



Øresundsbron och regionen 18 år





Utgiven av Øresundsbro Konsortiet 2018

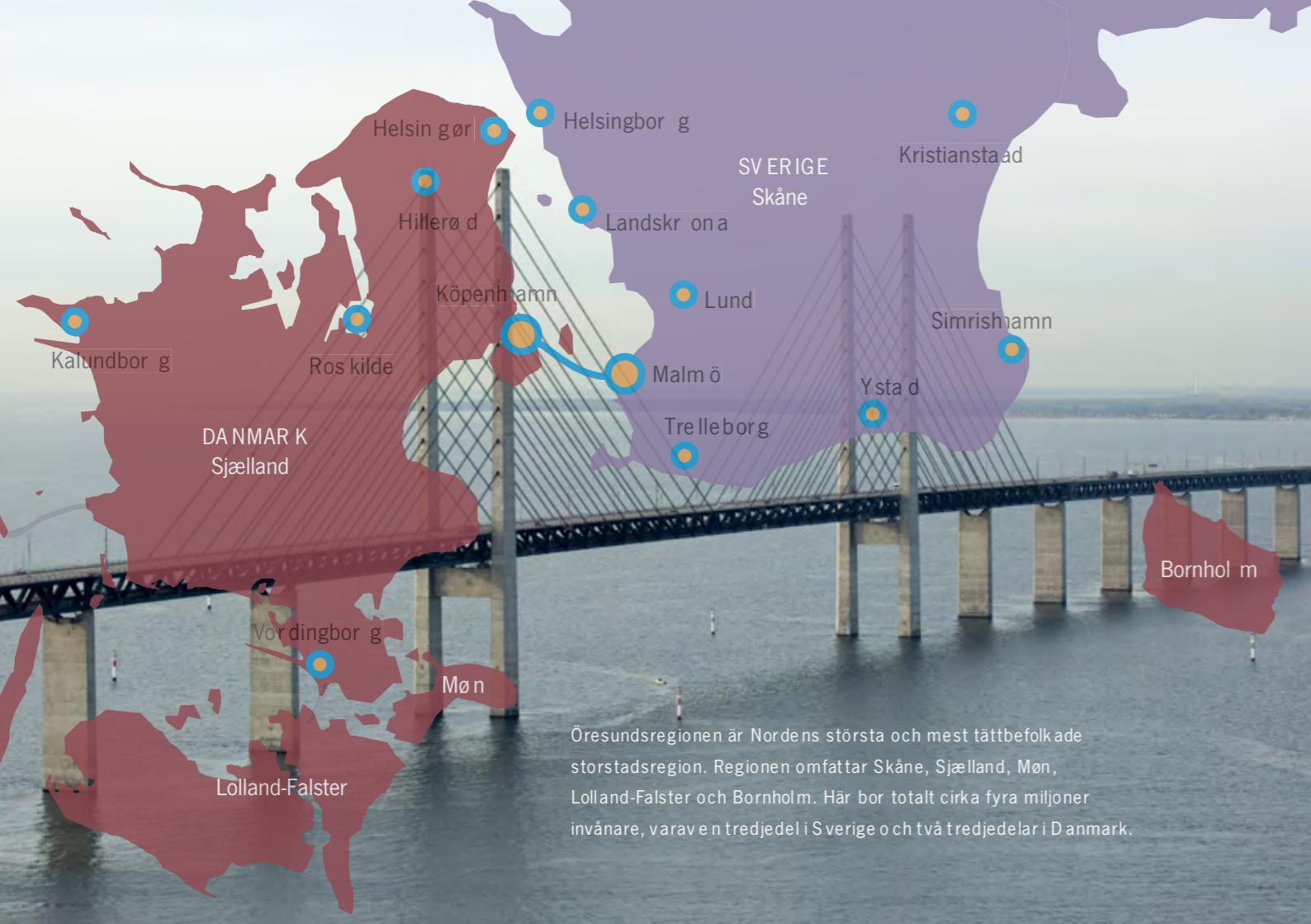
Foto: Peter Brinck/Øresundsbron
Carolina Romare/Filmance

Newcopter/Øresundsbron

Femern A/S

Design: Fikon Design AB

Tryk: Holmbergs, Malmö 2018



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

En spännande bro-resa i 18 år

Øresundsbron byggdes för att förbättra kommunikationerna mellan Skandinavien och kontinenten och för att förbättra det ekonomiska och kulturella samarbetet mellan Danmark och Sverige. Regeringarna i Sverige och Danmark var överens om att skapa en region med ökad handel och en gemensam arbets- och bostadsmarknad.

Idag lever vi mitt i den framgång som bron har skapat. Regionen är ett kraftcentrum, som bidrar till båda ländernas utveckling. De fyra miljoner människor, som bor här, svarar för en fjärdedel av Sveriges och Danmarks samlade bruttonationalprodukt.

Vår region möter ständigt utmaningar. Ekonomiska konjunkturer, politiska beslut och olika händelser i omvärlden påverkar oss. Men det går hela tiden framåt.

Øresundsbron är den bästa vägen till andra sidan Öresund. Vi ger pendlare, frakt-, affärs- och fritidskunder ett enkelt och prisvärt sätt att köra bil över bron. Bron har inga avgångstider utan är alltid öppen och det är mycket smidigt att utan planering kunna välja att resa.

De som väljer tåget, vilket bland annat många pendlare gör, har också en smidig resa över bron med täta avgångar till andra sidan Öresund.

Øresundsbron länkar samman människor i regionen och vidare ut i Europa. I det här häftet tecknar vi en bild av regionens utveckling och trafikutvecklingen på Øresundsbron sedan invigningen år 2000.

Caroline Ullman-Hammer
Øresundsbrons verkställande direktör

Genom krisår mot rekord

Øresundsbron är den viktigaste trafiklänken mellan Danmark och Sverige. Varje dag görs cirka 70.000 personresor över bron. 55 procent åker med bil och 45 procent åker med tåg.

Från 2001 till och med 2007 ökade biltrafiken med 10-17 procent om året. Ökningen i pendlingstrafiken drevs av situationen på bostads- och arbetsmarknaden. Danskar flyttade till Sverige och fick ett billigare boende och andra levnadsomkostnader. Svenskar fann en arbetsmarknad med fler jobb och högre löner i Danmark, ungdomar hittade sitt första arbete i Köpenhamn. Bron öppnade helt nya möjligheter att enkelt och smidigt pendla över sundet.

