

ØRESUNDS INDEX®

UTVECKLINGEN 2000 – 2025



25 år med Øresundsbron

Integrationen på den
hittills högsta nivå

Gränskontroller, nytt
skatteavtal och flera
reserekord över Öresund

ØRESUNDS
INSTITUTTET



Partner:
DSB | Skånetrafiken | Trafikverket | Øresundslinjen



JUBILEUMSINDEX 2025
(utvecklingen sedan 2001)

234

INDEX 2001 = 100

ORDINARIE
ØRESUNDSINDEX 2025
(utvecklingen sedan 2015)

112

INDEX 2015 = 100

ØRESUNDS
INDEX



INTEGRATIONEN ÖVER ØRESUND

UTVECKLINGEN 2000 – 2025

– framtagen för Øresundsbro Konsortiet

Rapporten är utarbetad av Øresundsinstitutet.
Projektteam: Christina Solhøj Hansen, Emma Igelström, Erik Björck, Henrik Smångs, Lennart Hedstigen och Johan Wessman.

Layout: Øresundsinstitutet.
Omslagsfoto: News Øresund.

Maj 2025

Detta jubileumsindex visar utvecklingen av integrationen över Øresund mätt med samma nio indikatorer som det ordinarie Øresundsindex men med en mätperiod som sträcker sig tillbaka till 2001, det första helåret med Øresundsbron. Det ordinarie Øresundsindex har 2015 som basår. På grund av att viss statistik förändrats under 25 år är tidsserierna för samtliga nio parametrar inte helt identiska mellan jubileumsindex och ordinarie index, läs mer om detta i appendix. Jubileumsindex och ordinarie Øresundsindex har genom sina olika långa tidsperioder olika indextal. Det ordinarie Øresundsindex publiceras separat.

ØRESUNDS
INSTITUTTET

ØRESUNDSINSTITUTTET är ett oberoende dansk-svenskt kunskapscentrum som genom analyser, fakta, nätverksmöten och nyhetsbyrån News Øresund bidrar till en ökad kunskap om utvecklingen i Danmark och Sverige med fokus på Øresundsregionen. Verksamheten drivs utan vinstintresse och med finansiering av mer än 100 medlemmar från stat, regioner, kommuner, universitet och det privata näringslivet i Danmark och Sverige.

Östergatan 9 B | 211 25 Malmö | +46 (0) 40 30 56 30 | info@oresundsinstitutet.org | www.oresundsinstitutet.org

ØRESUNDSREGIONEN I NY TILLVÄXTFAS

Två länder, ett glittrande sund, en bro, flera färjor, kommuner, regioner, universitet, företag och över fyra miljoner människor – det är en vinnande kombination. Det kan vi dokumentera med siffror som visar att integrationen över Øresund har kommit in i en ny tillväxtfas.

Med anledning av Øresundsbrons 25-årsjubileum den 1 juli i år fick Øresundsinstitutet i uppdrag av Øresundsbro Konsortiet att ta fram en särskild jubileumsutgåva av Øresundsindex.

Med jubileumsindex har vi nu ett facit för Øresundsregionens utveckling sedan invigningen av Øresundsbron. Integrationen över sundet har stärkts från ett index på 100 år 2001 till 234 under år 2024. Det vittnar om en stark utveckling av integrationen över Øresund. Samarbetet mellan Danmark och Sverige är starkare än någonsin.

Øresundsbrons första 25 år kan sammanfattas i fyra perioder. En inledande tillväxtfas för den samlade integrationen över Øresund fram till finanskrisen 2008. Sedan följde många år som präglades av stagnation, därefter ett fall under pandemin och nu senast har gränsregionen – med hjälp av en rekordstark dansk arbetsmarknad och en svag svensk krona – gått in i en ny tillväxtperiod med en rad rekord under 2024: personresor över Øresund med bil, tåg och färja, fordonstrafik över bron, gränspendling samt antal övernattningar på andra sidan av sundet.

Øresund, 7 maj 2025

Linus Eriksson
vd Øresundsbro Konsortiet

Johan Wessman
vd Øresundsinstitutet

INNEHÅLL

1. Sammanfattning	4
2. Øresundsindex – Utveckling 25 år	10
3. Fördjupning i indikatorerna	26
4. Historik i Øresundsregionen	38
5. Appendix – Om rapporten	44

Del I:

SAMMAN- FATTNING

- Integrationen över Öresund är i en uppåtgående fas och på en rekordnivå
- Flera rekordnoteringar över sundet under 2024



ÖRESUNDSREGIONEN: INTEGRATIONEN ÄR PÅ TOPP

Sedan invigningen av Øresundsbron för 25 år sedan har integrationen i Öresundsregionen stigit kraftigt, trots utmaningar längs vägen. Det visar Øresundsindex, som mäter integrationen utifrån nio parametrar. Indexet steg till 234 under 2024 jämfört med 2001, som är det första året med helårsstatistik. Det är en toppnotering som bland annat beror på pendling, företag och trafik.

INDEX 2024

234

INDEX 2001 = 100

Efter Øresundsbronns öppnande var optimismen i regionen stor och integrationen steg snabbt. Många danskar flyttade till Skåne och pendlingen steg kraftigt, men kulminerade 2008, då indexet låg på 220. Flyttningarna föll sedan kraftigt, men har stigit igen de senaste åren. Gränspendlingen har ökat kraftigt. Under fjärde kvartalet 2024 var gränspendlingen över Öresund på den högsta nivån som har uppmätts, med 21 585 pendlare. Läs mer i appendix om hur kvartals- och helårsstatistiken används i rapporten.

Antalet personresor slog också rekord under 2024 med 38 miljoner resande med bil, tåg eller färja. Det syns också en markant ökning av antalet företag i grannlandet, särskilt gällande svenska företag i Östdanmark.

Godstrafiken har också ökat kraftigt, men toppade 2022. Studerande och övernattningsar på andra sidan gränsen samt danskägda semesterbostäder har haft mindre tillväxt. Det innebär att Øresundsindex landar på 234 för år 2024, vilket är den högsta nivån i Øresundsbronns historia.

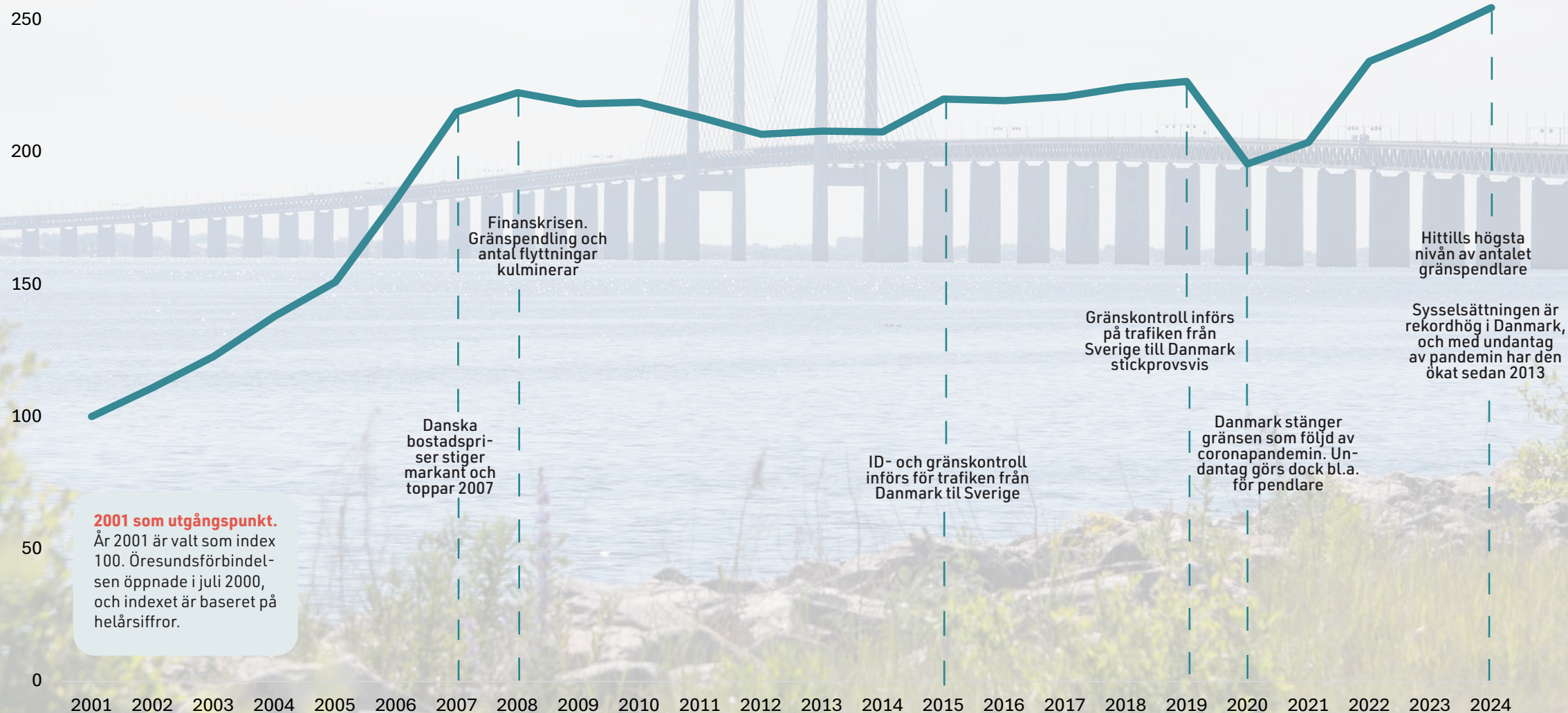


FOTO: NEWS ØRESUND

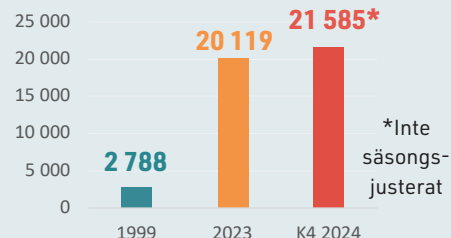
HIGHLIGHTS FRÅN REGIONEN

FOTO: NEWS ØRESUND



Antalet pendlare över Öresund steg till 21 585 under 4:e kvartalet 2024. Det är nio procent fler än k4 2023.

BRON ÖKADE ÖRESUNDSPENDLINGEN



17 MILJONER PERSONRESOR MED BIL ÖVER ØRESUNDSBRON

Aldrig har antalet personresor med bil över Øresundsbron varit högre än 2024, då det var cirka 17 miljoner resande med bil. Det är en ökning på 3 procent jämfört med föregående år och en stigning på 115 procent när man tittar tillbaka till år 2001.

15 MILJONER TÅGRESENÄRER

Aldrig förr har så många personer tagit tåget över Öresund, omkring 15 miljoner passagerare i 2024. Det är en stigning på 7 procent sedan föregående år.

FOTO: NEWS ØRESUND



30 978 bosatta i grannlandet i 2024. Svenskfödda i Østdanmark växte till 11 499 personer. Det var ett nytt rekord för hela tidsserien.

Rekord för flera parametrar



Indexet för danska/svenska företag i grannlandet har konsekvent stigit varje år och toppade 2024 med 2 599 företag.

1,3 miljoner

ÖVERNATTNINGAR ÖVER ÖRESUND

Förra året övernattade rekordmånga turister på andra sidan av Öresund. Valutakursen gör det attraktivt, speciellt för danskar att åka över sundet.

FLYTTNINGAR ÖVER ÖRESUND

2024 flyttade 3 590 personer tvärs över Öresund. Det är det högsta resultatet i indexet de senaste 10 åren. De flesta flyttade från Skåne till Østdanmark. Många danskar flyttar hem från Skåne, men många svenskar flyttar också till Østdanmark.

FOTO: NEWS ØRESUND



Tillväxten på 98 procent i indexet för danskägda fritidshus i Skåne beror på en markant ökning fram till 2011, men den har fallit varje år sedan dess.



Sedan brons invigning har färjan mellan Helsingør och Helsingborg tappat passagerare.

FOTO: NEWS ØRESUND

77,9 %

SYSSELSÄTTNINGSGRADEN

Andelen av befolkningen i Öresundsregionen i den arbetsföra åldern (20-64 år) som är sysselsatta steg till 77,9 procent 2024, 4 procent fler än år 2000.

FOTO: NEWS ØRESUND



1 MILJON LASTBILAR

korsade Öresund, antingen med färja eller över Øresundsbron, under 2024. Lastbilstrafiken via bron har ökat särskilt mycket i tidsserien. Den växte med 345 procent under 2024 i förhållande till 2001. Trafiken via färjan mellan Helsingør och Helsingborg har fallit sedan invigningen av bron.

38 miljoner

Sammanlagt omkring 38 miljoner passagerare reste med bil, tåg eller färja under 2024. Det är en ökning på 4 procent jämfört med år 2023 och en ökning på 89 procent i förhållande till 2001. Det motsvarar 105 000 personresor per dygn.

