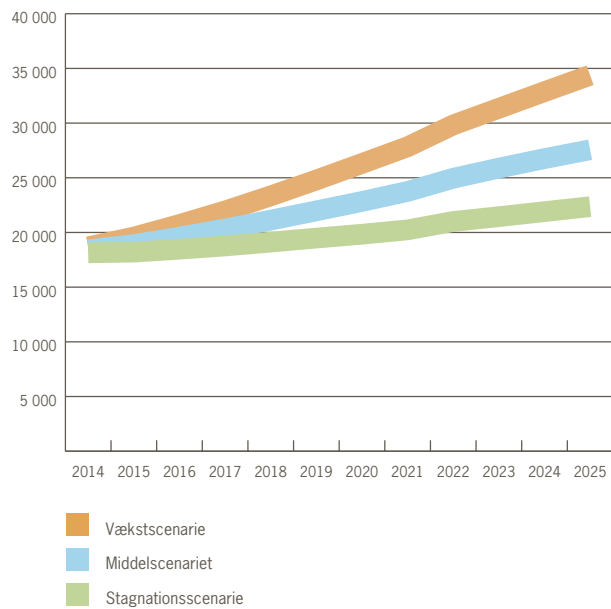
Øresundsbron laver hvert tredje år tre scenarier for udviklingen af vejtrafikken over broen, hvor mid-scenariet anses for at være det mest sandsynlige. I det scenarie beregnes den daglige trafik at stige fra de nuværende 19.000 køretøjer til 23.000 køretøjer i løbet af 2020, og til 28.000 i 2025.

Prognosen baseres på en række forudsætninger:

- Allerede vedtagne beslutninger gennemføres, men ingen nye beslutninger tages om infrastruktur med regional betydning.
- Konkurrenceforholdene mellem Øresundsbron og færgerne mellem Helsingør og Helsingborg fortsætter uændret.
- Når den faste forbindelse under Femern Bælt åbner bidrager den til små 1.000 nye, daglige passager over Øresundsbron.
- Den danske og den svenske økonomi udvikler sig stabilt og ligeligt gennem de næste 10 år.
- Vilkårene for at bo og arbejde over Øresund i form af regler, skatter og lignende forbedres eller fortsætter uændret.

Trafikscenarier – daglig trafik over Øresundsbron

Antal køretøjer



Persontrafikken med tog stiger

Persontrafikken med tog over Øresundsbron er i fortsat stigning. Siden broen åbnede er passagerantallet mere end fordoblet.

Citytunnelen mellem det centrale Malmø og Øresundsbron åbnede i december 2010 og forkortede rejsetiden mellem stationerne i Skåne og Københavns Hovedbanegård. I myldretiden om morgenen og om aftenen går Øresundstogene seks gange i timen mellem Malmø og København. Rejsetiden er 35 minutter.

Med Citytunnelen kom også to nye stationer, Triangeln i det centrale Malmø og Hyllie ved Malmø Arena og shoppingcentret Emporia. De nye stationer har givet mange Malmø-beboere kortere til toget, hvilket også har forkortet rejsetiderne.

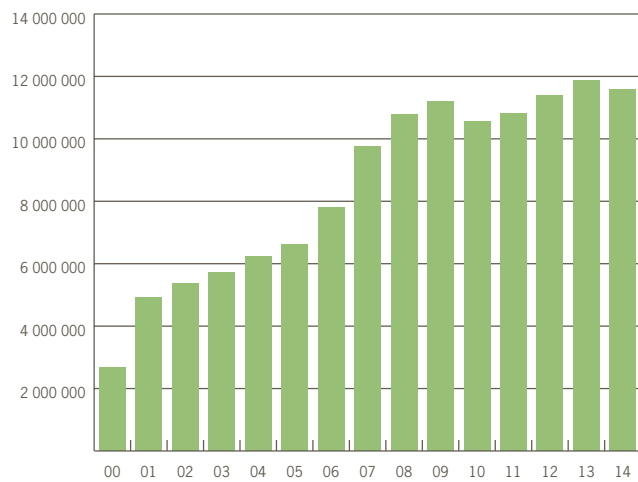
Toget er blevet et attraktivt alternativ til bilen, når starten og målet for rejsen ligger tæt på Øresundstogets linjeføring: Helsingør – København – Øresundsbron – Malmø – Lund og derfra videre mod Gøteborg, Karlskrona og Kalmar.

75 procent af togrejserne er regionale med både start og mål i Øresundsregionen. Halvdelen af alle togpassagererne på Øresundsbron kører tur/retur mellem Malmø og København.