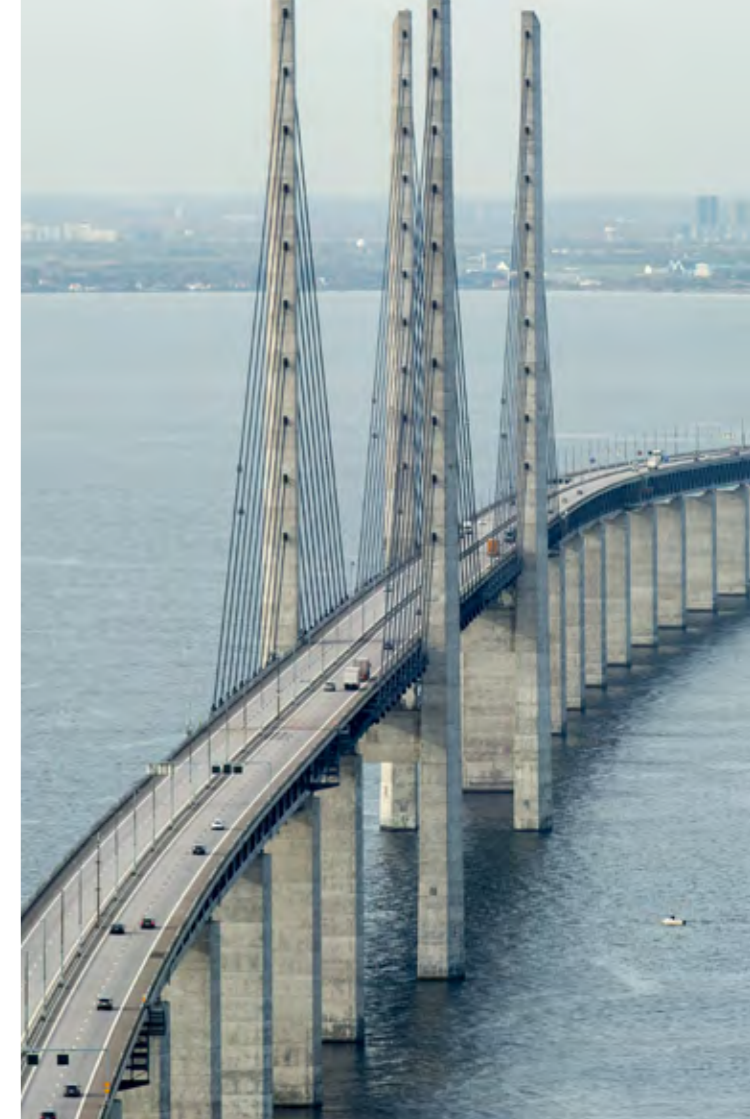
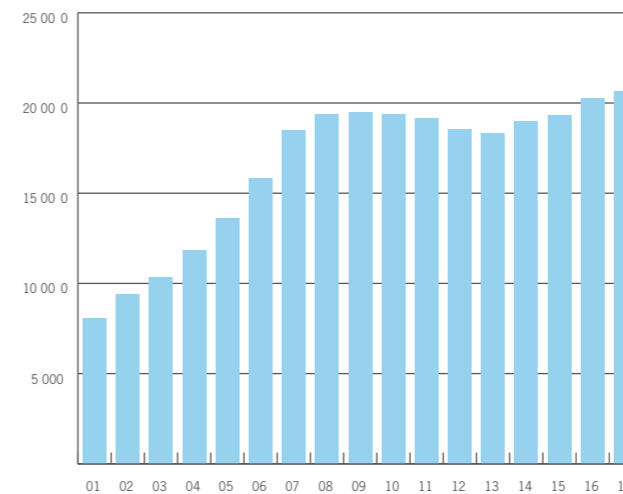
Den ekonomiska krisen 2008 drabbade även oss. Vägtrafikökningen på Øresundsbron avtog och låg på strax under 5 procent. Försvagningen fortsatte under åren 2011-2013, innan det vände uppåt under 2014.

Under 2016 noterades flera nya trafikrekord. 2017 slogs rekord i antal bilar under ett dygn (32.000), antal bilar under en månad (847.100) samt antal bilar under ett år (7.530.255). Under 2018 är utvecklingen mer stillastående.

Fritidsresandet över sundet har blivit ett begrepp och en självklarhet i regionen under de år bron funnits. Överfarter som är kopp lade till fritidsaktiviteter har ökat markant de senaste åren. Även frakt- och busstrafiken har ökat.

Genomsnittlig daglig vägtrafik över Øresundsbron 2001-2017

Antal fordon per dag



Fritidsresorna ökar

Under de första åren var pendlingstrafiken det största kundsegmentet. Numera har fritidsresandet intagit första plats. Under 2017 stod pendlare och fritidsresenärer för lika stor del av trafiken, en tredjedel var, ungefär.

Fritidsresandet fyller en viktig funktion för integrationen mellan länderna. Genom den lär vi känna varandra över sundet. Svenskarna dras 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 danskare över Øresundsbron till Ystad och med färjan till Bornholm.

Framgången i fritidstrafiken beror framför allt på tre faktorer:

- 2005 introducerades fritidsavtalet BroPass. Øresundsbron började bygga en kontakt med sina

avtalskunder och ett nytt sätt att marknadsföra erbjudanden på andra sidan sundet. För månsprogrammet Club BroPass ger tips, rabatt-erbjudanden och inspiration till resor över sundet och är idag en mycket viktig del i vår framgång.

- 2008 försvagades den svenska kronan. Det blev mycket billigare för danskarna att handla i Sverige och de upptäckte utbudet i Sverige. När sedan den svenska kronan steg igen, fortsatte många danskare att besöka Sverige. 2016 försvagades den svenska kronan igen, vilket ökade antalet resor från Danmark till Sverige, medan vi har upplevt en minskning i antalet resor från Sverige till Danmark där valutakursen innebär högre priser för svenskarna.
- 2012 infördes SnabbTursrabatten som gäller helger och kvällar september-april. Den ger BroPass-kunderna rabatt om de kör fram och tillbaka över bron inom sex timmar.

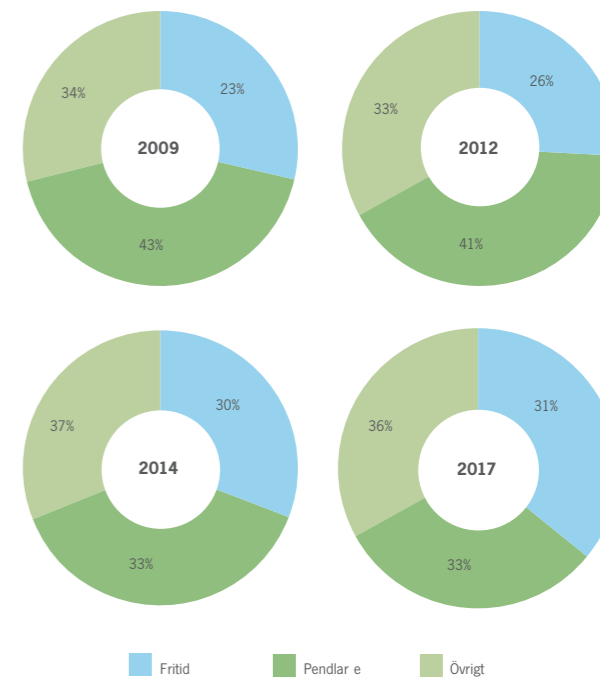
Pendlingen påverkades av gränskontrollerna

Pendlingstrafiken ökade de första åren efter öppnandet av bron. Den gick tillbaka under en period, som följde av finanskrisen, men hade börjat vända och öka igen när gränskontrollerna i Sverige infördes 2015.