INTERVJU MED PENDLARE: ÖRESUNDSTÅGET ÄR LÄNKEN MELLAN HEM, STUDIER OCH JOBB

Vilma Randklev Kjær går andra året på Bryggeriets

FOTO: PRIVAT



Gymnasium, där hon studerar mediedesign och har skejtning som valbart ämne. "När man bor i Köpenhamn är det väldigt lätt att ta tåget över, och tågresorna med mina danska vänner som också pendlar till gymnasiet är riktigt bra", säger hon.

Del II:

ØRESUNDSINDEX – UTVECKLING 25 ÅR

- 134 procents ökning i Øresundsindex, som mäter integrationen över Öresund.
- Naturen och den blå diversiteten i Öresund
- Intervjuer med pendlare





Efter 25 år med Øresundsbron är det särskilt fyra områden som har bidragit till ökad integration över Öresund – pendling, gods-transporter, danskägda semesterhus i Skåne och personresor. Men de övriga sex parametrarna som ingår i Øresundsindex mätning av integrationen över Öresund har också ökat. Det har fått det samlade Øresundsindex att öka med 134 procent 2024 jämfört med 2001 – det första hela året med Øresundsbron.

Gränspendlingen har ökat kraftigt

Särskilt arbetsmarknaden har vuxit med kraftiga procentuella ökningar av företag och gränspendlare. 1999 – året innan bron öppnade – fanns det endast 2 788 pendlare mellan Östdanmark och Skåne. Den siffran steg till 4 290 pendlare år 2001, vilket är det första hela året med statistik i indexeringen. I mitten av 2000-talet var det brist på arbetskraft i flera branscher på den danska sidan, och fler och fler svenskar sökte sig till arbetsmarknaden på den andra sidan av sundet.

Finanskrisen 2008 påverkade arbetsmarknaden hårt och arbetslösheten i Danmark steg snabbt. Antalet pendlare stagnerade mellan 2011 och 2019, och först efter pandeminträngningen inträffade en ny tillväxtperiod för pendlare över Öresund. De senaste talen visar att 21 585 personer pendlade över Öresund

i fjärde kvartalet 2024, vilket är det högsta antalet någonsin. Kvartalsstatistiken är dock inte säsongjusterad och är därför inte helt jämförbar med helårsstatistiken (läs mer i appendix). Att 96 procent av alla gränspend-

Pendling över Öresund 2024 K4

21 585

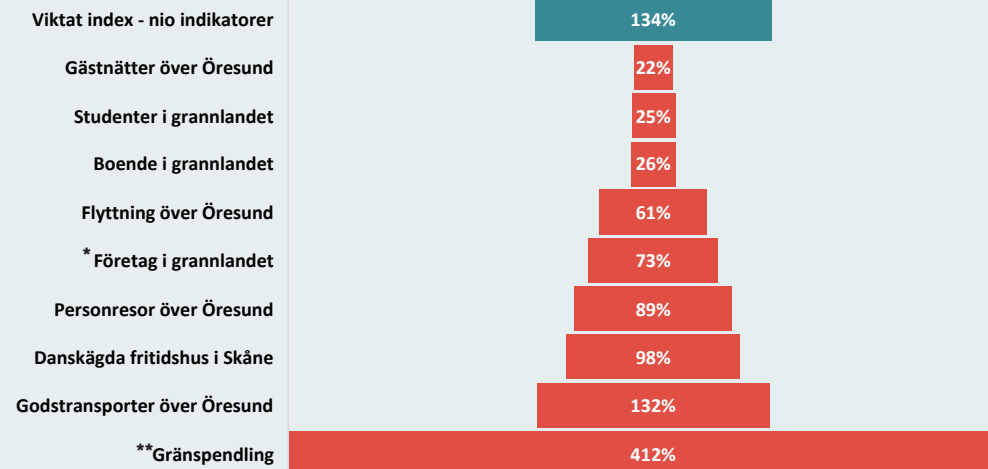
Härv från Sverige till Östdanmark

20 661

Härv från Danmark til Skåne

924

ØRESUNDSINDEX 2001-2024 FÖRÄNDRING



*Företag i grannlandet: statistiken för danska företag i Skåne finns fram till 2022. Samma siffror har därför använts för 2023 og 2024. Läs om metodberäkningarna i statistiken för svenska företag i Östdanmark i appendix.

**Gränspendling: Den procentuella förändringen täcker tidsperioden 2001-2023. Från och med helåret 2015 blev metoden för att beräkna antalet gränspendlare ändrad, vilket innebär att perioden före och efter inte är helt jämförbara. Läs mer i appendix.

lare, motsvarande 20 661 personer, kom från Sverige och pendlade till Östdanmark i fjärde kvartalet 2024 belyser det danska behovet för arbetskraft och visar att det finns många jobb- och karriärmöjligheter för svenskar på den andra sidan av gränsen.

Den 1 januari 2025 trädde ett nytt Öresundsavtal i kraft, underskrivet av den danska skatteministern Jeppe Bruus (S) och Sveriges finansminister Elisabeth Svantesson (M) sommaren innan. Avtalet innebär uppdaterade skatteregler som ska göra det lättare att vara Öresundspendlare.

Ökad sysselsättning

Generellt har sysselsättningen i Öresundsregionen ökat sedan bron invigdes. Tittar man på sysselsättningsfrekvensen – alltså andelen av personer i arbetsför ålder (20–64) som är sysselsatta – har den stigit genom åren, bortsett från under finanskrisen. 2024 var sysselsättningsfrekvensen i regionen 77,9 procent, vilket är högre än i 2000, då sysselsättningsfrekvensen var 75,1 procent, enligt siffror från Öresundsdatabasen.

Näringslivet blickar över Öresund

Antalet företag över Öresund har ökat med 73 procent 2024 jämfört med 2001. Antalet svenskägda företag i Östdanmark steg till 2 099 under 2022, vilket är det senaste året med statistik. Den tillgängliga statistiken från Danmarks Statistik bygger på en justering av utvecklingen bakåt, på grund av metodförändringar efter hand i tidsserien. Läs mer om det i rapportens appendix.

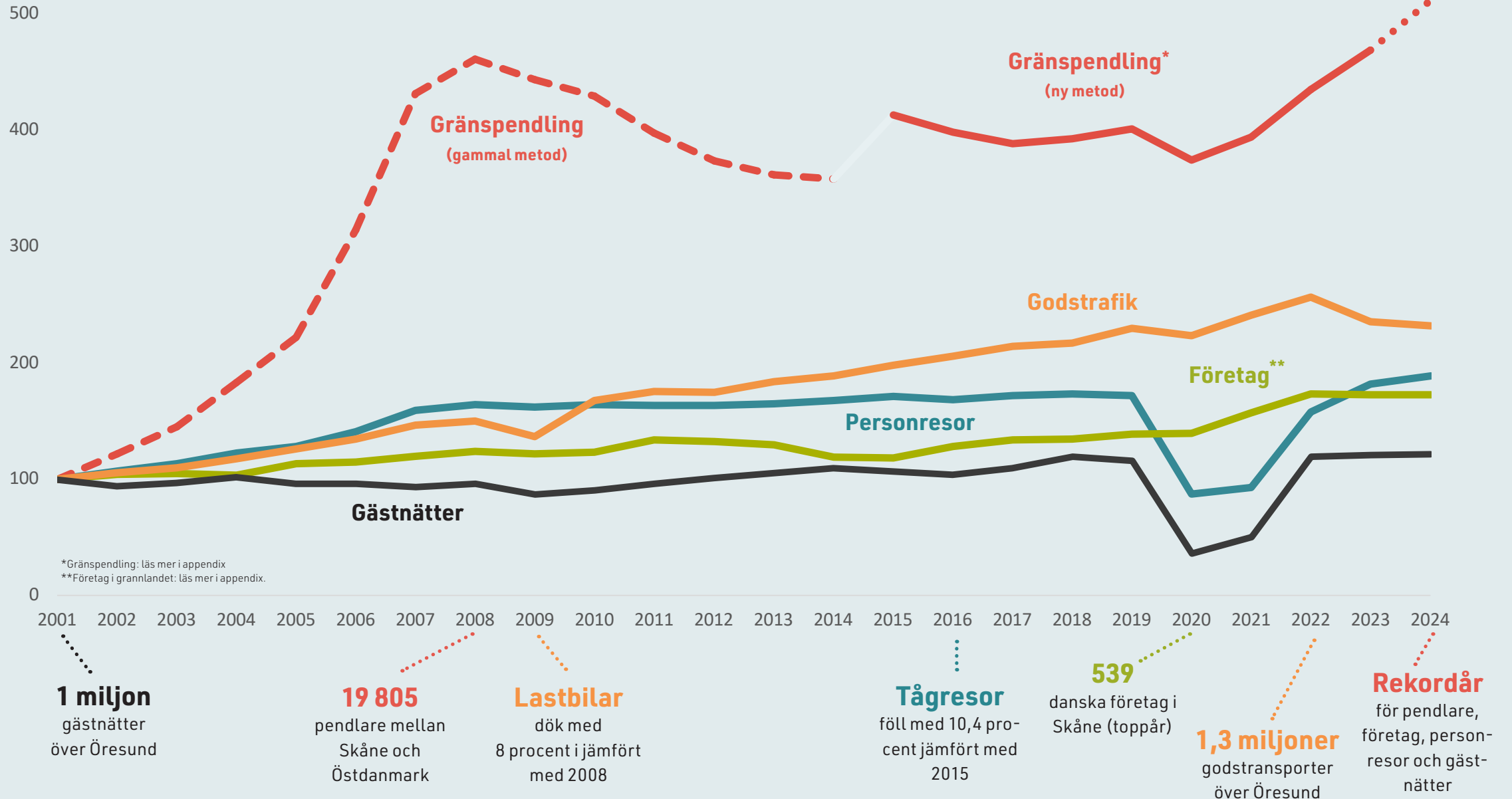
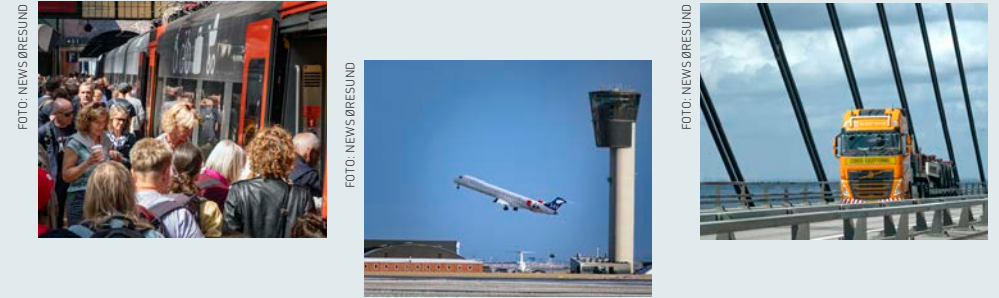
2001 fanns det 283 danska företag i Skåne, en ökning med 77 procent till 500 företag 2022, vilket är det senaste året med statistik från källan.

Fortsätter på sidan 16



TRENDUTVECKLING ÖVER ØRESUND

Visualisering av utvecklingen under de senaste 25 åren inom fem nyckelområden för integrationen över Øresund: pendling, personresor, godstrafik, företag och gäsnätter.



Företag i grannlandet 2022**2 100**

Antal svenskägda företag i Östdanmark

500

Antal danskägda företag i Skåne

Enligt statistiken finns det därför många fler svenska företag i Östdanmark än danska i Skåne, och det kan bland annat förklaras utifrån valutakursen. I det första kvartalet 2001 kostade 100 danska kronor i genomsnitt 114 svenska kronor, men i samma kvartal 2025 hade det stigit till 151 svenska kronor, enligt siffror från Riksbanken. Den svaga svenska valutakursen gentemot den danska ger svenska företag i Danmark en konkurrensfördel, då de tjänar mer för deras varor och tjänster i Danmark än i Sverige.

Fastän det har visat sig svårt att mäta antalet svenska företag i Östdanmark, finns det exempel på att näringslivet i Öresund drar nytta av den fasta förbindelsen. Life science-branschen är ett exempel på bransch som är viktig på båda sidor av Öresund. Många pendlar från Skåne till danska medicinföretag så som Novo Nordisk, som investerar massivt på Själland och därmed lockar ännu mer arbetskraft. Inom transportsektorn är Copenhagens Malmö Port, en sammanslagning av Köpenhamns hamn och Malmö hamn, ett gott exempel på näringslivsintegration i Öresundsregionen.

Trafiken i regionen växer

Mer pendling, mer godstransport, fler turister, fler affärsresenärer och fler svenska resande från Köpenhamns flygplats har tillsammans ökat trafiken i hela regionen. Det visar indikatorerna för personresor och godstrafik tydligt, som har ökat med 89 respektive 132 procent i tidsserien. Både bil- och tågresor över Öresund slog rekord i 2024 med 17 miljoner respektive 15 miljoner personresor. Tågresorna

Trafik över Öresundsbron 2024**17 MILJONER**

Personresor med bil

15 MILJONER

Personresor med tåg

över Öresund har från början upplevt en med undantag för pandemiåren och 2016, när den svenska id-och gränskontrollen medförde längre restider och färre avgångar.