Toget bruges i høj grad af mennesker i regionen som bor på den ene side, og arbejder på den anden side af sundet. Omkring 60 procent af passagererne over Øresund er pendlere. Tre ud af fire togrejsende bor i Sverige. En ud af fire bor i Danmark.

Persontogtrafik over Øresundsbron

Antal passagerer



Trafikken med godstog følger konjunkturerne

Øresundsbron har også trafik fra internationale godstog, som forbinder Sverige med kontinentet. I gennemsnit passerer et godstog per time.

Fra 2001 til 2009 steg mængden af gods, som blev transporteret med tog over Øresundsbron, med i gennemsnit 5 procent per år. Og siden 2001 er godsmængden over broen blevet fordoblet.

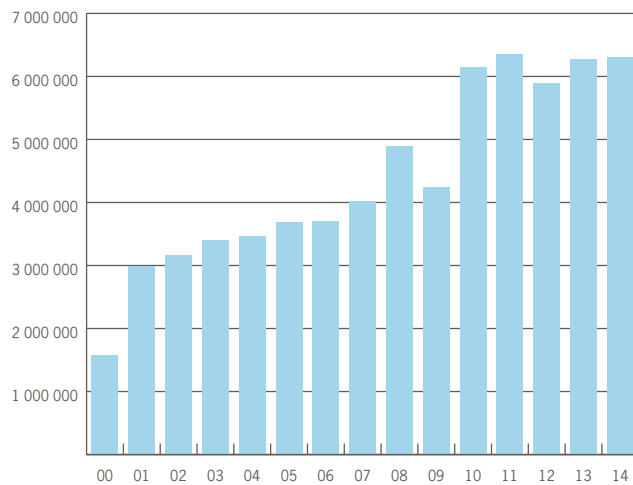
I 2010 blev godsmængden øget kraftigt – 36 procent flere tog og 46 procent mere gods end året før.

I 2014 kørte cirka 8.000 godstog over broen med 6,3 millioner tons gods.

De kommende 20-30 år ventes efterspørgslen på jernbanetrafik over broen at stige. Derfor er det nødvendigt med forbedret kapacitet på de strækninger, som leder til og fra Øresundsbron. En udbygning af visse dele af jernbanestrukturen på begge sider af sundet er en forudsætning for at kunne imødekomme den forventede stigning.

Godsmængder på tog over Øresundsbron

Tons





Finansieringen af Øresundsbron

Danmark og Sverige indgik i 1991 en aftale om at bygge en fast forbindelse over Øresund. Cirka et år senere besluttede regeringerne at skabe en 50/50 procent ejet virksomhed, Øresundsbro Konsortiet, som skulle bygge og drive broen samt optage lån for at finansiere anlægsomkostningerne.

Aftalen fra 1991 slår fast, at anlægget og driften af forbindelsen skal finansieres af broafgifter, som bilisterne betaler. Desuden skal det svenske Trafikverket og danske Banedanmark betale et fast årligt beløb (indeksreguleret) for anvendelsen af jernbanen. Indtægterne skal dække drifts- og renteomkostningerne samt tilbagebetalingen af lånene, som blev optaget for at finansiere bygningen af forbindelsen inklusive landtilslutningerne i Danmark og Sverige.

Da Øresundsbron stod færdig i 2000 havde Øresundsbro Konsortiet en nettogæld på 19,6 milliarder DKK. De to moderselskaber A/S Øresund og SVEDAB AB havde dertil en samlet gæld på 10,5 milliarder DKK. Ved udgangen af 2014 havde Øresundsbro Konsortiet en nettogæld på 15,4 milliarder DKK (rentebærende nettogæld).

Ifølge den seneste beregning (2014) ventes Øresundsbro Konsortiets gæld at være betalt tilbage 33 år efter indvielsen af Øresundsbron. Egenkapitalen ventes at blive genoprettet i 2017, og derefter bliver det muligt at betale udbytte til ejerselskaberne, så de kan begynde at betale af på deres gæld.

Broen giver store gevinster for samfundet

Øresundsbron er ikke bare en hurtigere og mere bekvem måde at rejse på mellem Sverige og Danmark. Den har også en samfundsøkonomisk værdi for begge lande.

Da Øresundsbron åbnede, blev det både betydeligt hurtigere og billigere at rejse over Øresund. Turen mellem tunnelmundingen i Danmark og betalingsanlægget i Sverige tager blot 15 minutter, sammenlignet med flyvebådenes 45 minutter.

Adgangen til et fælles arbejdsmarked bidrager til store økonomiske gevinster for de omgivende samfund. Fremfor alt ved at svenske pendlere bidrager til produktionen i Danmark, og at svenskerne har haft adgang til det danske marked i en periode med høj arbejdsløshed i Skåne. Mange ungdomsarbejdsløse i Malmø har fået deres første job i København inden for service og handel.