Gränskontrollerna gjorde tågresandet besvärligare. En del av resenärerna valde att åka bil, buss och taxi över bron istället. Det gav ytterligare en skjuts åt pendlingstrafiken på motorvägen, men påverkade samhället omkring bron negativt. Det fria flödet och människors möjligheter att bo och arbeta på tvärs över sundet är en förutsättning för en god utveckling och integration i regionen.

Under 2017 lättade kontrollerna, tågresandet förbättrades och avgångarna blev tätare igen, och många pendlare återgick till tåg.

Syftet med resan för personbilar över Øresundsbron



Bron viktig för fraktrafiken över sundet

Företagstrafiken över Øresundsbron består av affärstrafik med personbilar och varubilar samt fraktrafik i varubilar och lastbilar. Därtill kommer busstrafiken. Företagstrafiken utgör cirka 25 procent av trafiken över Øresundsbron.

Øresundsbrons andel av fraktrafiken över Öresund har nästan fördubblats sedan år 2001, som var bronns första hela år i drift. 2017 var andelen 53 procent. Framgången beror på riktade marknadsföringsinsatser, nära dialog med våra kunder och en konkurrenskraftig prissättning, som gett fint resultat. Många speditörer väljer bron för att den är snabbare och geografiskt välplacerad i förhållande till deras kunder. Stora logistikcentra har byggts upp vid E6 med närhet till bland annat Øresundsbron.

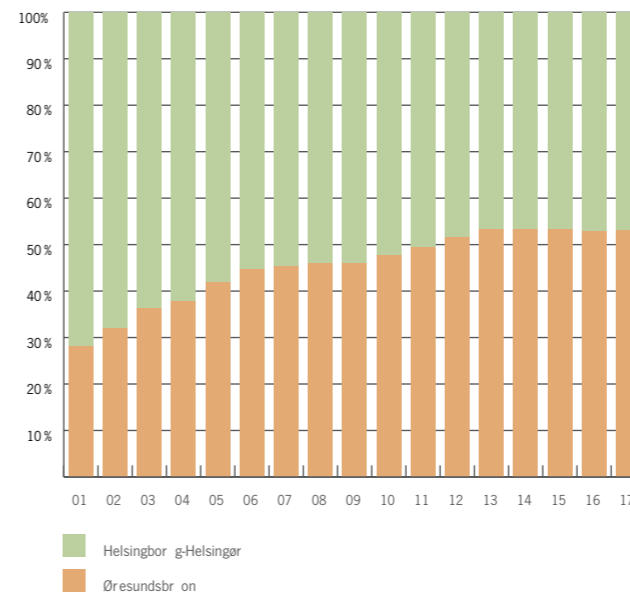
Utvecklingen på fraktsidan har en stark koppling till samhällsekonomiska konjunkturer, inte bara i Danmark

och Sverige, utan i hela Europa. En stor del av lastbilstrafiken förbinder Sverige med marknaderna i Europa.

Under 2016 ökade trafiken med bussar, taxi och hyrbilar som en följd av problemen som gräns- och ID-kontrollerna skapade för tågpendlarna. Busstrafiken ökade med 11 procent eller 14 bussar per dag i genomsnitt. Under 2017 gick dessa siffror tillbaka något, när transportöransvaret togs bort, gränskontrollerna gjordes om och tågresandet underlättades igen.

Øresundsbro Konsortiet bidrar till integration och affärer mellan danska och svenska företag i regionen genom att fem gånger per år arrangera Øresundsbron Business Meetings, där affärsfolk från båda sidor av sundet träffas för att få inspiration att se möjligheterna på andra sidan sundet. Dessa möten har haft upp emot 6.000 besökare sedan starten 2010.

Marknadsandelar av fraktrafiken



Vägtrafiken väntas öka

Øresundsbronns senaste prognos för vägtrafik-utvecklingen visar att fram till år 2035 väntas totaltrafiken öka med mellan 2,1 och 2,5 procent per år. Enda undantaget är 2028, det året då Fehmarn Bält-förbindelsen beräknas vara i drift. Då blir ökningen något högre.

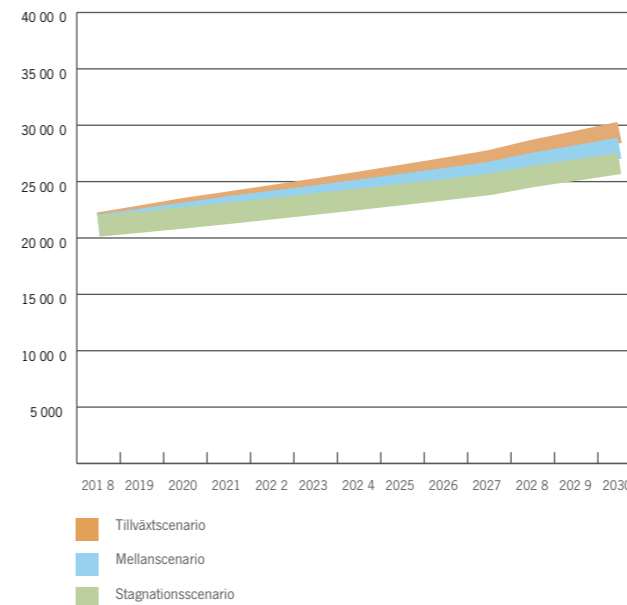
Frakttrafiken ökar generellt i vår omvärld. Fler varor transporteras på en allt billigare fraktmarknad. Frakttrafiken väntas öka från 6,3 till 8,2 procent av den totala trafiken över bron fram till 2035.

Fritidstrafiken med BroPass kommer också öka starkt. Det är den trafikkategori som Øresundsbron kan påverka mest genom prissättning, erbjudanden och marknadsföring.

Prognosen baseras på en rad förutsättningar, bland annat att redan tagna beslut genomförs, att inga nya beslut tas om infrastruktur av regional betydelse samt att konkurrensförhållandet mellan Øresundsbron och färjorna mellan Helsingborg och Helsingør blir oförändrat.