I 2024 passerade 1,2 miljoner godstågsvagnar och lastbilar Öresund, antingen via bron eller med färja. Det är en nedgång med 2 procent jämfört med året innan, men långt fler än 2001, då antalet låg på 520 000. 2022 låg godstrafiken på 1,3 miljoner, vilket är den högsta uppmätta nivån. Den generella ökningen av godstrafiken beror huvudsakligen på antalet lastbilar över bron, som ökat markant med 346 procent år 2024 jämfört med 2001.

Viktiga investeringar i infrastruktur på Själland och i Sydsverige

Öresundsförbindelsen medförde i sig andra viktiga infrastruktursatsningar i Öresundsregionen. Det tillkom både metro och järnväg till Köpenhamns flygplats i Kastrup med direkta tågförbindelser inte bara till stora danska städer, utan också till de stora skånska städerna, samt Göteborg, Stockholm, Kalmar och Karlskrona. Sedan dess har det tillkommit fler planer för infrastruktur i framtidens Öresundsregion.

Det märks tydligt att det blivit fler passagerare på Köpenhamns flygplats. Den har vuxit till att bli Nordens största flygplats sedan bron invigdes med 6,1 miljoner passagerare som passerade flygplatsen under årets första kvartal, vilket är 6,5 procent fler än i samma kvartal 2024. Utbyggnaden av ett nytt terminalområde ska stå färdigt 2028 och i år påbörjades arbetet med att utvidga tågstationen vid flygplatsen för att öka kapaciteten för

passagerar- och godstrafiken med tåg. Trafiken förväntas öka ytterligare när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland står färdig 2029.

I mars i år kom Köpenhamns kommun och den danska staten överens om ett avtal om en ny metrolinje, M5, som med nio stationer ska förbinda den konstgjorda halvön Lynetteholmen med resten av Köpenhamn via Amager. Första delen förväntas bli klar 2036. Lynetteholmen ska också förbindas med en östlig ringväg till Nordhavn och Köpenhamns flygplats, som ska ge flygpassagerare såväl som resande över Öresundsbron en snabbare väg till området norr om Köpenhamn. Den förväntas stå klar 2037.

Söder om Köpenhamn har det påbörjats andra stora infrastrukturprojekt, härunder en uppgraderad järnvägssträcka mellan Ringsted och Holeby vid Rødby och en ny Stormströmsbro, som både har stor regional betydelse och är en viktig del för att kunna hantera den ökade trafiken som kommer när Fehmarn-tunneln öppnar. Tunneln förväntas också öka gods- och passagerartågstrafiken upp genom Sverige. En fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm förväntas stå färdig tidigast 2043.

Flest flyttningar från Skåne till Östdanmark sedan finanskrisen 2008

Flyttningarna över Öresund har ökat med 61 procent under 2024 jämfört med 2001 och har vuxit i båda riktningarna, men mest från Skåne till Östdanmark. Sammanlagt skedde 3 590 flyttningar över Öresund under 2025, vilket är fyra procent fler än året innan. Sedan bron invigdes har flyttmönstren ändrats flera gånger. De första åren flyttade många från den danska sidan av Öresund till den svenska, något som toppade år 2007 med 4 460 flyttningar. Upp till 2007 steg priserna på den danska bostadsmarknaden snabbt, men när finanskrisen drabbade landet 2008 föll priserna drastiskt och sedan 2010 har flest personer flyttat från Skåne till Östdanmark av det totala antalet flyttar i Öresund.

Danskfödda i Skåne toppade 2009 med 23 931, varefter antalet föll varje år till 19 479 personer 2024. Motsatt har antalet svenskföd-

Gästnätter på andra sidan Öresund 2024**435 719**

Danska gästnätter i Skåne

866 598

Svenska gästnätter i Östdanmark (Region Hovedstaden och Region Sjælland)

da i Östdanmark stigit år efter år sedan 2003 och nådde en ny toppnivå 2024 på 11 499 personer.

Ørestad och Hyllie: två ekonomiska kraftcenter

Ørestad i Köpenhamn och Hyllie i Malmö är två områden som påverkats mycket av flyttningar över Öresund. Stadsdelarna har lyft integrationen och är ekonomiska kraftcenter i Öresundsregionen. De har båda tillgång till trafiken med Öresundståg och metro på den danska sidan och Citytunneln på den svenska. Köpcentrumen Fields och Emporia, samt Malmö Arena och Royal Arena har etablerats.

Nya bostäder och kontor har växt fram



Ørestad 2007

FOTO: BY & HAVN



Ørestad 2024

FOTO: BY & HAVN

på båda sidor av Öresund för att husera den växande befolkningen och det expanderande näringslivet. 2005 bodde det 374 personer i Ørestad och i fjärde kvartalet 2024 hade det ökat till 28 900. I Hyllievång – den stadsdel som växte fram på den svenska sidan av Öresund efter broöppningen – bodde det bara 6 personer år 2000. 2024 hade det talet ökat till 8 071.

I hela Öresundsregionen bor det 4,2 miljoner invånare. Antalet har ökat med 19,2 procent sedan Øresundsbron invigdes, motsvarande 678 000 invånare.

Turismen är på en högre nivå nu än före pandemin

Mobiliteten över Öresund handlar också om kultur och fritid. Övernattningar i grannlandet har aldrig varit på ett högre nivå än förra året, då siffran var 1,3 miljoner. Det betyder att indikatorn har ökat med 22 procent sedan 2001, när runt en miljon danska respektive svenska övernattningar skedde på andra sidan. En stor del av turismen över Öresund omfattar framför allt dagsbesökare utöver övernattningar. Många svenskar tar del av kulturutbudet i den danska huvudstaden, medan danskar tar en dagstur för att handla, åker till sitt sommarhus eller gör ett stopp i Ystad eller Hyllie på väg till eller från Bornholm.

De senaste 10 åren har danskar i större utsträckning upptäckt Skåne, och antalet danska besökare på den svenska sidan av sundet har blivit markant högre, med undantag för pandemiåren. 2023 och 2024 var det på den högsta nivån med 400 000 övernattningar per år. En del av förklaringen är den svaga svenska kronan. Antalsmässigt är det fortfarande fler svenskar som har besökt Östdanmark genom tidsserien, men utvecklingen har generellt varit fallande. År 2024 var antalet svenska övernattningar 866.000, vilket är 13 procent färre än 2001 då antalet var cirka 1 miljon.

Antalet danskägda semesterhus i Skåne har ökat med 98 procent 2024 jämför med 2001. Det beror på en kraftig ökning de första åren efter bronns invigning som toppade 2008, vilket bland annat förklaras med finanskrisen som på samma sätt påverkade flyttningarna från Östdanmark till Skåne. 2024 ägdes 2 260

semesterhus i Skåne av danskar – en minskning med 3 procent jämfört med året innan. De senaste åren har trenden varit fallande för danskägda skånska semesterhus.

Fler danska studerande i Sverige, men färre svenska i Danmark

Under de första 10 åren efter bronns invigning kom det många svenska studerande till Danmark. 2010 var antalet 2 185 svenska studerande, vilket motsvarar en ökning på 90 procent sedan 2001. Men sedan dess har det minskat. Under samma period låg antalet av danska studerande i Sverige något lägre. 2010 fanns det 424 studerande, och den siffran har nästan fördubblats år 2024 till 746 personer. Förra året var antalet svenska studerande i Danmark 943, vilket var 90 fler än 2023. 2024 var det nästa lika många danska studerande i Sverige som tvårtom. Många av dem läser på Copenhagen Business School, som tar emot allt fler svenskar. I Öresundsregionen finns 13 universitet och universitetsfilialer (svenska högskolor är inkluderade).



FOTO: NEWS ØRESUND

"GÖR VI BRA SAKER FLYTTAR NATUREN IN"

När man på allvar började planera Øresundsbron var det många som oroade sig över hur miljön i Öresund skulle påverkas. Sveriges miljöminister vid tillfället, Olof Johansson, avgick i protest mot bron och på båda sidor av sundet höjdes röster mot projektet. Idag har bron blivit en del av undervattenslivet i sundet.



FOTO: MICHAEL PALMGREN

Provtagning av Öresunds havsbotten.

Michael Palmgren har ett långt engagemang för Öresund och var tidigare kritiker till brobygget. Idag är han verksamhetschef på Marint Kunskapscenter i Malmö, som han också varit med och grundat.

– Det man inte ser bryr man sig kanske inte lika mycket om. För mig fanns det en oro att man inte skulle ta havsmiljön på allvar vid brobygget, säger Michael

Palmgren.

Oron delades av dykaren och forskningsingenjören Kjell Andersson, som genom sin anställning på Lunds Tekniska Högskola blev en av flera oberoende miljökontrollanter under brobygget, i en grupp där också Michael Palmgren kom att ingå.

Redan 1987 gjorde Kjell Andersson, som då dykt i Öresund i över 20 år och



FOTO: MICHAEL PALMGREN

Kjell Andersson dyker i Öresund 2015. På bilden syns hur stora mängder musslor samlats på bropelarna.

sett hur livet på havsbotten successivt tynat bort, en film för att visa allmänheten och politikerna hur Öresund såg ut under ytan. Dokumentären fick stort genomslag och väckte miljöintresset i Skåne.

Ett år senare tågade drygt 10 000 personer i Helsingborg för ett Rent Öresund och ekot av protesterna gjorde att det var enklare att prata om miljön, menar Kjell Andersson.

Samtidigt var hans erfarenhet att nästintill ingen hänsyn togs till miljön vid stora projekt. Om bron skulle byggas ville Kjell Andersson att man skulle veta vad man gjorde.

– Jag såg det inte som en fotbollsmatch där det handlade om att vinna eller förlora. Oavsett om man skulle bygga bron eller inte ville jag att man skulle ta hänsyn till Öresund.

Oron för brons påverkan på vattenmiljön lade sig efterhand som det uppstod att bra och respektfullt samarbete mellan miljökontrollanterna och brons

ledning.

Kjell Andersson och Michael Palmgren lyfter fram betydelsen av att brons dåvarande vd Sven Landelius faktiskt lyssnade på deras kunskaper.

– Jag tror relationen och den dialog vi hade med Sven Landelius och Claus Dynesen, som var miljödirektör, var helt avgörande att det blev så bra som det faktiskt blev. De lyssnade på våra farhågor och vågade göra förändringar längs vägen. Samtidigt var vi alltid där. Vi höll i utbildningarna för platschefer och vi såg hela tiden vad som hände, säger Michael Palmgren.

Under en dykning i början av brobygget hittade Kjell Andersson och hans kollegor byggmaterial som hade dumpats på havsbotten. De samlade upp materialet i en påse och begav sig sedan till Sven Landelius kontor.

– Sven Landelius var inte där vid tillfället, men jag lämnade påsen på hans kontor tillsammans med en lapp att de

inte får göra så. Den påsen tog Sven Landelius sedan med sig ner till nästa chef, och sen nästa och nästa. Efter det så var det kliniskt rent, berättar Kjell Andersson

Öresundsbron är ett av de största infrastrukturprojekten i Norden och enligt Michael Palmgren även anmärkningsvärt ur ett europeiskt perspektiv.

– Vi har en tendens att bara tänka vad som gynnar oss människor. Bron är ett av få europeiska projekt i den här storleken där man faktiskt tänkt på vad som blir bäst för både människa och natur.

Även för Kjell Andersson, som arbetat med otaliga projekt under sin karriär, är bygget av Öresundsbron unikt.

– Det går inte att jämföra med någonting annat. Jag har aldrig varit med om det tidigare. Och jag kommer aldrig vara med om det igen.

Idag har bron blivit en del av undervattenslivet i sundet. På bropelarna har stora revformationer vuxit fram, placeringen av tunneln har möjliggjort för musslor att fästa, och stenbumlingar vid brofästena fungerar som gömställen för fiskar och är viktiga för vegetationen under ytan.

– Gör vi bra saker flyttar naturen in - och det är Öresundsbron ett exempel på, konstaterar Michael Palmgren.

Pepparholm: En passage för människor och en boplats för växter, djur och insekter

Det behövdes en passage mellan bron och sänktunneln i Öresund. Lösningen blev Pepparholm – en lång, smal konstgjord ö, byggd av material från Öresunds havsbotten. Ön, som stod färdig 1996, lämnades helt orörd – naturen skulle få lov att ha sin gång. Sedan dess har botaniker från både Sverige och Danmark följt öns händelserika utveckling. Varje år sedan 2021 röjs en liten del av öns buskar och småträd för att lösa fåglar och växter som trivs i ljusa och öppna områden. I dag är Pepparholm hemvist för 300 till 350 olika slags växtarter. Under förra årets genomgång av biodiversiteten på ön upptäcktes fem nya arter. 2024 observerades 40 olika fågelsorter som häckade på ön, vilket är det hittills högsta antalet. Förra året upptäcktes också en gräshoppeart som är helt ny för Danmark.