Det findes også mange eksempler på samvirke/sam-

arbejde i erhvervslivet, som også har været godt for regionen. Eksempelvis sammenlægningen af havnene i København og Malmø til Copenhagen Malmo Port.

Copenhagen Airport er et stort plus for regionen og en forudsætning for erhvervslivet. Den har bidraget til, at mange virksomheder etablerer sig i regionen. I 2015 vil IKEA indvie sit nye hovedkontor i Malmø.

MAX IV og ESS er store forskningsanlæg, som er under opbygning. De kommer til at påvirke regionen særdeles positivt i fremtiden.

Adgangen til et fælles boligmarked har især givet økonomiske gevinster fordi danskerne haft mulighed for at få billigere boliger i Sverige, da boligpriserne i Danmark var meget højere.

Der er blevet lavet forskellige beregninger af de gevinster målt i kroner – blandt andet fra Øresundskomiteen og Øresundsinstituttet.

A woman with blonde hair, wearing a brown trench coat and dark pants, is leaning over the side of a blue ship. She is holding a vertical pole with blue and yellow diagonal stripes. Her hair is blowing in the wind. In the background, a long, grey concrete bridge with many pillars stretches across the blue ocean under a clear sky. The word "FUEL" is painted in black on the blue railing of the ship.

Tv-serien Bron/Broen

Broen mellem to lande, som er tæt sammenkædede, men stadig forskellige, har skabt forudsætninger for øget kultursamarbejde. Det mest kendte eksempel er tv-serien Bron/Broen, der blev sat stor pris på over hele verden.

Ansvaret for regionen, mennesker og miljø

Øresundsbron spiller en vigtig rolle for de samfund, som den er en del af. Derfor kræves det, at Øresundsbro Konsortiet er en sund virksomhed, som tager ansvar for mennesker og miljø.

Mange vigtige samfunksfunktioner beror på Øresundsforbindelsen. Mennesker må kunne tage til deres arbejdspladser for at virksomhederne i regionen kan fungere, ikke mindst sundhedsvæsenet og myndighederne. Rejsende og personale skal kunne tage til og fra lufthavnen i Kastrup. Derfor er konsortiets vigtigste opgave at opretholde en åben, tilgængelig og sikker forbindelse 24 timer i døgnet.

Øresundsbron bidrager til en social, økonomisk og miljømæssig holdbarhed.

Energiforbruget er sænket markant fordi gammel teknik er blevet erstattet af moderne, blandt andet

belysningen på forbindelsen. Hastighederne ved betalingsanlægget er sænket gennem installationen af fleksible fartforhindringer, hvilket har ledt til et bedre og mere sikkert miljø for kunder og medarbejdere. I 2015 vil dansk politi begynde på fartkontrol i tunnelen. Et nyt driftssystem for trafikovervågningen forbedrer sikkerheden.

Før byggeriet af Øresundsbron var der frygt for, at den skulle skade miljøet. I stedet har det vist sig, at forbindelsen har haft en god påvirkning af fremfor alt vandet i Øresund. Her findes nu en af Europas største, sammenhængende muslingebanker, og Øresundsbrons pyloner skaber underjordiske rev, hvor muslingerne trives. Det unikke plante- og dyreliv på den kunstige ø Peberholm lokker eksperter til fra hele verden.



Det fælles arbejdsmarked

Allerede inden Øresundsbron åbnede pendlere omkring 1.500 personer mellem Malmø og København. De fleste var svenskere, som hver morgen steg på flyvebåden for at komme på job. Med Øresundsbron blev det pludselig realistisk for mange flere at bo på den ene side af sundet, og arbejde på den anden.

København er den dominerende storby i regionen med over en million indbyggere. Omkring hver tredje øresundsborger bor i København – og i et varieret arbejdsmarked. Det tiltrækker naturligvis arbejdskraft fra hele regionen, især fra Malmø.

Pendlingen er også ganske ensrettet mod Danmark om morgenen og mod Sverige om aftenen. Omkring 90 procent af pendlerne over Øresundsbron bor i Sverige og arbejder i Danmark.

60 procent af pendlerne med bolig i Sverige og arbejde i Danmark bor i Malmø. Derefter følger Helsingborg med 10 procent og Lund med 5 procent. Deres

arbejdspladser ligger først og fremmest i den danske hovedstad. Mere end 80 procent arbejder i Københavnsområdet. Billedet var et helt andet før Øresundsbron, hvor kun 38 procent af pendlerne til Danmark boede i Malmø, mens 27 procent boede i Helsingborg.