Trafikscenarier – daglig trafik över Øresundsbron

Antal fordon



Kapacitet och ny infrastruktur

I Sverige och i Danmark förs till och från intensiva debatter om utbyggnad av infrastruktur och nya förbindelser över Öresund. Då nämns också det väntade kapacitetsproblemet, som handlar om att det helt enkelt kommer bli för trångt, framför allt på järnvägen, vid resor över sundet.

Det är inte Öresundsbron som kommer bli den första flaskhalsen. Öresundsbro Konsortiets egna prognoser, liksom den rapport om kapaciteten över Öresund som Trafikstyrelsen i Danmark samt Trafikverket

och Sverigeförhandlingen i Sverige presenterade i början av 2017, visar att problemen uppstår på land långt innan det blir trångt på bron. Framför allt är det järnvägskapaciteten på CPH Airport i Kastrup och sträckan Malmö-Lund som blir bekymmersam enligt dessa prognoser.

På bron kommer inga kapacitetsproblem på motorväg att uppstå inom överskådlig framtid och på järnväg är det först framåt 2035.



Tågtrafiken över Øresundsbron

Persontrafiken med tåg över Øresundsbron har under åren ökat stadigt. 2016 gjordes 11,5 miljoner tågresor över bron, vilket jämfört med 2015 var en minskning som främst berodde på ID- och gränskontrollerna. 2017 ökade antalet tågresor till 11,6 miljoner.

Citytunneln mellan centrala Malmö och Øresundsbron öppnades i december 2010 och förkortade restiden mellan stationerna i Skåne och Köpenhamns Hovedbanegård. Under rusningstiden på morgnar och kvällar går Øresundstågen sex gånger i timmen mellan Malmö och Köpenhamn. Övrigt id går tågen tre gånger i timmen, utom på natten då intervallet är ett tåg i timmen. Restiden är 35 minuter mellan Köpenhamn H och Malmö Triangeln. Från Köpenhamn H är restiden 26 minuter till Hyllie station och 39 minuter till Malmö C.

Tåget används i hög grad av människor i regionen som bor på ena sidan och arbetar på andra sidan av sundet.

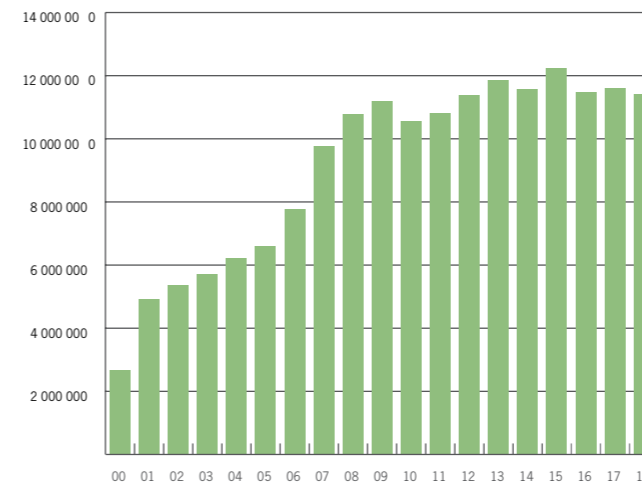
Omkring 40 procent av passagerarna över Øresund är pendlare. Tre av fyra tågresenärer bor i Sverige. En av fyra bor i Danmark.

Øresundsbron trafikeras också av internationella godståg som förbinder Sverige med kontinenten. I genomsnitt passerar ett godståg per timme. Sedan 2001 har godsmängden över bron mer än fördubblats. 2017 körde drygt 6,4 miljoner godståg över bron med 7,2 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 att möta den förväntade ökningen, som bland annat kommer som en följd av öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen.

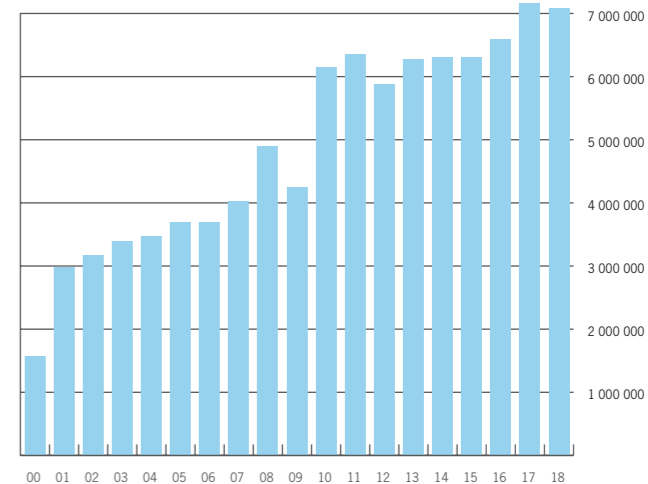
Persontågtrafik över Øresundsbron

Antal passagerare



Godsmängder på tåg över Øresundsbron

Ton



Gränskontroller påverkade integrationen

I november 2015 införde den svenska regeringen gränskontroller för resande från Danmark till Sverige. I januari 2016 skärptes transportöransvaret. För tågresande över Øresundsbron innebar detta att de måste byta perrong och genomgå ID-kontroll på Copenhagen Airport i Kastrup samt en gränskontroll på stationen i Hylle.

Dessutom reducerades antalet tågavgångar från sex till tre i timmen. Sammantaget ledde detta till längre restider och ökad trängsel på tågen. Effekterna blev minskat tågresande, en krympande arbetsmarknad och sämre tillgänglighet till Copenhagen Airport.

Resenärer som åker med bil över Øresundsbron har oftast bara en mindre fördröjning i samband med ID- och gränskontrollerna, som görs i betalstationen.

Detta låg bakom en del av ökningen av biltrafiken på bron under 2016.

Under 2017 förändrades gränskontrollerna. Transportöransvaret togs bort och därmed försvann den ID-kontroll som gjorts på Copenhagen Airport. Tågresandet blev enklare igen och en del resenärer återgick till tågen. Turtätheten ökade och är tillbaka på samma nivå som före kontrollerna. Ytterligare förbättringar är planerade.

Øresundsbro Konsortiets bedömning har under hela denna period varit, att även om kontrollerna bidrog till ökad vägtrafik och ökade intäkter på kort sikt, lade besvären med tågresandet hämsko på utvecklingen i regionen, vilket inte var gynnsamt för någon. Det är därför glädjande att tågresandet åter blivit lättare.





Finansieringen av Øresundsbron

1991 slöt Danmark och Sverige avtal om 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, dvs bron och 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 2017 hade Øresundsbro Konsortiet en nettoskuld på 12,1 miljarder DKK (räntebärande nettoskuld).