FOTO: NEWS ØRESUND



Kristian Wronski-Petersen, bilpendlare

"Jag tror faktiskt pendlingen är livsförlängande"

"Jag reser med soluppgången i ryggen när jag kör till Köpenhamn och har solnedgången bakom mig när jag kör hem. När jag är uppe på Bron ser jag mitt hem i Klagshamn, skogsbiten som är där och den lilla hamnen. Det är ett härlighetsvärde som man inte riktigt kan sätta ett pris på, men jag tror faktiskt att det är livsförlängande."

Det är så Kristian Wronski-Petersen upplever sitt liv som pendlare. Han är en erfaren Öresundspendlare med en något udda historia. Kristian är uppvuxen i Köpenhamn och arbetade extra i vapenbutiken där hans far jobbade. Samma dag som han började arbeta heltid i butiken i Köpenhamn flyttade han till Malmö med sin fru. De ville egentligen bo i Köpenhamn men det var betydligt enklare att få en bostad i Malmö då.

– 1989 fanns det inga tomma lägenheter i Köpenhamn. Du skulle ha riktigt mycket pengar för att kunna ta över ett hyreskontrakt. Och i Malmö fanns det 8 800 tomma lägenheter. Hyresvärden som vi flyttade in hos visade tre och vi tog den första, vid

Värnhemstorget.

Kristian har pendlat med de flesta transportmedel till Köpenhamn: flygbåt, färja, tåg, mc och bil.

Isproblem och kamratskap på båtarna

Tiden som båtpendlare beskriver han som speciell:

- Då satt man och snackade på båten med de andra. Vi bildade en klubb och gick ut och kåkade eller gick på någon föreställning. Det var en sammanhållning som inte alls finns när man åker tåg eller kör bil.

Nackdelen med flygbåtspendlingen var när det blev is på sundet.

- Då var det bara de gamla tjocka färjorna som



Camilla N. Latifi, tågpendlare

Kärleken tog henne till Malmö – jobbet blev kvar

Danska Camilla Latifi är en erfaren pendlare.

År 2004 flyttade hon till Sverige för kärleken skull, och sedan dess har hon pendlat tillbaka för att arbeta. I dag arbetar hon som

avdelningschef på ett äldreboende utanför Köpenhamn, men har haft flera olika jobb runt om i den danska huvudstaden.

- Det är lönen. Jag tänkte att jag skulle hitta något i Sverige med tiden, men så blev det inte, konstaterar hon.

Fördelarna med lön i danska kronor och utgifter i svenska kronor är så stora att de väger upp för pendlingstiden på en timme och 25 minuter.

- Det fungerar för mig. Jag kan koppla av när jag sitter på tåget, och det fungerar också med familjen, de är vana vid det.

Under de 21 år hon har pendlat har mycket förändrats som har gjort pendlingen bättre och bättre, menar hon.

- Sedan vi fick Citytunneln har allt blivit mycket enklare. Tidigare var man tvungen att ta sig ut till Svågertorp och ta tåget därifrån, säger Camilla Latifi.

kunde gå. I vanliga fall tog resan någon timme, då tog det dubbelt så lång tid. En vinter var det typ 74 isdagar. Det blev en lång vinter ...

I dag kör Kristian Wronski-Petersen bil till vapenaffären, som han fortfarande arbetar i. Efter som han behöver använda bilen i jobbet ett antal dagar i månaden är det billigare för honom att ta bilen varje dag än att kombinera tåg och bil. Men länge var motorcykeln det föredragna transportmedlet. Den har han dock övergett som pendlingsfordon efter ett par, som han säger, nära döden-upplevelser med bilister som gör farliga omkörningar och inte håller avstånd.

Billigare bo i Sverige

På frågan om fördelarna med att bo i Sverige och jobba i Danmark är det främst den lägre prisnivån i Sverige Kristian tar upp. Det är billigare att köpa bil, och försäkringar och avgifter för bilen är lägre i Sverige. Ett hus kostar mindre i Malmö än i Köpenhamn.

Nackdelar då?

- Det är mest vädret när man pendlar.

Kristian Wronski-Petersen har inte bott i Sverige hela tiden sedan 1989. När bron var på väg att bli klar slutade båtarna att gå från Limhamn. Då valde Kristian Wronski-Petersen och hans nya familj att flytta till Köpenhamn, dels för att få logistiken att gå

ihop, dels för att deras föräldrar skulle kunna få vara med om barnens uppväxt. Men det blev inte slut på pendlandet för det. Kristians ex-fru bodde med hans två första barn i Sverige.

- Så varannan helg körde jag 600 kilometer för att hämta och lämna barnen. Det gjorde att vi var rätt mycket i Sverige ändå.

Efter några år gick flyttlasset tillbaka. De trivdes bättre i Sverige och det var lättare att få ekonomin att gå ihop. Huset i Köpenhamn blev en bostadsrätt i Malmö med betydligt mindre skulder. Då slapp de risken att banken tog huset ifrån dem om de fick ekonomiska problem.

Kristian Wronski-Petersens fyra barn är vuxna nu. Den yngsta sonen har gått i pappas fotspår vad gäller pendlingen. Han bor i Sverige och arbetar som kock utanför Köpenhamn.

- Jag hjälper honom med skatten och sådant, men han har inte haft några problem med pendlandet. Han är född i Köpenhamn och har både danskt och svenskt medborgskap, så han har sluppit struler med att skaffa danskt personnummer som andra pendlare har.

En av döttrarna har tagit pendlandet ett steg längre.

- Hon är sjuksköterska och jobbar lika mycket i Barcelona och Norge. Jag tror inte hon hade haft det där "nu ska jag ut" om det inte varit för att vi pendlat och att hon reste så mycket med mig när hon var liten.



FOTO: NEWS ØRESUND

Bardia Soltanabadi, tågpendlare

Pendlar mot strömmen

De flesta som pendlar över Öresund bor i Sverige och jobbar i Danmark, men läkaren Bardia Soltanabadi gör tvärtom. Han flyttade till Köpenhamn när hans partner började plugga där, men valde att jobba i Malmö eftersom det var enklare att göra sin ST-tjänstgöring i Sverige.

Höga levnadskostnader, en svag svensk krona och en stundtals både tidskrävande och frustrerande pendling beskriver Bardia

Soltanabadi som de största nackdelarna med att bo i Köpenhamn och arbeta i Malmö. Trots det fortsätter Köpenhamn att locka.

– I mina ögon har Köpenhamn något som Malmö inte har och det är det som gör att jag stannar kvar. Köpenhamn är väldigt lätt. Man behöver göra väldigt lite för att ha kul tack vare att det finns ett stort utbud av barer, restauranger och event. Det dyker alltid upp något.

Malcolm Alencar, f.d. tågpendlare

“En ögonöppnare att se en annan arbetsmarknad”

Den 21-åriga studenten Malcolm Siljehag Alencar pendlade tre dagar i veckan till Hellerup i ett år. Det som fick honom att ta ett studentjobb i Danmark var både kvantiteten och kvaliteten. Dels var utbudet större i det danska huvudstadsområdet, dels är den danska arbetsmarknaden mer anpassad till studentjobb.

– Jag tyckte det var en ögonöppnande att se hur en helt annan arbetsmarknad fungerar. Vi är ofta ganska kaxiga i Sverige. Det finns inte något bättre ställe att jobba än här, det upplever jag är konsensus. Men i Danmark tyckte jag det var bättre.



FOTO: NEWS ØRESUND

Linus Jacobson, tågpendlare

“Man känner sig sårbar”

Linus Jacobson har pendlat hemifrån Malmö till sitt jobb som grafikprogrammerare i Köpenhamn sedan 2024, men han har länge levt ett liv på gränsen, med en partner i Danmark under universitetstiden och pandemiåren. För honom är pendlartillvaron helt idealisk, eftersom han uppskattar närheten till sina vänner och sin familj i Skåne samtidigt som han har fått sitt drömjobb på andra sidan sundet. Ibland när bron måste stängas för tågtrafik och Linus ska hem från jobbet, är det enda alternativet att ta en tågbus som han inte har bil.

– Vid sådana tillfällen känner man sig verkligen sårbar, för det finns bara ett alternativ, säger Linus.



FOTO: NEWS ØRESUND

Karin Stohr, tågpendlare

Nyttjar restiden till att läsa böcker

Karin Stohr har bott i Malmö sedan 2017 och pendlade från början till Lund för att läsa en kandidat i antropologi. För tre år sedan fick hon jobb på SOS Internationals larmcentral i Köpenhamn och såg chansen att utforska den andra sidan av sundet, vilket hon inte hade gjort under åren i Malmö, närheten till trots. I dag tillbringar hon mycket av sin tid i Köpenhamn, där hon studerar och ses med vänner på fritiden.

Karin tycker att pendlarlivet är bra, men upplever ofta att tågförsejningarna lägger krokben för hennes planer.

– Det kan förstöra mitt humör.

Hon är dock glad för att kunna nyttja restiden till att läsa en bok.



FOTO: NEWS ØRESUND

Jonas Ringbom, bilpendlare

Bra trafikflöde vid Øresundsbron

Jonas Ringbom korsar Øresundsbron flera gånger i veckan från Limhamn i Malmö, där han bor, till Allerød norr om Köpenhamn, där han arbetar som produktionsingenjör på Novo Nordisk. Resan tar cirka en timme och 15 minuter enkel väg med bil. I början kunde det ta nästan två timmar varje väg att pendla på grund av trafiken, särskilt runt Köpenhamn.

– Det är fortfarande mycket trafik, men nu vet jag bättre hur jag ska köra och vid vilka tidpunkter för att undvika den värsta trafiken. Vid Øresundsbron och efter Köpenhamn är det ett bra flöde i trafiken, berättar Jonas.

– När jobbet inte längre känns givande, kanske jag borde överväga att titta på andra möjligheter närmare hemmet.



FOTO: NEWS ØRESUND

Vilma Randlev Kjær, tågpendlare

Öresundståget: förbindelsen mellan hem, studier och arbete

Vilma Randlev Kjær går andra året på Bryggeriets Gymnasium, där hon läser mediedesign och har skateboardåkning som tillvalsämne.

– Jag älskar verkligen att åka skateboard, så att få göra det och gå i skolan samtidigt – det är bara en win, säger Vilma.

Vid sidan av skolan jobbar Vilma Randlev Kjær på Nordisk Film Biografer i köpcentret Field's i Ørestad. Det fungerar bra att ta sig från skolan i Malmö till jobbet och sedan vidare hem till Köpenhamn, där hon bor.

– När man bor i Köpenhamn är det väldigt enkelt att ta tåget över, och tågresorna är supermysiga tillsammans med mina danska vänner som också pendlar till gymnasiet.



FOTO: PRIVAT

Del III:

INDIKATORER

- Flera rekord över Öresund: företagsägande, personresor, pendling och danska gästövernattningar i Skåne
- Motstridiga tendenser för studerande i Öresund
- 30 978 danskar och svenskar bor på den andra sidan av Öresund



Flera dansk-/svenskägda företag i grannlandet

Ett ökande antal dansk-/svenskägda företag satsar på att göra affärer i grannlandet. Det syns i indexet, som stigit med 73 procent 2022, det senaste året med statistik, jämfört med 2001. 2022 låg antalet på 2 599.

81 procent av de 2 599 företagen i grannlandet utgjordes helt eller delvist av svenskägda företag i Östdanmark. 2022 låg antalet på 2 099, 15 procent fler än föregående år. Sedan 2001 har antalet ökat med 74 procent. Det finns, enligt Danmarks statistik, ingen entydig förklaring på den markanta ökningen av svenskägda företag sedan 2020. Läs mer om det i rutan "Om statistiken".

Generellt drar svenskägda företag nytta av valutakursen. Den starka danska kronan jämfört

med den svenska ger svenska företag en konkurrensmässig fördel på den danska marknaden.