De danske pendlere med arbejde i Sverige bor primært i Københavnsområdet, og de arbejder især i Malmø, efterfulgt af Lund og Helsingborg.

I 2005 gjorde svenskerne deres store indtog på det danske arbejdsmarked. Der var stor arbejdskraftmangel i København, og høj arbejdsløshed i Skåne. Og eftersom lønniveauet i Danmark desuden var betydeligt højere end i Sverige, så blev de danske jobs attraktive.

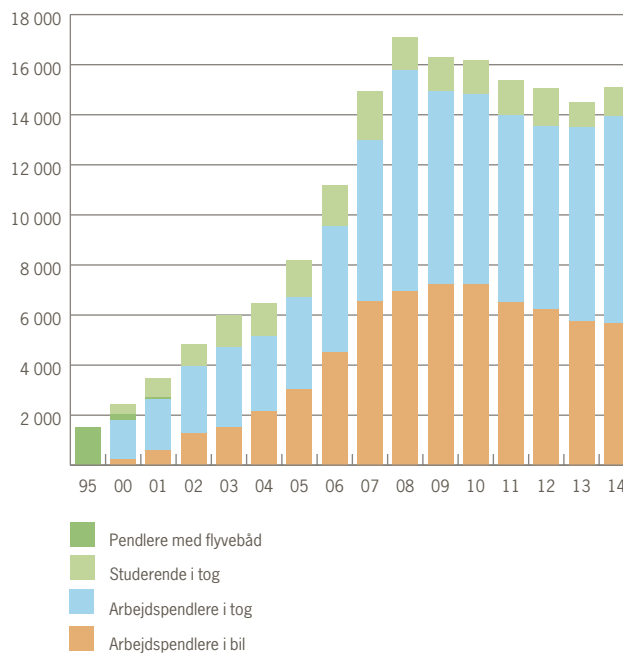
Det kulminerede i 2007, da 6.667 svenskere fik jobs i Danmark. Det var næsten dobbelt så mange som i 2006, og fem gange så mange som i 2005. De cifre slog igennem i trafikstatistikken på Øresundsbron, hvor

pendlingstrafikken slog rekord med 17.000 pendlere i 2008. Det indebar en tidobling siden Øresundsbron blev åbnet.

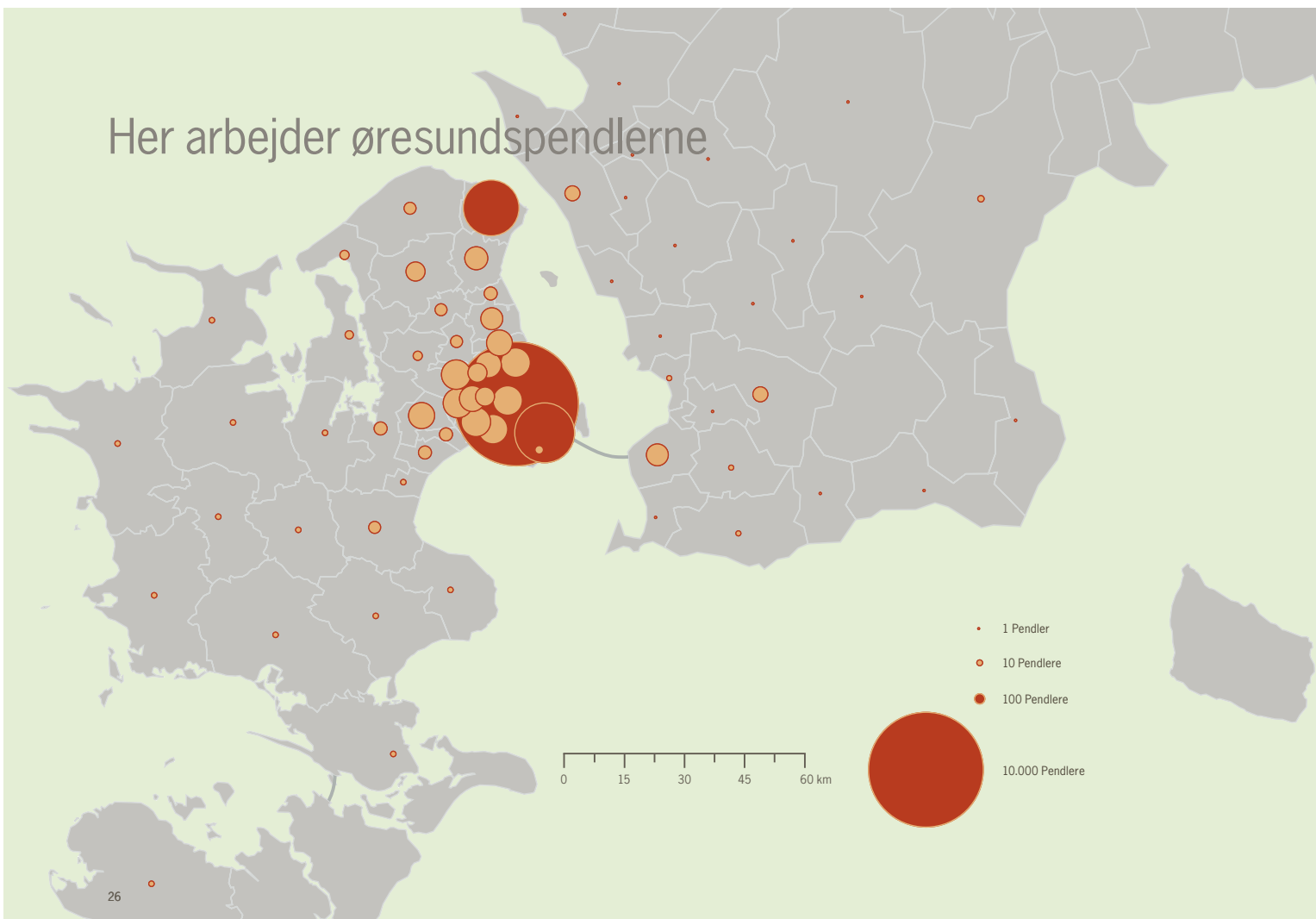
Da finanskrisen slog igennem med øget arbejdsløshed i Danmark, gik pendlingen over Øresund tilbage. I 2014 vendte den tendens, og da havde Øresundsbron i gennemsnit 15.000 pendlere per dag. Totalt pendlede 16.100 personer over Øresund ifølge Ørestat. Forklaringen er, at Danmark i 2014 nåede sin højeste beskæftigelse siden 2009.