2018 kommer Øresundsbro Konsortiet för första gången betala utdelning till sina ägare. Detta för att de ska kunna börja betala av på de lån som finansierat landanläggningarna.

Vid bolagsstämman den 26 april 2018 beslutade ägarna om en utdelningspolicy som innebär att konsortiets skuld förväntas vara återbetald cirka år 2050. Det betyder samtidigt att skulden hos SVEDAB AB och A/S Øresund blir mindre än förväntat och att deras skulder kan återbetalas på kortare tid.

I praktiken kommer hela förbindelsen, inklusive landanläggningarna, vara återbetald samma tid som enligt den tidigare planen, cirka år 2050.

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.

Tillgången till en gemensam arbetsmarknad bidrar till stora ekonomiska vinster för det omgivande samhället. Svenska pendlare bidrar till produktionen i Danmark. Att svenskarna har haft tillgång till den danska arbetsmarknaden har varit gynnsamt för Sverige.

Det finns också många exempel på samarbeten i näringslivet som har varit bra för regionen, till exempel sammanslagningen av hamnarna i Köpenhamn och Malmö till Copenhagen Malmö Port.

Copenhagen Airport i Kastrup har stärkt sin ställning som sydsvenskarnas flygplats. Det har bidragit till många företagsetableringar i regionen. 2015 invigdes till exempel IKEAs nya kontor i Malmö. I Hyllie och Örestad har nya områden med bostäder, handel och

företag byggts upp, för att närheten till bron gör dem attraktiva.

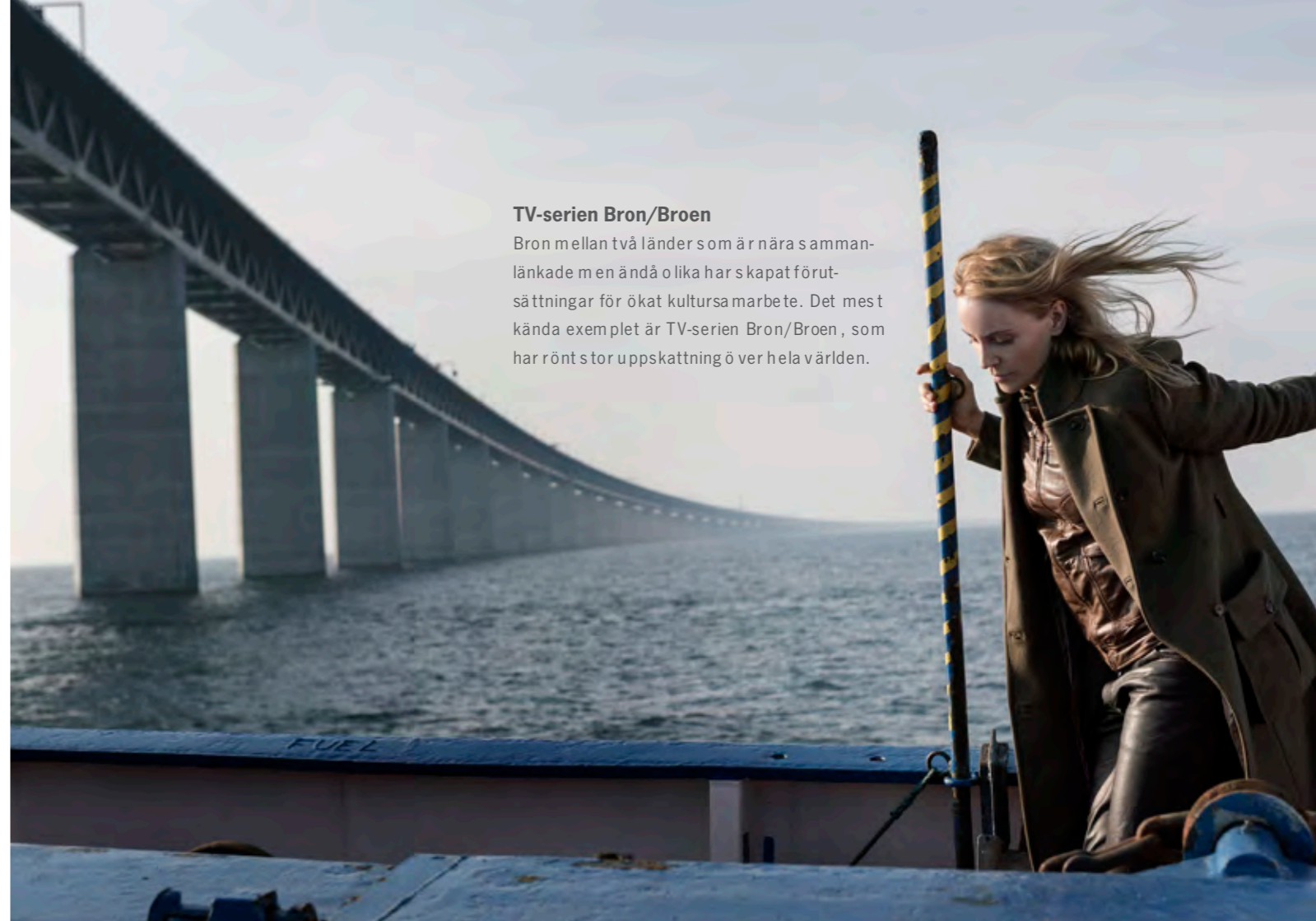
De stora forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund har förlagts till regionen tack vare Øresundsbron och närheten den ger till den stora internationella flygplatsen. Inte minst blir detta en fördel eftersom en del av ESS verksamhet kommer ligga i Danmark.

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, medan svenska fastighetsbolag har investerat på den danska marknaden i och omkring Köpenhamn.

Olika beräkningar har gjorts av dessa samhällsvinster och räknad i kronor, bland annat av den tidigare Øresunds-komiteen samt Øresunds-institutet.

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 sin omvärld. Därför krävs att Øresundsbro Konsortiet är ett sunt företag, som tar ansvar för människor och miljö.

Många viktiga samhällsfunktioner är beroende av förbindelsen. Människor måste kunna ta sig till sina arbetsplatser för att företag och verksamheter i regionen ska fungera. Resenärer och flygpersonal måste resa till och från Copenhagen Airport. Därför är Konsortiets viktigaste uppgift att tillhandahålla en förbindelse som är tillgänglig och säker dygnet runt.

Øresundsbron bidrar också till social och miljömässig hållbarhet.

Gammal teknik, som nått sin fulla livslängd, byts ut mot miljövänliga alternativ så långt det går. Elförbrukningen har minskat rejält. Hastigheterna i betalstationen har sänkts med flexibla farthinder, vilket lett till bättre och säkrare miljö för kunder och medarbetare.