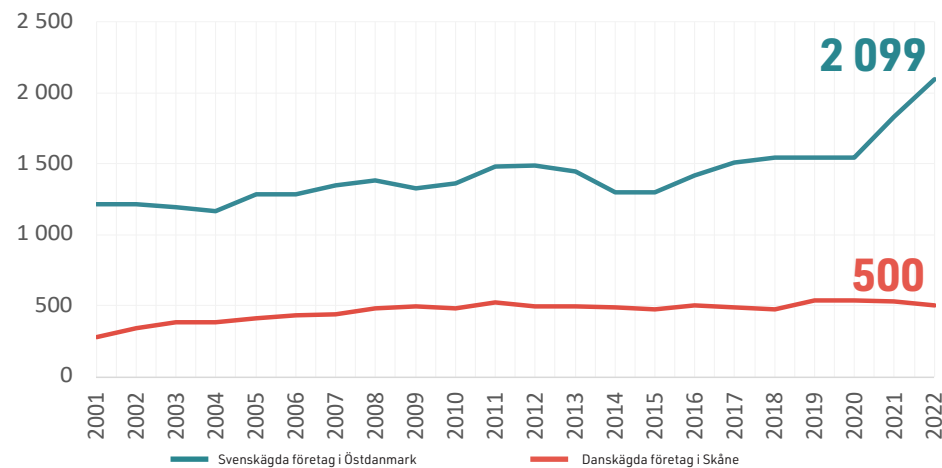
2022 hade antalet danskägda företag i Skåne sjunkit med 6 procent jämfört med föregående år. I förhållande till 2001, då antalet var 283 företag, har det i stället stigit med 77 procent år 2022. Det är en större ökning än den av danskägda företag i hela Sverige på 70 procent, från 815 år 2001 till 1 390 år 2022. Flera danskägda företag har sina svenska kontor i Malmö.

INDEX 2024

173

INDEX 2001 = 100

UTVECKLINGEN AV FÖRETAG PÅ ANDRA SIDAN ÖRESUND 2001-2022



Källa: Tillväxtanalys, Danmarks Statistik

OM STATISTIKEN

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och Tillväxtanalys. Statistiken täcker inte finansiella institut och föreningar. DST samlar in data från Nationalbanken, företagens officiella bokföring och Det ehrsversstatistiske register (ESR) samt Den generelle firmastatistik. På grund av metodförändringar i statistiken från DST 2015 och 2019 har vi justerat utvecklingen bakåt för att kunna ge en mer jämförbar helhetsbild. Det finns ingen statistisk förklaring på den markanta ökningen i antalet

svenskägda företag i Östdanmark från och med 2020. Den svenska statistiken kommer från Tillväxtanalys, som tar fram den officiella statistiken och anger antalet danskägda företag i Sverige. Statistiken omfattar alla aktiva utländska företag i Sverige, som är identifierade som företag där mer än 50 procent av rösträtten ägs av en eller fler utländska ägare.

Generell uppgång för godstransporten trots fall senaste åren

2024 korsade 1,2 miljoner godstågsvagnar och lastbilar Öresund över bron eller med färja. Det är en ökning på 132 procent sedan 2001. Med ett index på 232 för 2024 är integrationen i Öresund högre än i åren före pandemin, men 2022 var det året då index för godstrafik var som högst.

2022 låg indextalet på 257 och har efter det fallit till 232 år 2024, vilket innebär att cirka 1,2 miljoner godstågsvagnar och lastbilar körde över bron eller tog färjan förra året. Det är ett tapp på 2 procent sedan föregående år. Går man tillbaka till 2001 ser bilden annorlunda ut. Antalet godstågstransporter har nämligen stigit med 132 procent fram till 2024. Förra året körde runt 688 000 lastbilar över bron – en

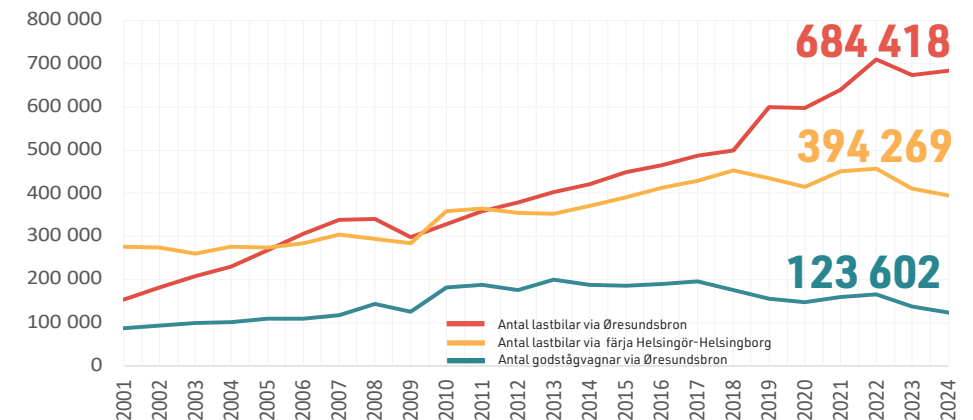
ökning på 346 procent jämfört med 2001. Sedan 2018 har andelen lastbilar över bron vuxit, medan andelen lastbilar som använder färjan har fallit. Där de förstnämnda har ökat med 37 procent 2024 jämfört med 2018, har de senare minskat med 13 procent under samma period. Antalet godstågsvagnar toppade 2013 med nästan 200 000 vagnar, en siffra som 2024 fallit till 123 600 vagnar.

INDEX 2024

232

INDEX 2001 = 100

UTVECKLINGEN AV GODSTRAFIK ÖVER ÖRESUND 2001-2024



Källa: Øresundsindex - Trafikken over Øresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen og Trafikverket

FOTO: NEWS ØRESUND



OM STATISTIKEN

Statistiken för godstransport över Öresund kommer från Øresundsindex - Trafikken over Øresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen og Trafikverket. Statistiken börjar 2001, som är det första året med helårsstatistik. Trafikverket har statistik över antalet godsvagnar som korsar Øresundsbron per kvartal. Från 2001 fram till 2015 är talen för godstågsvagnar baserat på transportvolymen (ton) per år på Øresundsbronens järnvägsspår från Trafikverkets uppföljningssystem, då det inte finns data på antalet godstågsvagnar för den perioden. Godstrafiken på Øresundsbron från 2019 och framåt omfattar gods och lastbilar från sex meters längd och mer. Före det gäller lastbilstalen på över nio meters längd. I upplysningarna från Øresundslinjen omfattar godstrafiken varu- och lastbilar från sex meter längd och mer.

Rekordmånga personresor – särskilt med bil och tåg

Antalet personresor med tåg, bil eller färja har aldrig varit högre än år 2024 med sammanlagt cirka 38 miljoner passagerare. Därmed är indextalet på 189 för år 2024 det högsta uppmätta i hela tidsserien. Både personresor med bil och tåg har nått nya höjder, medan färjeresandet är fallande.

2024 var det runt 15 miljoner passagerare som tog tåget över Öresund, den högsta nivån någonsin. Det är en ökning med 7 procent jämfört med året före och en ökning med 255 procent jämfört med 2001. Även personresor med bil över bron slog rekord i fjor med 17 miljoner resande, en ökning med 3 procent jämfört med året före och en ökning med 115 procent jämfört med 2001.

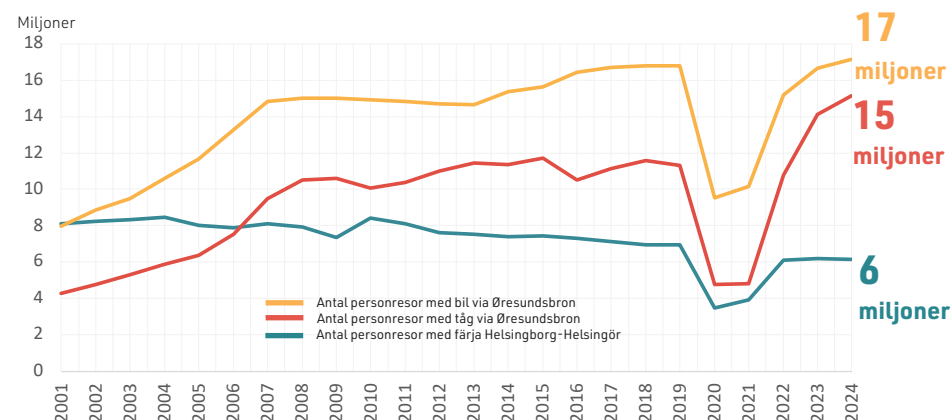
Antalet personresor med färjan mellan Helsingör och Helsingborg har genom åren fallit i takt med att fler och fler passagerare använder bron. 2024 var det 6 miljoner passagerare med färjan. Det är ett fall på 24 procent jämfört med 2001. Tendensen med färre passagerare fortsatte också efter pandemiåren. Antalet föll med 1 procent 2024 jämfört med föregående år.

INDEX 2024

189

INDEX 2001 = 100

UTVECKLINGEN AV PERSONRESOR ÖVER ÖRESUND 2001-2024



Källa: Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken, DSB og Øresundslinjen

OM STATISTIKEN

Statistiken omfattar personresor över Öresund med bil, tåg och färja. Statistiken över persontrafiken mellan Helsingborg och Helsingör är baserad på Øresundslinjens enkel- och turbiljetter, AutoBizz smart och biljetter köpta via Skånetrafiken. Siffrorna från Sundsbusserne är inte inkluderade, eftersom det inte finns statistik för tidsperioden 2001–2010. Statistiken för antalet tågresor (enkelresor) med Øresundstågen över Øresundsbron är framtagna av Skånetrafiken i samarbete med DSB. Den är baserad på försäljningen av enkelbiljetter, dagsbiljetter och dygnbiljetter, samt periodbiljetter till Øresundstågen. Det har tillförts ytterligare 4 procent till försäljningsstatistiken för få med passagerare som inte

ingår i försäljningsstatistiken, till exempel barn och resande med frilbiljetter (sjukresor). Siffrorna för personresor med tåg i den här rapporten skiljer sig åt från Øresundsinstitutets Trafikindex. Det beror på att Skånetrafiken använder sig av en annan tidsserie med delvis annorlunda metodik. Siffrorna för antalet personresor över Øresundsbron är en uppskattning från Øresundsbro Konsortiet som vilar på en genomsnittsbereknig av antalet personer som reser med varje typ av fordon och varje avtalstyp. Statistiken omfattar busstrafik, härunder linjetrafik mellan Köpenhamn och Ystad (Bornholmerbussen) till Bornholmsfärjan.

Pendlingen över Öresund slog rekord fjärde kvartalet 2024

Pendlingen har nått nya höjder. År 2023 – det senaste året med helårssiffror – var det 20 119 pendlare över Öresund. Det är en ökning med drygt 8 procent jämfört med 2022. Siffran för fjärde kvartalet 2024 visar en ökning med 9 procent.

INDEX 2024

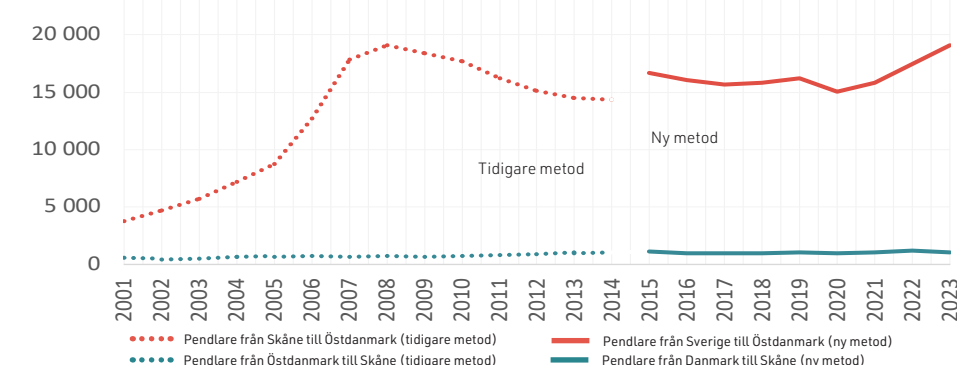
512

INDEX 2001 = 100

Under de första åren av bronns existens ökade pendlingen kraftigt – från 4 290 pendlare år 2001 till toppåret 2008 med cirka 19 000, varefter antalet generellt minskade. År 2020 började pendlingen gradvis öka igen, och år 2023 sattes ett nytt rekord för hela indexperioden med 20 119 pendlare. Det är en ökning med 8 procent jämfört med 2022 och en ökning med 369

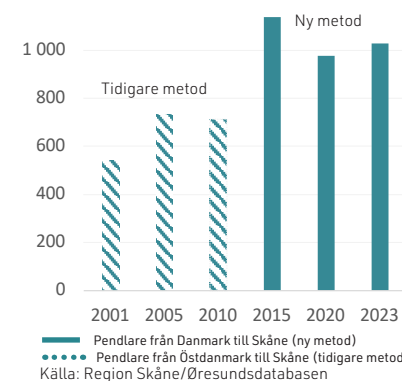
procent i förhållande till 2001, med reservation för metodförändringen från och med 2015. Den stigande trenden verkar fortsätta. Fjärde kvartalet 2024 har den nämligen ökat med 9 procent till 21 585 pendlare jämfört med fjärde kvartalet 2023. Kvartalsstatistiken är dock inte säsongjusterad och kan därför avvika från helårsstatistiken för 2024, som blir tillgänglig nästa år.