Gennemsnitlig daglig pendling over Øresundsbron

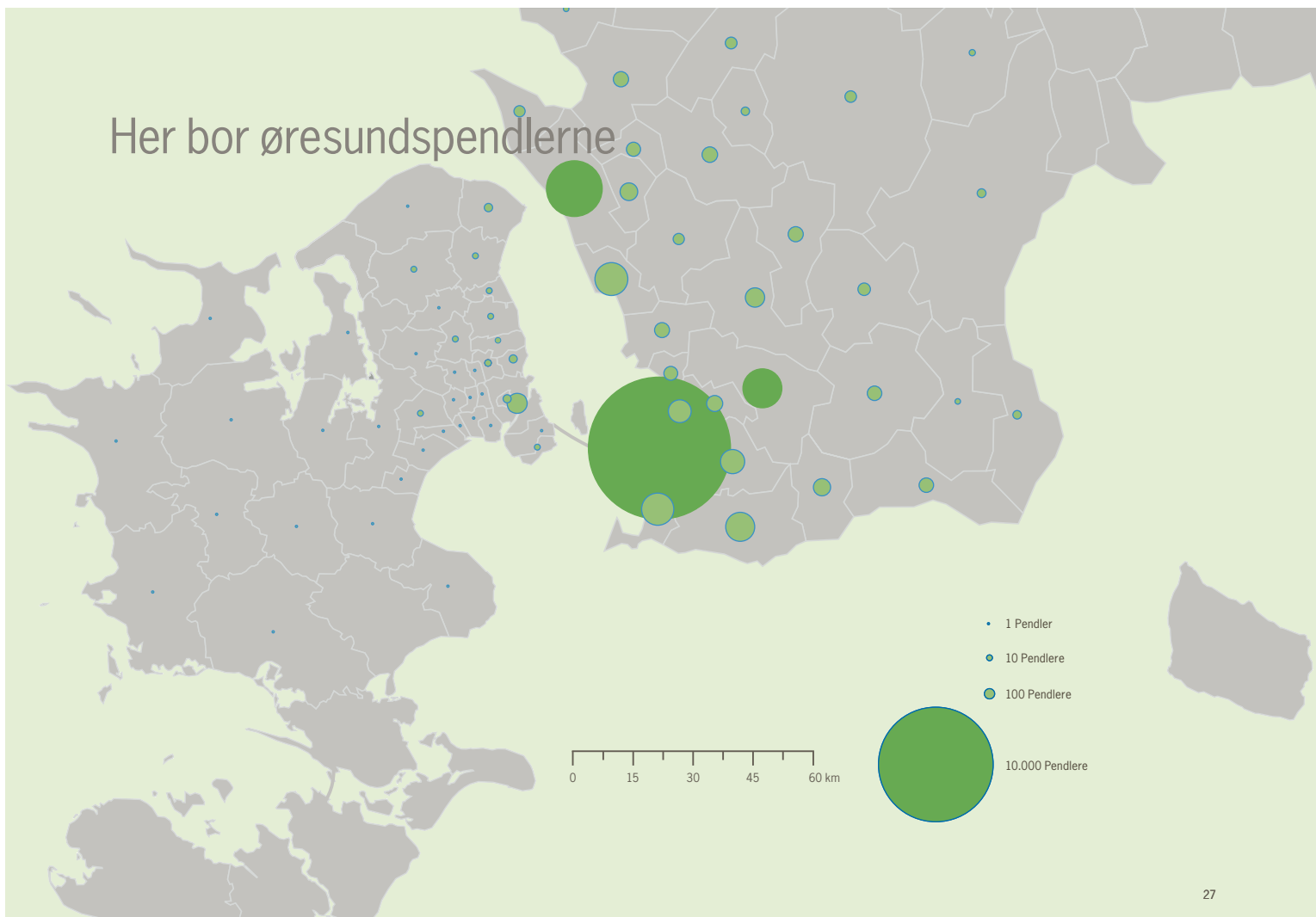
Antal pendlere



Her arbejder øresundspendlerne



Her bor øresundspendlerne



Det fælles boligmarked

Integrationen i Øresundsregionen har i høj grad været drevet af forskelle i boligpriserne på den danske og den svenske side af sundet.

I første del af 00'erne steg boligpriserne i Danmark dramatisk, ikke mindst i Københavnsområdet. Mange familier med gennemsnitsindkomster havde ikke råd til at bo i København. På den svenske side var boligpriserne meget lavere, og Malmø tilbød en attraktiv mulighed for at bo i rimelig pendlingsafstand fra København.