Under första halvåret 2018 har 1 500 m² solpaneler upprättats i betalstationen, vilka årligen i genomsnitt kommer att leverera fyra procent av förbindelsens totala energiförbrukning.

I början av året fick våra kunder möjlighet att välja nummerplåt som betalningsmedel och mer än 75 procent av de nya kunderna har valt detta. Det skapar en smidigare örfart, vilket är bättre för miljön.

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



Den gemensamma arbetsmarknaden

Innan Øresundsbron pendlade omkring 1.500 personer mellan Malmö och Köpenhamn. Bron gjorde det möjligt 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 och en varierad arbetsmarknad. Den lockar till sig arbetskraft från hela regionen, särskilt från Malmö.

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. Mer än 80 procent arbetar i Köpenhamnsområdet. Före Øresundsbron bodde 38 procent av pendlarna till Danmark i Malmö, medan 27 procent bodde i Helsingborg.

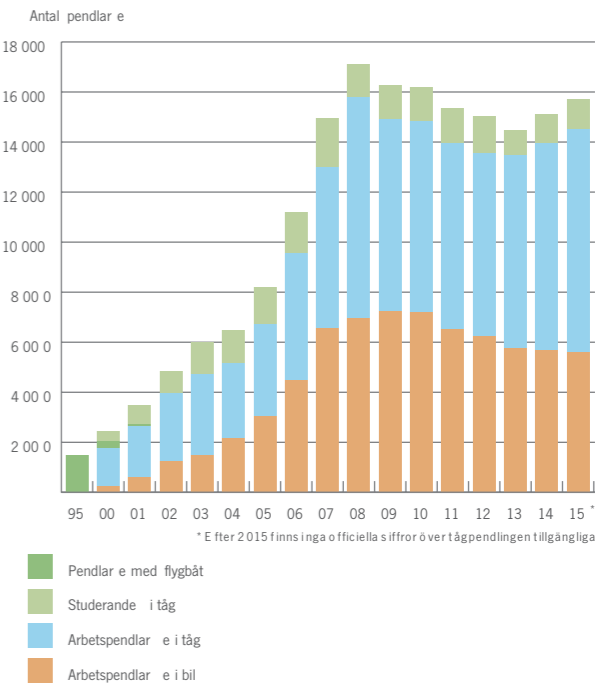
De danska pendlarna med arbete i Sverige bor framför allt i Köpenhamnsområdet. De arbetar främst i Malmö, följt av Lund och Helsingborg.

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

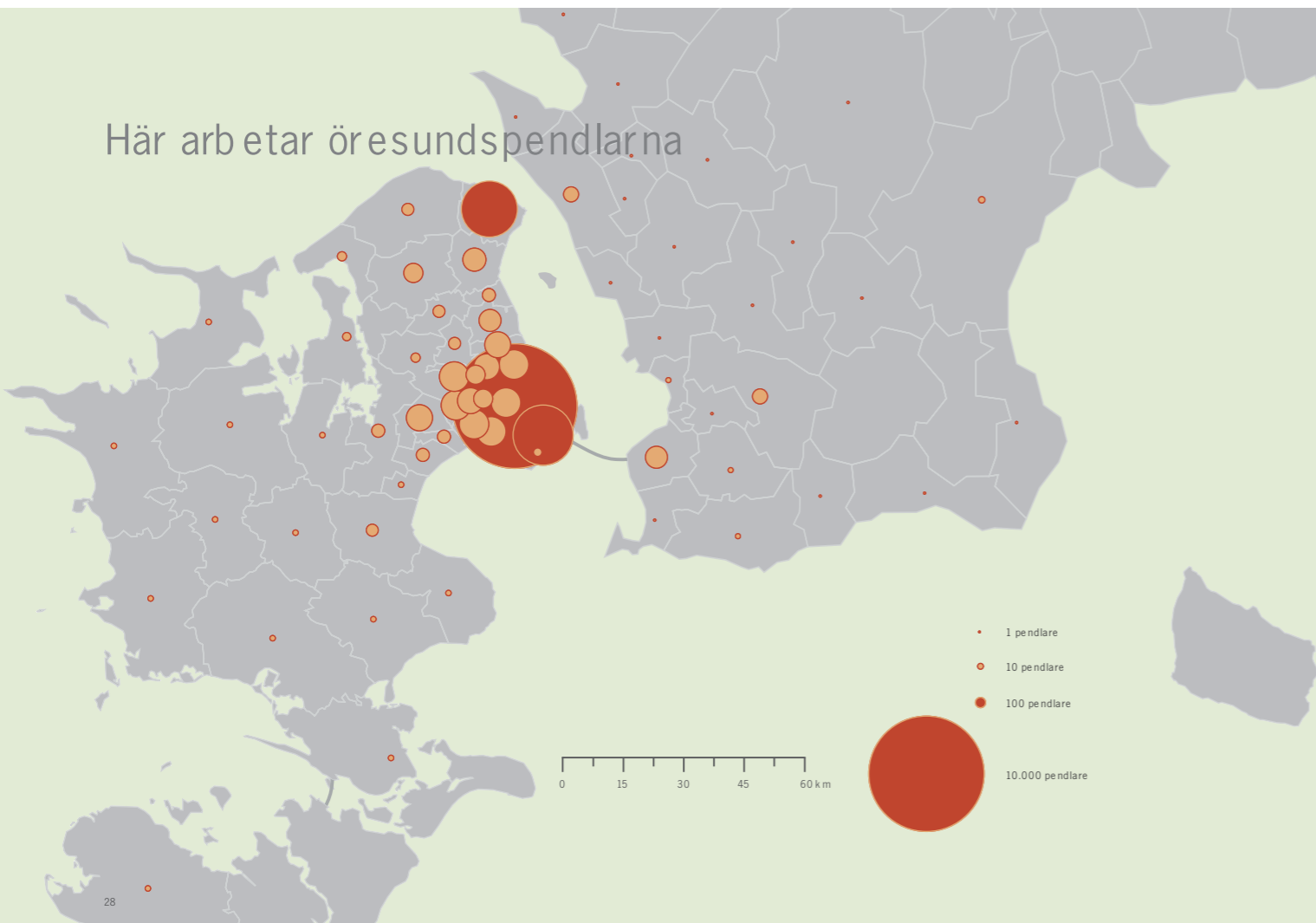
Detta kulminerade år 2007 då 6.667 svenskar fick jobb i Danmark. Det var nästan dubbelt så många som 2006 och fem gånger så många som 2005. De siffrorna slog igenom i trafikstatistiken på Øresundsbron, där pendlingstrafiken slog rekord med 17.000 pendlare 2008. Det innebar en tiodubbling sedan Øresundsbron öppnades.