UTVECKLINGEN AV GRÄNSPENDLING FÖR HELÅREN 2001-2023



Källa: Region Skåne/Øresundsdaten/Danmarks Statistik/SCB

DANSKA PENDLARE TILL SKÅNE 2001-2023



Källa: Region Skåne/Øresundsdaten

OM STATISTIKEN

Statistiken kommer från Region Skåne/Øresundsdaten med Danmarks Statistik och SCB som underliggande källor. Fram till 2015 användes mikrodata, vilket gav en bild av antalet personer som pendlade mellan Østdanmark och Skåne. Från och med 2015 används en annan metod som identifierar antalet pendlare från hela Sverige till arbetsplatser i Østdanmark (Region Hovedstaden och Region Sjælland) och från hela Danmark till Skåne. De nya siffrorna för pendling från den danska till den svenska sidan av Öresund är dock tillgängliga först från 2019 och framåt, vilket innebär att utvecklingen för 2016–2018 har estimerats. Øresundsindex använder årsstatistiken från Øresundsdaten fram till det senaste tillgängliga året 2023. För 2024 har helårssiffran från 2023 räknats upp med hjälp av kvartalsstatistiken från 2024. Kvartalsstatistiken är dock inte säsongsgrensad och kan inkludera personer som endast pendlade under en kortare period och därför inte ingår i årsstatistiken. Se bilagan för en förklaring på hur vi har beräknat ett preliminärt helårstal för 2024.

Motstridiga trender för studenter över Öresund

Antalet svenska studenter i Danmark och danska studenter i Sverige har närmast sig varandra under de senaste åren, sett i ett längre tidsperspektiv. Trots en generell minskning av svenska studenter i Danmark har indextalet stigit till 125, vilket beror på ett ökat antal danska studenter i Sverige.

År 2024 fanns det 1 689 studenter i grannlandet. Det är en ökning med 84 personer eller 5 procent mer än år 2023, och en ökning med 25 procent jämfört med 2001. Antalet svenska studenter i Danmark har under hela indexperioden varit högre än antalet danska studenter i Sverige. Toppen nåddes år 2010 med 2 185 svenska studenter i Danmark, varefter antalet sjönk stadigt till en bottennivå år 2023 med 853. Det var nästan samma som antalet

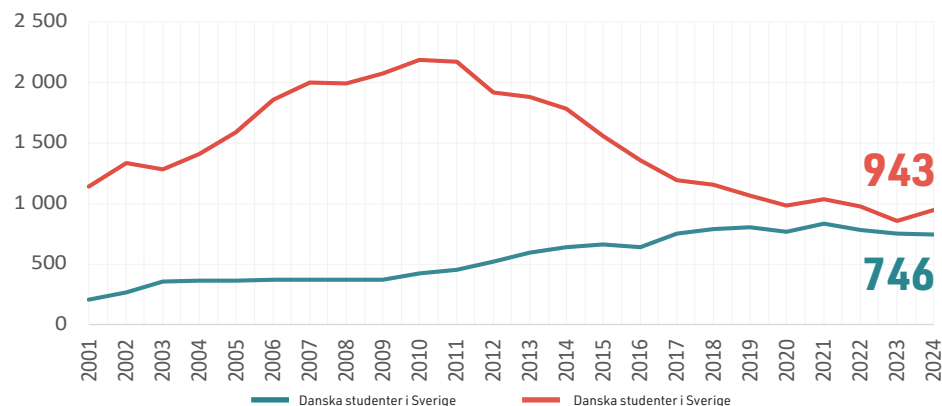
danska studenter i Sverige, som då uppgick till 753. År 2024 ökade antalet svenska studenter i Danmark till 943 – en ökning med 11 procent jämfört med året innan, men en minskning med 17 procent jämfört med 2001. Antalet danska studenter i Sverige minskade med mindre än 1 procent – från 752 år 2023 till 746 år 2024 – men har totalt sett ökat med hela 256 procent sedan 2001, då antalet var 208. Det ger ett indexresultat på 125 år 2024.

INDEX 2024

125

INDEX 2001 = 100

UTVECKLINGEN AV STUDENTER I GRANNLANDET 2001-2024



Källa: Nordic Statistics/Kela

FOTO: NEWS ÖRESUND



OM STATISTIKEN

Statistiken kommer från Nordic Statistics-databasen och omfattar studenter som får ekonomiskt stöd för att studera utomlands och som genomför en hel utbildning i ett annat land – alltså inte utbytesstudenter. Uppgifterna samlas in av Kela – den finska socialförsäkringsmyndigheten – som hämtar information bland annat från Uddannelses- och Forskningsministeriet i Danmark och CSN i Sverige. Uppgifterna för danska studenter i Sverige år 2005 och 2006 är en uppskattning baserad på åren före och efter på grund av databortfall hos källan. Andra statistiker om utländska utbytesstudenter finns bland annat hos SCB och Universitetskanslersämbetet samt Danmarks Statistik och Uddannelses- og Forskningsministeriets Datavarehus. Här har vi valt statistik som enbart omfattar dem som väljer att genomföra hela sin utbildning i grannlandet.

Flyttningar över Öresund på den högsta nivån på 10 år

Flyttningarna över Öresund ökar efter några svåra år sedan finanskrisen, då särskilt flyttningar från Östdanmark till Skåne minskade kraftigt. Nu ligger antalet flyttningar på den högsta nivån sedan 2014, med 3 590 flyttningar över sundet under 2024, vilket motsvarar ett indextal på 161.

INDEX 2024

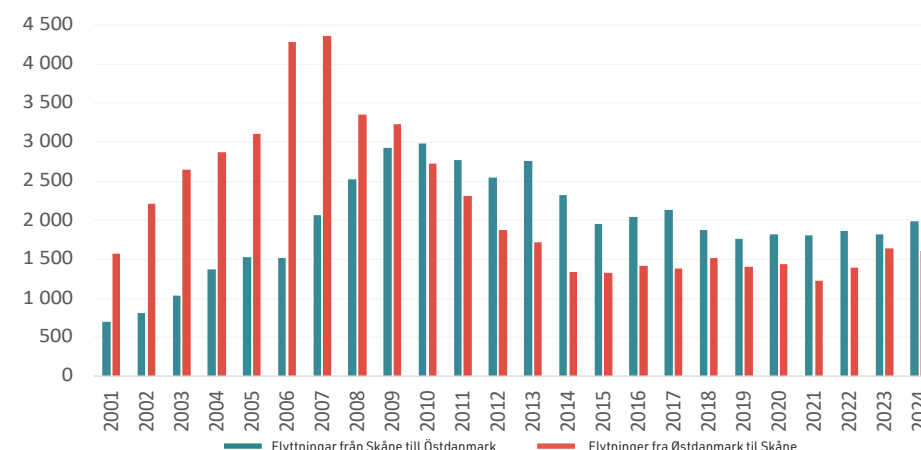
161

INDEX 2001 = 100

Under de första åren efter Øresundsbronns invigning ökade antalet flyttningar från Östdanmark till Skåne kraftigt – från 1 528 flyttningar år 2001 till 4 360 år 2007. Det bör ses i ljuset av de snabbt stigande bostadspriserna i Danmark, som nådde sin topp 2007. När den danska bostadsmarknaden kraschade valde färre att flytta till Skåne och många danskar i Skåne valde att flytta tillbaka till Danmark fram till 2021, då antalet nådde en bottennivå

på 1 223. 2023 ökade de till 1 642 år, men minskade igen med 40 flyttningar till 1 602 år 2024. Flyttningar från Skåne till Östdanmark toppade först 2010 med 2 979 flyttningar. Sedan dess har siffran generellt sett minskat fram till 2018, varefter den har legat stabilt fram till 2023. År 2024 ökade antalet med 9 procent, motsvarande 1 988. Det innebär att det totala antalet flyttningar över Öresund har ökat med 61 procent år 2024 jämfört med 2001.

UTVECKLINGEN AV FLYTTNINGAR ÖVER ÖRESUND 2001-2024



Källa: Region Skåne/Øresundsdatenbanken

FOTO: NEWS ÖRESUND



OM STATISTIKEN

Statistiken kommer från Region Skåne/Øresundsdata-basen, som är resultatet av ett statistiksamarbete mellan Region Skåne, SCB och Danmarks Statistik. Siffrorna visar hur många personer som har flyttat sin bostadsadress från en kommun i Skåne till en kommun i Region Hovedstaden eller Region Sjælland og vice versa..

Østdanmark består av Region Hovedstaden og Region Sjælland.

30 978 danskar/svenskar i grannlandet

År 2024 fanns det 30 978 bosatta i grannlandet, vilket är 26 procent fler jämfört med 2001. Antalet svenskfödda i Östdanmark har generellt varit stigande, medan antalet danskfödda i Skåne nådde sin topp år 2009. Det ger ett indextal på 126.

INDEX 2024

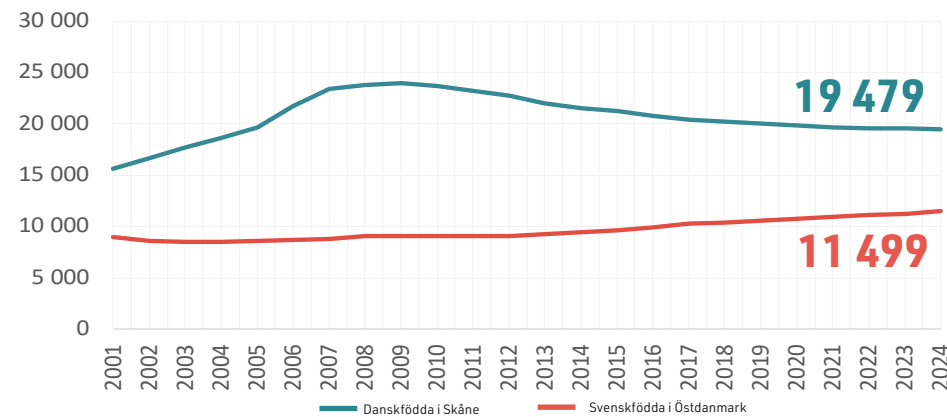
126

INDEX 2001 = 100

Åren 2008 och 2009 är fortfarande de bästa åren sett till utvecklingen i antalet bosatta i grannlandet, då indextalet låg på 134. Särskilt ökade antalet danskfödda i Skåne från cirka 15 000 år 2001 till nästan 24 000 år 2009 – en ökning på 53 procent. Sedan dess har antalet minskat stadigt, men tendensen har varit mindre nedåtgående sedan 2019, då antalet legat på omkring 20 000 personer. År 2024 fanns det 19 479 danskfödda i Skåne, vilket är en minskning med 0,4 procent jämfört med 2023.

Det kan tyda på att trenden håller på att vända. Omvänt har antalet svenskfödda i Östdanmark generellt ökat år för år, med endast en liten nedgång 2002. År 2001 fanns det 8 974 svenskfödda bosatta i Östdanmark, vilket har ökat med 28 procent till 11 499 personer år 2024. Jämfört med 2023 innebär det en ökning med 2 procent. Sammanlagt har antalet bosatta i grannlandet ökat något, men endast med 152 personer, motsvarande 0,5 procent under samma period.

UTVECKLINGEN AV BOSATTA I GRANNLANDET 2001-2024



Källa: Danmarks Statistik och SCB

OM STATISTIKEN

Åren 2008 och 2009 är fortfarande de bästa åren sett till utvecklingen i antalet bosatta i grannlandet, då indextalet låg på 134. Särskilt ökade antalet danskfödda i Skåne från cirka 15 000 år 2001 till nästan 24 000 år 2009 – en ökning på 53 procent. Sedan dess har antalet minskat stadigt, men trenden har varit mindre nedåtgående sedan 2019, då antalet har legat på omkring 20 000 personer. År 2024 var det 19 479 danskfödda i Skåne, vilket motsvarar en minskning med 0,4 procent jämfört med 2023. Det kan tyda på att trenden håller på att vända. Omvänt har antalet svenskfödda i Östdanmark generellt ökat år för år, med endast en liten nedgång 2002. År 2001 fanns det 8 974 svenskfödda bosatta i Östdanmark, vilket har ökat med 28 procent till 11 499 personer år 2024. Jämfört med 2023 är det en ökning med 2 procent. Sammanlagt har antalet bosatta i grannlandet ökat marginellt, med endast 152 personer, motsvarande 0,5 procent under samma period.



FOTO: NEWS ØRESUND

Antalet danskägda fritidshus har fördubblats trots år med nedgång

År 2024 fanns det 2 260 danskägda fritidshus i Skåne. Utvecklingen har generellt gått framåt om man ser tillbaka till 2001, då det fanns 1 143 fritidshus i Skåne med dansk ägare. Det ger ett indextal på 198 för 2024.