Prisforskellene mellem boliger i Malmø og København kulminerede i begyndelsen af 2007. På den danske side skulle man da betale i gennemsnit 3,5 millioner DKK for et hus på 140 kvadratmeter. På den svenske side rakte det med 2,2 millioner DKK.

Malmø og Skåne blev ikke mindre interessante af, at levestandarden var betydeligt lavere i Malmø sammenlignet med København. Lønnen fra jobbet

i København strakte til meget mere i de svenske butikker.

Mange danskere valgte i den periode at pakke flyttekasserne og bosætte sig i Malmø. Især i de sydlige bydele Limhamn og Bunkeflostrand, som ligger nær Øresundsbron, for de beholdt som regel jobbet i København.

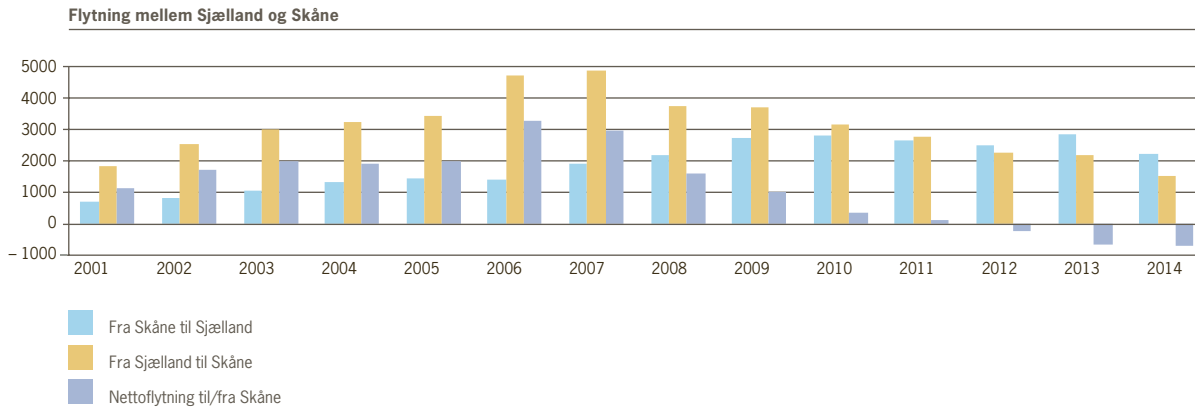
Men i 2008 ændredes billedet. Den globale finanskrisen brød ud. Den danske boligboble bristede, og boligpriserne i Københavnsområdet faldt dramatisk.