Då kom finanskrisen. Arbetslösheten ökade i Danmark och pendlingen över Öresund gick tillbaka. Under 2014 vände trenden igen. 2017 hade Øresundsbron 5.970 pendlare per dag. Förklaringen är att Danmark nådde sin högsta sysselsättningsgrad sedan 2009.

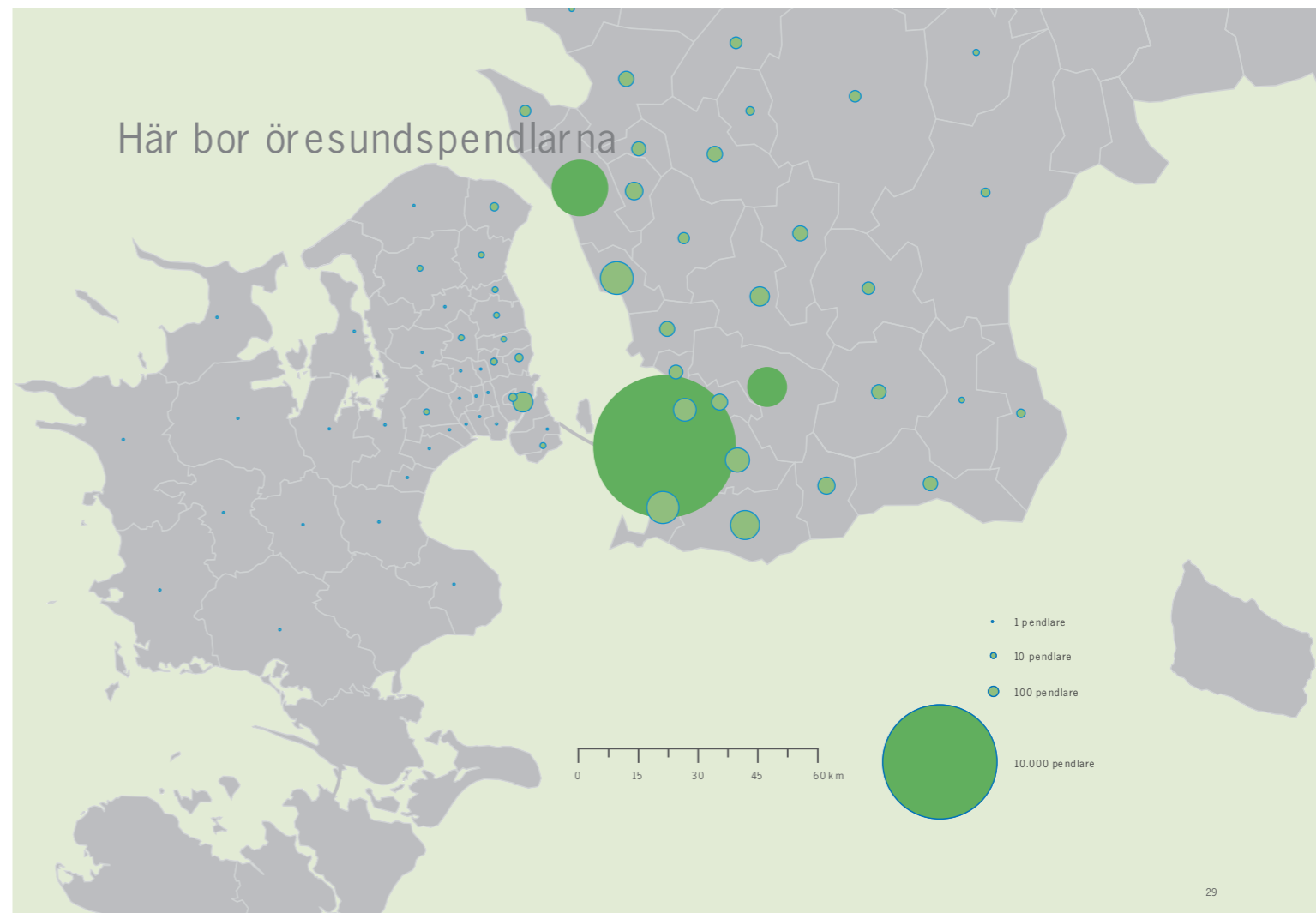
Genomsnittlig daglig pendling över Øresundsbron



Här arbetar öresundspendlarna



Här bor öresundspendlarna



Den gemensamma bostadsmarknaden

Sedan bron öppnat, drivs integrationen i Öresundsregionen 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 mycket, inte minst i Köpenhamnsområdet. På den svenska sidan var bostadspriserna mycket lägre.

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.

Levnadskostnaderna var dessutom betydligt lägre i Skåne än i Köpenhamn. Lönen från jobbet i Köpenhamn räckte till mycket mer i de svenska butikerna.

Många danskar valde under denna period att bosätta sig i Malmö.

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

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

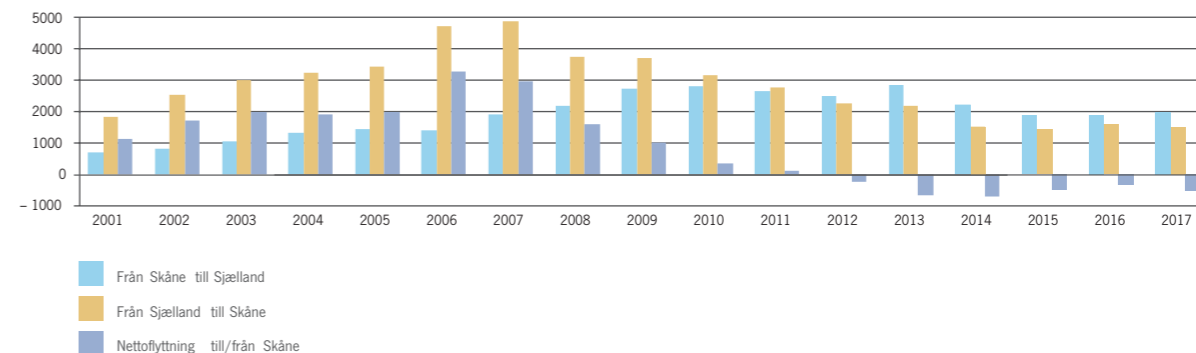
Flyttströmmen från Själlands tannade av. Många av de danska emigranterna återvände till Danmark.

Trots att bostadspriserna i Köpenhamn stadigt har stigit sedan 2014, fortsätter tendensen att fler

personer flyttar från Sverige till Själland än omvänt. Den attraktiva arbetsmarknaden på danska sidan, tillsammans med en övergripande tendens att röra sig mot storstäderna, har lockat många svenskar till Köpenhamnsområdet.