INDEX 2024

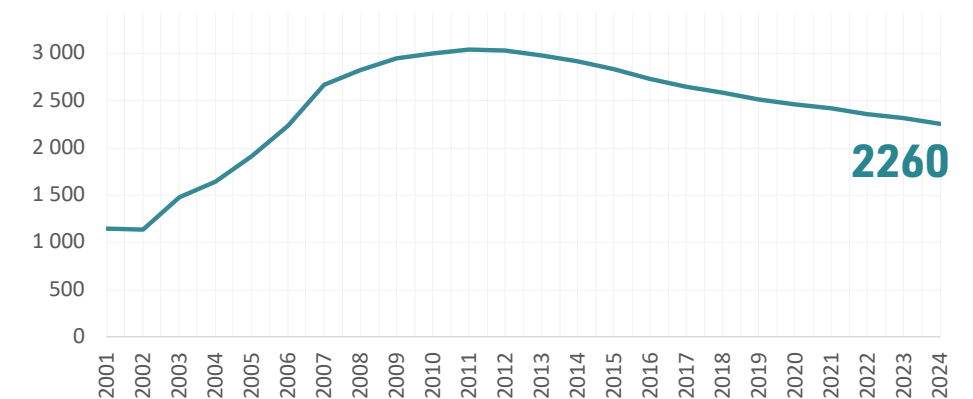
198

INDEX 2001 = 100

Antalet danska fritidsbostäder i Skåne har ökat med 98 procent år 2024 jämfört med 2001. Ökningen i antalet danskägda fritidshus toppade år 2011 med 3 040 fritidshus. Då låg indextalet hela vägen upp på 266, men därefter har det minskat med 26 procent jämfört med 2024. Förra året slutade med en minskning på 3 procent jämfört

med 2023. Antalet tyskägda fritidshus i Skåne har däremot minskat sedan 2001, då det fanns 873 sådana hus, jämfört med 2024 då antalet var 650. En utmaning för utländska ägare av fritidshus i Sverige är att det är svårt att få ett svenskt e-legitimation, vilket ofta krävs till exempel för att teckna ett telefonabonnemang.

UTVECKLINGEN AV DANSKÄGDA FRITIDSHUS I SKÅNE 2001-2024



Källa: SCB

FOTO: NEWS ØRESUND



OM STATISTIKEN

Statistiken kommer från SCB. Utländskt ägande av en fritidsbostad innebär att den skattskyldiga ägaren inte har en svensk adress och ett svenskt personnummer. Det land som anges är ägarens bostadsland, och endast fysiska personer omfattas av undersökningen. Det är inte möjligt för utlänningar att köpa en fritidsbostad i Danmark – såvida de inte får dispens, vilket kräver att köparen uppfyller vissa krav, bland annat anknnytning till Danmark. Därför redovisas endast statistik över antalet fritidshus i Skåne med en ägare som är bosatt i Danmark.

Exceptionellt hög tillväxt av danska övernattningar i Skåne

Turismen över Öresund har upplevt stora svängningar över tid och är den av alla de nio parametrarna i Öresundsindex som har utvecklats minst, med ett indextal på 122. Danska övernattningar i Skåne har ökat kraftigt över tid, medan antalet svenska övernattningar i Östdanmark har minskat.

Turismen över Öresund har upplevt stora svängningar över tid. En tillbakablick visar att danska övernattningar i Skåne och svenska övernattningar i Östdanmark började på två helt olika nivåer och fortsatte i motsatta riktningar. År 2001 var det nästan 1 miljon svenska övernattningar i Östdanmark, medan det samma år endast var omkring 71 000 danska övernattningar i Skåne.

Antalet svenskar som övernattade i Östdanmark minskade under de följande åren, med ett markant fall mellan 2008 och 2009 då antalet nådde cirka 672 000 – det lägst uppmätta antalet i perioden. Från 2001 till 2009 såg man däremot en ökning i danska övernattningar i Skåne, som dock därefter minskade. Sammanlagt

har antalet danska övernattningar i Skåne ökat markant under hela tidserien. År 2024 uppgick antalet till 435 000, vilket är en ökning med 512 procent jämfört med 2001. Under samma period har svenska övernattningar i Östdanmark minskat med 13 procent. Växelkursen mellan Danmark



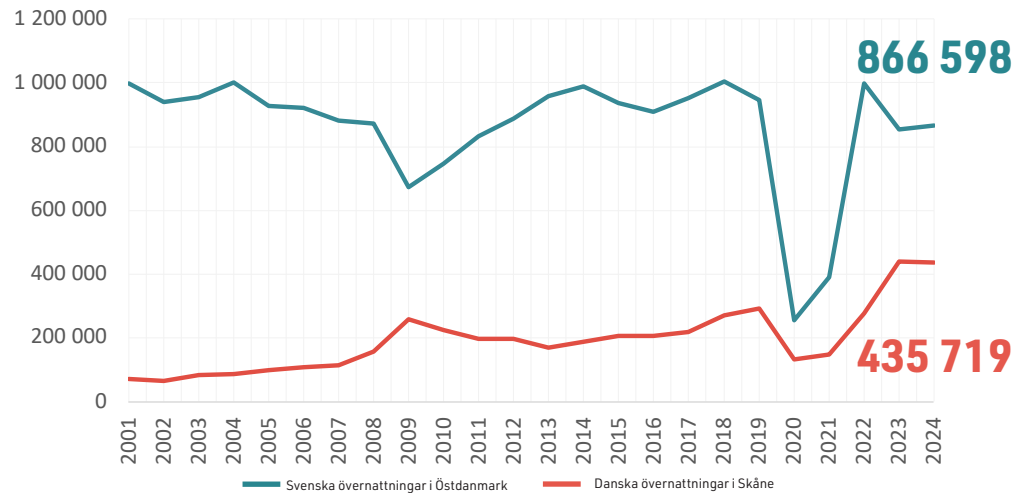
FOTO: NEWS ØRESUND

INDEX 2024

122

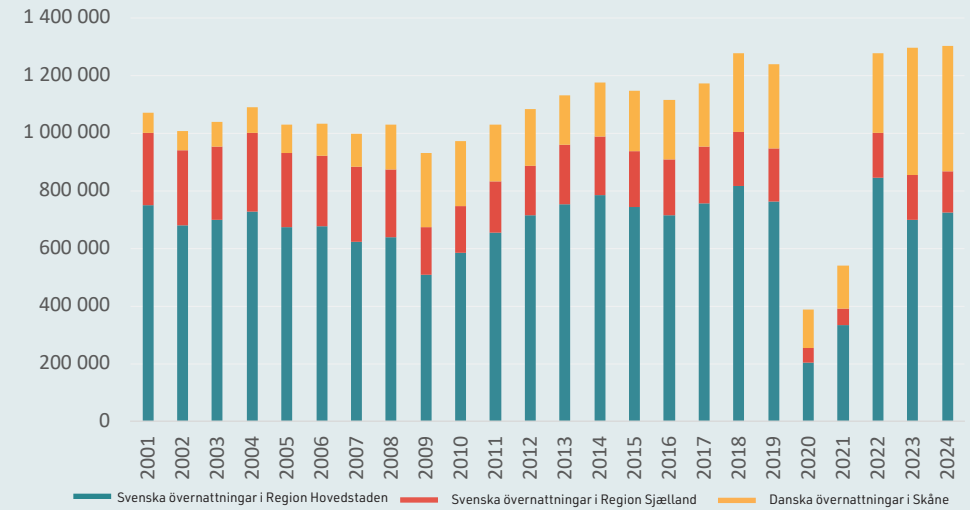
INDEX 2001 = 100

UTVECKLING AV DANSK-SVENSKA ÖVERNATTNINGAR I ÖRESUND 2001-2024



Källa: Danmarks Statistik och SCB/Tilväxtverket.

UTVECKLING AV ÖRESUNDSREGIONAL TURISM 2001-2024



Källa: Danmarks Statistik och SCB/Tilväxtverket.

och Sverige tycks påverka turismen. Den svaga svenska kronan gör det billigare för danskar att handla och gå på restaurang i Sverige. Samma logik gäller även för pendlare från Sverige till Danmark.

Diagrammet över Öresundsregional turism visar samma tendenser för Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland. I de danska regionerna har antalet svenska övernattningar minskat. I Region

Sjælland har antalet minskat betydligt mer – från cirka 250 000 år 2001 till cirka 140 000 år 2024, vilket motsvarar ett fall på 43 procent och en minskning med 9 procent jämfört med 2023. Region Hovedstaden har sett en minskning med 3 procent från cirka 748 000 år 2001 till cirka 723 000 år 2024. Dock ökade antalet förra året med 4 procent jämfört med 2023, då det låg på drygt 700 000 svenska övernattningar.



FOTO: NEWS ØRESUND

OM STATISTIKEN

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och Tillväxtverket/SCB. Den svenska statistiken omfattar övernattningar på hotell, semesteranläggningar med stugor och vandrarhem. Lägenheter och fritidshus (SoL) inkluderades från 2003 och camping från 2008. År 2024 ändrade många hotell sina bokningssystem, vilket innebär att gästernas bostadsort inte registrerades. I Skåne finns det drygt 140 000 fler gäster än tidigare år vars bostadsort är okänd. Dessa ingår inte i statistiken. Den danska statistiken omfattar övernattningar på hotell, semestercenter, vandrarhem, campingplatser, småbåtshamnar och fritidshus. Från och med 2024 har Danmarks Statistik infört en ny faktor för besättningsstorlek i småbåtshamnar, som har fasats in med data från 2007. Den danska och svenska statistiken är inte direkt jämförbara, men de ger en god indikation på utvecklingen inom turistnäringen på båda sidor av sundet.

Del IV:

HISTORIK I ÖRESUNDS- REGIONEN



HISTORIK

Utvecklingen i Öresundsregionen

2025

Öresundsbron

fyller 25 år den 1 juli. Som en del av jubileumsfirandet den 1 juli 2025 kommer H.M. kung Carl XVI Gustaf och H.M. Drottning Silvia att

möta H.M. kung Frederik X och H.M. Drottning Mary på den svenska sidan av förbindelsen. Kungaparen kommer därefter att resa i kortege över bron och göra ett stopp på ön Peberholm mitt i Öresund.

Öresundstågen och informationstjänsten Öresund-direkt fyller också 25 år.

Inför invigningen av Fehmarn Bält-tunneln 2029 byggs den danska järnvägen ut mellan Köpenhamn och Rødbyhavn. Den nya Storstrømsbroen väntas bli klar för biltrafik under hösten och för tågtrafik under 2027.

Öresundsregionen har 4,2 miljoner invånare.

2024



Fordonstrafiken över Øresundsbron slog rekord under 2024.

Trafiken över Öresund slår flera rekord under 2024. Antalet personresor per dygn med bil, tåg och färja steg till 105 212 per dygn. Antalet Öresundspendlare ökade till 21 585 under fjärde kvartalet, varav 96 procent bor i Sverige och arbetar i Östdanmark. Med i genomsnitt 20 692 vägpassager per dag på Öresundsbron under 2024 slogs det senaste årsrekordet för fordonstrafiken över bron från 2017.

Sveriges regering skriver under hösten i sin infrastrukturproposition att de vill låta Sveriges andel av



hälftenägda Øresundsbrons framtida vinster stanna i regionen för att användas till infrastruktursatsningar.

En dansk sjukvårdsreform, baserad på reformförslaget "Sundet tæt på dig", beslutades under november. Reformen innebär att Region Sjælland och Region Hovedstaden slås samman till Region Østdanmark vilket även kommer att påverka strukturen inom det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen. De danska regionerna kommer även fortsatt ha möjlighet att delta i och medfinansiera gränsöverskridande samarbeten inklusive Interregprojekt.

Danmark och Sverige kommer överens om ett uppdaterat gemensamt skatteavtal, det så kallade Öresundsavtalet, som varit under omförhandling sedan 2022. Även offentligt anställda omfattas av de nya reglerna, och skatteskyldigheten till respektive land räknas utifrån perioder på tolv månader i stället för i tre månadersperioder som tidigare, vilket ska underlätta hemarbete för Öresundspendlarna. Avtalet trädde i kraft den 1 januari 2025. Även Öresundsöverenskommelsen, som avser reglerna för socialförsäkringar, uppdaterades under 2024.

Sverige blir fullvärdig medlem i Nato.

Den nordiska gemensamma arbetsmarknaden fyller 70 år. Överenskommelsen från 1954 innebär att nordiska medborgare har rätt att bosätta sig i ett annat nordiskt land utan arbetsstillstånd samtidigt som myndigheterna i länderna aktivt bidrar till att sprida information om arbetsmarknadsförhållandena mellan länderna.

2023

Sverige ansöker om medlemskap i Nato, vilket väntas stärka försvarssamarbetet med bland annat Danmark.

En rekordsvag svensk krona i förhållande till den danska gör att många danskar reser till Skåne för att turista och shoppa.

I maj avskaffar Danmark gränskontrollerna mot Sverige, som infördes 2019. Under en kort period i augusti, efter ökat säkerhetshot mot Sverige och Danmark på grund av koranbränningarna, återinför Danmark

gränskontrollerna mot Sverige, och Sverige förstärker sina gränskontroller mot Danmark. De danska kontrollerna tas bort igen, medan de svenska kvarstår.