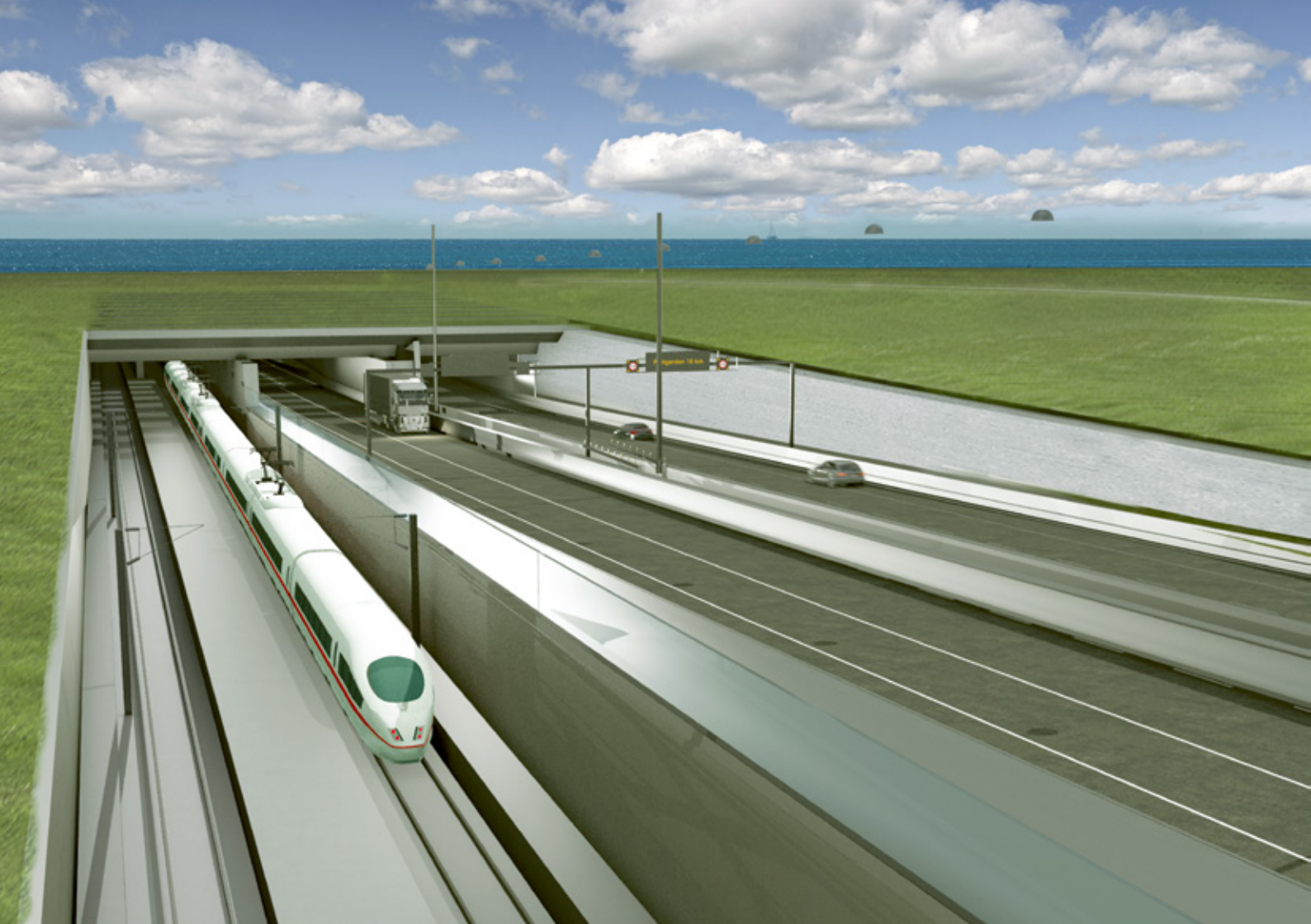
I den svenske del af Øresundsregionen, specielt i Malmø, gik boligpriserne derimod op. Ved årsskiftet 2012-2013 lå kvadratmeterprisen på en familieboli i Malmø-området næsten på samme niveau som i Region Hovedstaden.

Konsekvensen blev, at det ikke længere kunne betale sig for danskere at købe boliger i Skåne. Flyttestrøm-

men fra Sjælland til Skåne blev bremset. Og mange af de danske emigranter vendte tilbage til Danmark. I 2006 og 2007 var nettoflytningen fra Sjælland til Skåne mellem 2.000 og 3.000 personer. I 2010 var det vendt til en nettoudflytning fra Skåne til Sjælland.

Det betyder, at boligmarkedet ikke længere har samme drivkraft for integrationen eller for pendlingen over Øresundsbron. I 2014 er boligpriserne atter steget markant i København, men det har ikke givet sig udslag i øget flytning fra Sjælland til Skåne.