2017 flyttade 1.549 personer från Själland till Skåne. Det är en minskning med fem procent jämfört med 2016. 2.027 flyttade i motsatt riktning, vilket är en ökning med fem procent jämfört med 2016.

Flyttning mellan Själland och Skåne



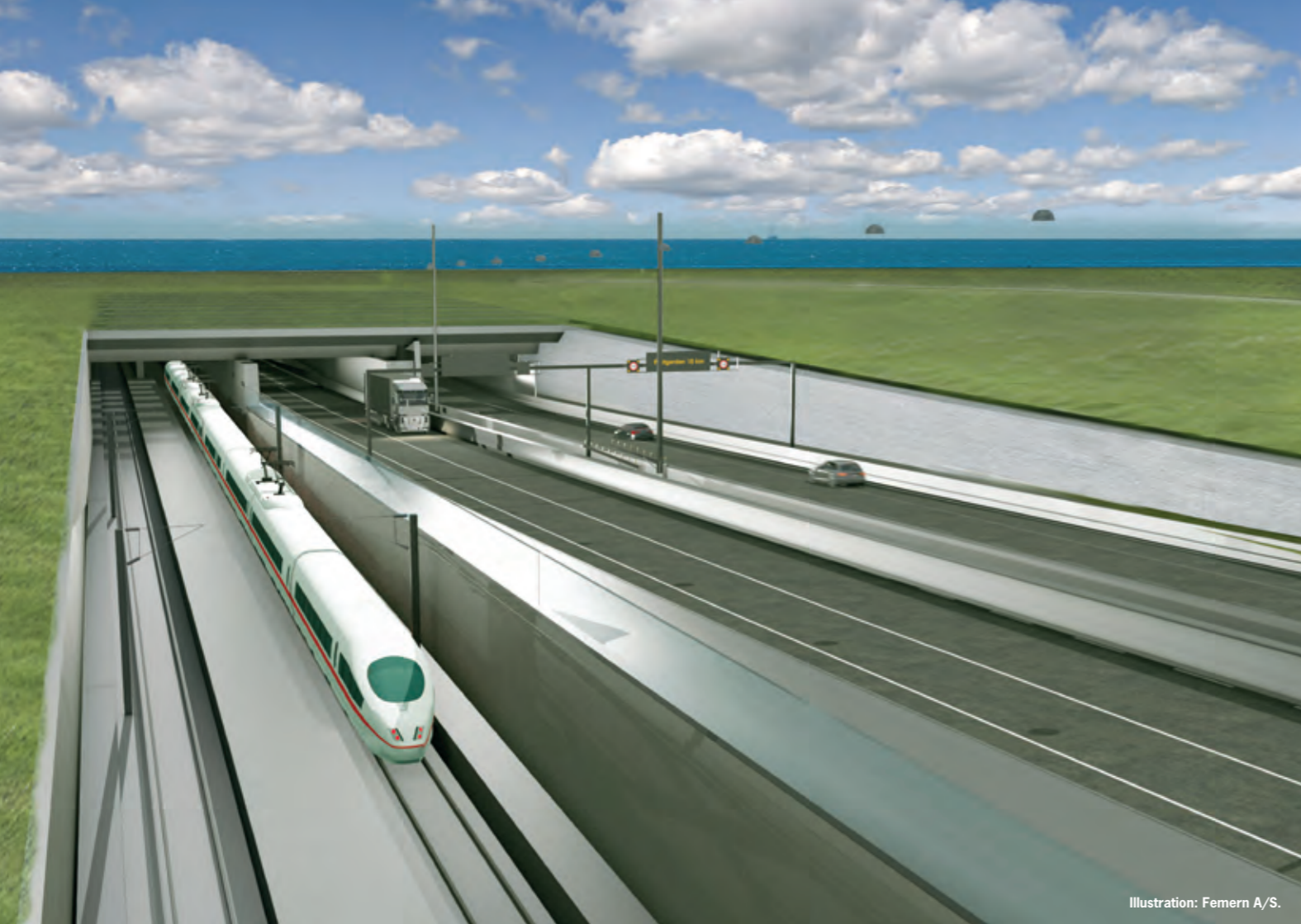


Illustration: Femern A/S.

Regionen växer med Fehmarn Bält-tunneln

När den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tysklands tår klar, 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 beräknas till tio minuter med bil och sju minuter med tåg. Mellan Köpenhamn och Hamburg beräknas resan ta 3,5 timmar med bil (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. Förbindelsen planerar att öppnas 2028.

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 regionen kring Öresund, eftersom Tyskland är största handelspartnern för både Sverige och Danmark. Skandinavien är Tysklands sjunde största handelspartner.

Øresundsbro Konsortiet räknar med att Fehmarn-tunneln kommer att öka vägtrafiken på Øresundsbron med 1.000 fordon per dag. Dessutom kommer godstrafiken på bron öka markant.

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 Öresundsbron.

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

Januari 2005 Öresundsbron 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 Öresundsbron slår rekord med drygt 17.000 pendlare om dagen.

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

December 2010 Invigning av Citytunneln mellan Öresundsbron och Malmö C.

November 2015 och januari 2016 Sverige inför tillfällig gränskontroll och tillämpar transportöransvaret, vilket innebär att alla resenärer över Öresundsbron måste visa giltig id-handling.

2017 Rekordens år. 7,5 miljoner fordon passerade bron 2017, vilket är historiskt årsrekord. Resandet per dygn översteg 20.000 för första gången. I juli slogs både rekord för antal resande under ett enda dygn samt under en månad. Under 2017 firades också bilnummer 100 miljon över bron.

Läs även

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

Öresundsbro Konsortiet

oresundsbron.com

Twitter: @oresundsbron

Samhällsansvar och hållbar utveckling

Öresundsbro Konsortiet tar socialt och miljömässigt ansvar i sin verksamhet. I vår CSR-rapport beskriver vi hur vi arbetar med arbetsmiljön och miljön omkring bron.

oresundsbron.com

Årsredovisning

I Öresundsbro Konsortiets årsredovisning kan du läsa om ekonomiska resultat, verksamheten och trafik-utvecklingen under året.

oresundsbron.com

Fokus Öresund

Fokus Öresund är ett digitalt nyhetsbrev, som ges ut av Öresundsbro Konsortiet och förmedlar nyheter om människor, företag och utvecklingen i regionen.

fokusesund.com

Öresundsdatatabasen

Öresundsdatatabasen innehåller unik gränsregional statistik som beskriver flödena över Öresund samt innehåller jämförbara statistik för de båda landsdelarna. Här hittar du även analyser som beskriver utvecklingen i Öresundsregionen.

orestat.se

Öresundsinstitutet

Öresundsinstitutet bevakar och analyserar utvecklingen av integrationen i Öresundsregionen.

oresundsinstitutet.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