Regionen vokser med Femern Bælt-tunnelen

Den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland beregnes til at stå klar i begyndelsen af 20-tallet. Da knyttes Skåne og Sjælland sammen med Hamborg til en ny vækstregion. Samtidig bliver både bil- og togrejserne til kontinentet betydeligt hurtigere.

Forbindelsen bygges som en knapt 18 kilometer lang sænketunnel til bil- og togtrafik mellem danske Rødby og tyske Puttgarden. Rejsetiden på den færdige forbindelse beregnes til ti minutter med bil, og syv minutter med tog. Rejsetiden med bil mellem København og Hamborg beregnes til 3,5 timer (en reduktion med 1 time). Med tog mindskes rejsetiden fra 4,5 til 2,5 timer, eftersom jernbanen opgraderes både på den danske og den tyske side af Femern Bælt.

Tyskland udbygger jernbanen til to elektrificerede dobbeltspor som forventes at åbne omkring år 2024.

Femern-tunnelen bliver en del af den europæiske transportkorridor mellem Skandinavien og Middelhavet som en af EU's ni prioriterede transportkorridorer. Den kommer til at øge bevægeligheden mellem Sverige, Danmark og Tyskland og tilbyde bedre vilkår for rejse, pendling og handel.

Tunnelen får stor betydning for erhvervslivet i Øresundsregionen eftersom Tyskland er både Sveriges og Danmarks største handelspartner. Samtidig er Skandinavien Tysklands syvende største handelspartner.

Øresundsbro Konsortiet regner med at Femern-tunnelen kommer til at øge vejtrafikken på Øresundsbron med små 1.000 køretøjer per dag.

Historiske milepæle

23. marts 1991 Danmarks og Sveriges regeringer underskriver aftalen om at anlægge en fast forbindelse over Øresund.

August 1995 Brobyggeriet indledes med offshore gravearbejder i Øresund.

Juni 2000 Ved Åben Bro-dagene går, løber og cykler flere hundrede tusinde mennesker over Øresundsbron.

1. juli 2000 Øresundsbron indvies af Danmarks Dronning Margrethe og Sveriges Kong Carl Gustaf. Der er folkefest på begge sider af sundet.

Januar 2005 Øresundsbron introducerer aftalen BroPas til regionens ferie- og fritidsrejsende. Siden har næsten 330.000 kunder bestilt BroPas.

2007 Flytningerne over Øresund slår rekord. 4.300 flytter til Skåne og 2.000 flytter til Sjælland.

2008 Pendlingen over Øresundsbron slår rekord med omkring 17.000 pendlere om dagen.

Maj 2010 50 millioner biler har passeret Øresundsbron. Vejtrafikken har klart overhalet prognoserne fra indvielsen af forbindelsen.

December 2010 Indvielsen af Citytunnelen mellem Øresundsbron og Malmø C, som giver kortere rejsetider med toget over Øresund.

2014 Vejtrafikken stiger for første gang siden 2009, og selv pendlingen viser en lille stigning.



Den 1. oktober 2013 700 lygter blev tændt på Peberholm til minde om flere tusinde danske jøders flugt over Øresund til Sverige i oktober 1943.

Læs mere

Øresundsbro Konsortiet arbejder aktivt med Øresundsregionen og integrationen mellem Sjælland og Skåne. Du kan læse mere om det arbejde og resultaterne – ikke bare i Øresundsbron og regionen, som du sidder med nu, men også i nedenstående kilder:

Fokus Øresund

Fokus Øresund er et digitalt nyhedsbrev, som udgives af Øresundsbro Konsortiet. Fokus Øresund formidler nyheder om mennesker, virksomheder og udviklingen i regionen. Nyhedsbrevet fokuserer på udfordringer og muligheder for integrationen over Øresund.

twitter: @fokusoresund, fokusoresund.com

Øresundsdatabasen

Øresundsdatabasen indeholder unik, grænseregional statistik, som beskriver strømmene over Øresund samt indeholder sammenlignelig statistik for begge landsdele. Her finder du endda analyser, som beskriver udviklingen i Øresundsregionen.

orestat.se

Samfundsansvar og holdbar udvikling

Øresundsbro Konsortiet tager socialt og miljømæssigt ansvar i sin virksomhed. I vor CSR-rapport beskriver vi hvordan vi arbejder arbejdsmiljø og miljøet omkring broen, blandt andet om den kunstige ø Peberholm, som er blevet et fuldt skaleret, biologisk eksperiment. Rapporten udgives hvert år.

oresundsbron.com

Årsrapport

I Øresundsbro Konsortiets årsrapport kan du læse om økonomiske resultater, virksomheden og trafikudviklingen i løbet af året.

oresundsbron.com





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