2022

Under året inleder den danska och den svenska regeringen omförhandlingar av det dansk-svenska skatteavtalet, Öresundsavtalet. Ländernas Nordenministrar presenteras för fyra förslag till förändringar av Öresundsavtalet när de i april deltar i ett möte med Greater Copenhagen Task Force.

Danmark och Sverige enas om en transitdeklaration, som innebär att resenärer till och från Bornholm, respektive till och från Köpenhamns flygplats i Kastrup ska undantas om Sverige eller Danmark i framtiden av någon anledning skulle stänga gränsen eller införa reserestriktioner.

I december tog Skånetrafiken över ansvaret från DSB för trafiken med Öresundståg i Danmark.

2021

Greater Copenhagen Task Force hålls för första gången, ett samarbetsformat som samlar nationella, regionala och lokala perspektiv i samtal mellan ländernas samarbetsministrar, ledningen för Greater Copenhagen, näringslivsorganisationer, Öresundsbron och ländernas ambassadörer.

2020

Byggnadsarbetena på Fehmarn Bält-förbindelsen inleds på den danska sidan och i Tyskland året därpå.

Øresundsbron fyller 20 år den 1 juli.

På grund av smittriksen under den pågående coronapandemin stänger den danska och den svenska regeringen periodvis under 2020-2022 gränsen mellan länderna, med undantag för gränspendlare och vissa andra grupper.

2019

En ny dansk lag "Lov om erhvervsfremme" träder i kraft i januari med syftet att öka effektiviteten i det danska näringslivsfrämjande arbetet. Den nya lagen innebär också att de danska regionerna inte längre får arbeta med näringslivsutveckling och turism. I september meddelar den danska regeringen att tillämpningen av lagen om företagsfrämjande kommer

att ändras när det gäller gränsregionalt samarbete. De danska regionerna får återigen vara ordförande i Greater Copenhagen Committee.

I februari godkänner de tyska myndigheterna byggandet av Fehmarn bält-tunneln. Hösten 2019 öppnar Cityringen i Köpenhamn med 17 nya metrostationer. Året därpå planeras förgreningen till Nordhavn att färdigställas och 2024 en Sydhavnslinje.

I november inför Danmark gränskontroller mot Sverige i syfte att motverka gränsöverskridande brottslighet.

2018

Ett avtal från augusti mellan Transportministeriet och Region Skåne innebär att ansvaret för hela Öresundstågstrafiken ska flyttas över till Skånetrafiken.

2017

De svensk ID-kontrollerna vid Öresund upphör i maj 2017, vilket gör att restiderna för tågresenärer närmar sig normal nivå.

I juni kommer Danmark och Sverige överens om att inleda en strategisk statlig analys av en fast HH-förbindelse som ett Interreg-projekt. Initiativet åtföljs av ett gemensamt arbete med trafikprognoser.

2016

Det dansk-svenska politiska samarbetet Öresundskomiteen omvandlas till The Greater Copenhagen and Skåne Committee. Förutom namnbytet ingår nu samtliga 79 kommuner och tre regioner i Öresundsregionen. Samtidigt ändras stadgarna till att fokusera mer på internationell marknadsföring och att attrahera utländska investeringar och talanger.

Sverige beslutar att komplettera gränskontrollerna på svensk mark med ett krav på transportörsansvar. Det innebär att ID-kontroller införs på färjor, bussar och Öresundståg innan de reser från Danmark till Sverige. Restiden för Öresundspendlare med tåg förlängs.

Tysklands transportminister Alexander Dobrindt (CSU) och Danmarks transport- och byggnadsminister Hans Christan Schmidt (V) bekräftar deras gemensamma stöd för en fast Fehmarn Bält-förbindelse.

Forskningsanläggningen Max IV i Lund invigs i juni. Danmark investerar i anläggningen genom konsortiet DanMAX.

2015



I samband med migrationskrisen införde Sverige gränskontroller i november 2015, här vid Hyllie station.

Blivande European Spallation Source, ESS, blir Skandinavien första ERIC, ett europeiskt konsortium med Sverige och Danmark som värdländer.

Som en följd av det stora antalet flyktingar inför Sverige i november tillfälliga gränskontroller mellan Danmark och Sverige. En bieffekt av detta är att danska och svenska Öresundspendlare, särskilt de som reser med tåg, får längre restider mellan hem och arbete.

Öresundsregionen har över 3,9 miljoner invånare.

2014

Nordiska ministerrådet etablerar Gränshinderrådet.

2012

Resterna av Öresundsuniversitetet och Øresund Science Region: Øresund University Network läggs ner.

Metrosamarbetet mellan Köpenhamn och Malmö inleds med målet att bygga en metro över Öresund, Øresundsmetron.

2011

Den danska och svenska staten drar tillbaka sina bidrag till Öresundsuniversitetet och Øresund Science Region och det beslutas att samarbetet ska fortsätta i mindre skala under namnet Øresund University Network.

Malmö Arena är en av platserna där Handbolls-VM för herrar spelas. Det blir inledningen på flera VM (2023) och EM (2020 och 2026) där Malmö Arena blir en av arenorna och därmed kan fungera som hemmaplan för det danska landslaget.

2010

Citytunneln i Malmö öppnar med de nya stationerna Triangeln och Hyllie.

Øresund Entrepreneurship Academy läggs ned.

Flyttströmmen över Öresund vänder och majoriteten flyttar från Skåne till östra Danmark.

ØRUS - Øresundsregional Utvecklingsstrategi presenteras av Öresundskommittén.

Portalen Øresunddirekt Business öppnar med information för företag

2009

Danmark och Sverige lyckas få stöd för att placera den europeiska neutronforskningsanläggningen European Spallation Source (ESS) i Lund och det tillhörande datacentret i Köpenhamn.

I OECD:s rapport "Territorial Review" om Köpenhamn konstateras bl.a. att en närmare integration över Öresund skulle gynna stadens tillväxt.

Öresundsregionen har nu växt till över 3,7 miljoner invånare.

2008

Ett statsfördrag mellan Danmark och Tyskland om etablering av en fast förbindelse över Fehmarn Bält undertecknas av de två ländernas transportministrar, Carina Christensen (K) och Wolfgang Tiefensee (SPD).

Nordiskt gränshinderforum grundas.

Øresund Network läggs ner.

2007



Metron till Köpenhamns flygplats invigdes 2007.

Köpenhamns metrolinje till flygplatsen öppnas.

2006

Øresund Entrepreneurship Academy etablerades som en organisation under Øresundsuniversitetet för att främja entreprenörskap vid universiteten.

2003

Ett gemensamt skatteavtal mellan Sverige och Danmark för Öresundspendlare, Öresundsavtalet, tecknas med bland annat en kompensationsordning för pendlarnas uteblivna skatteintäkter i hemlandet. Öresundspendlare ska betala skatt i det land där de arbetar enligt nya Öresundsavtalet.

Andra och tredje etappen av Köpenhamns metro öppnas.

Finansieringen av Øresunddirekt går från att enbart ha finansierats av den danska och svenska staten till att finansieras av flera aktörer, myndigheter och regioner.

2002

Den första etappen av Köpenhamns metro öppnas, med hållplatser bland annat i den nya stadsdelen Ørestad.

Øresundsinstitutet etableras. Ett dansk-svenskt kunskapscentrum som utarbetar analyser och fakta om regionen.

2001

Köpenhamns hamn och Malmö hamn fusioneras till en gemensam hamnoperatör - Copenhagen Malmö Port.

Øresund Science Region öppnar. Detta är ett parallellt samarbete till Øresundsuniversitetet, med fokus på att involvera den offentliga och privata sektorn.

2000



1995 påbörjades bygget av Øresundsbron och den 1 juli 2000 invigdes den fasta förbindelsen över Öresund.

Øresundsbron öppnas 1 juli och trafiken med Øresundståg inleds.

Øresund Network etableras. Huvudfokus är att utveckla varumärket Øresund och sprida kännedom om området.

Øresunddirekt etableras. Det är ett offentligt informationscenter som tillhandahåller information om arbetsmarknad, skatte- och samhällsregler för Öresundspendlare och företag. Formellt är det två organisationer - en dansk (hemsida) och en svensk (besökskontor) - med olika former av finansiering.

1997

Øresundsregionens första tvärnationella klusterorganisation etableras i form av Medicon Valley Alliance med målet att stärka life science- och läkemedelsföretagen i Øresundsregionen.

Øresundsuniversitetet etableras med niomedlemsuniversitet.

Crossborder Øresund partnership etableras.

1993

Øresundskomiteen bildas som en politisk samarbetsorganisation, ur de tidigare organisationerna Øresundsrådet och Øresundskontakt. Øresundskomiteen ska utgöra plattformen för den nya regionen tvärs över Öresund.

1991

De danska och svenska regeringarna undertecknar ett avtal om att bygga Øresundsbron.

Øresundsbrokonsortiet, som ska äga och driva Øresundsbron, etableras. Det ägs till hälften av vardera landet.

1965

Trafik med flygbåtar/bärplansbåtar inleds mellan Malmö och Köpenhamn. Den kortare restiden gör det möjligt att arbetspendla över Öresund.

1964

Øresundsrådet bildades som ett samarbetsorgan mellan cirka 30 svenska och danska kommuner samt amter och landsting.

1819

Den 23 maj inleder det brittiska hjulångaren Caledonia den första moderna ångbåtstrafiken mellan Malmö och Köpenhamn.

APPENDIX



Om Øresundsindex

SYFTET MED ETT ØRESUNDSINDEX:

Øresundsinstituttet har på uppdrag av Øresundsbro Konsortiet utvecklat Øresundsindex. Fokus för utvecklingen av Øresundsindex har varit att skapa ett transparent index utifrån ett tydligt urval och med möjlighet att upprepa indexarbetet år efter år. Det övergripande syftet med Øresundsindex är att följa utvecklingen i integration och rörelse över Öresund, men även att kunna beskriva den ekonomiska utvecklingen i Øresundsregionen och dess delregioner.

Tydlighet och transparens: Fokus på det viktigaste, nämligen integrationen sett som interaktion/rörelse över Öresund. Det är enkelt att förstå för läsaren och utvecklingen över tid blir tydlig att följa. Statistiken visar på antal och är därför möjlig att summera. Statistiken kan så vitt möjligt sägas vara jämförbar.

Urval och viktning: Nio olika indikatorer har valts ut för att mäta utvecklingen i integrationen. Dessa kan sägas täcka olika områden, men viktas i det samlade index utifrån sin relevans och träffsäkerhet.

Urvalet av indikatorer har gjorts utifrån Øresundsinstitutets samlade erfarenhet av att följa och analysera utvecklingen i Øresundsregionen. Urvalet har även diskuterats med forskare vid Lunds universitet, Köpenhamns universitet och Roskilde universitet.

Stråvan är att göra en bred beskrivning av utvecklingen i Øresundsregionen utifrån flera områden: trafiken, arbetsmarknaden, näringslivet samt vardags- och fritidslivet. Alla delar är viktiga för att förstå interaktion och integration över Öresund.

Tillgänglighet och hållbarhet: Merparten av indikatorerna är baserade på officiell statistik som är transparent och tillgänglig. Med pålitliga officiella källor finns det mindre risk för tidsseriebrott och att statistiken upphör framöver. Den statistik som inte kommer från officiell källa har Øresundsinstituttet tagit fram i samarbete med faktapartner till Øresundsindex - Trafiken.

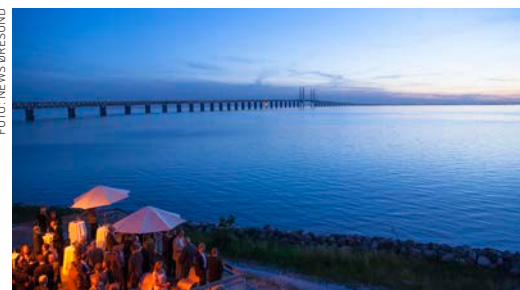


FOTO: NEWS ØRESUND

TILLVÄGÅGÅNGSSÄTT:

Arbetet med att utveckla Øresundsindex bygger på flera steg. Øresundsinstituttet har lång erfarenhet av att beskriva och analysera utvecklingen i Øresundsregionen och den kunskapen har legat till grund för utvecklingen av denna rapport. Øresundsindex gavs ut första gången 2021. Inför detta undersöktes en mångfald av statistik och bredare research gjordes för att få en bild av utvecklingen. Därutöver fördes samtal med forskare och beställaren av rapporten Øresundsbro Konsortiet. Rapporten består av flera delar:

Øresundsindex: Fysisk interaktion över Öresund är viktig för integrationen i regionen. Rörelsen mellan länderna ger inte hela bilden, men är en bra indikation. Med urvalet av indikatorer som beskriver trafiken, arbetsmarknaden, näringslivet och vardagen ges en bred bild av integrationen. Vi har valt att fokusera på mätbar utveckling och medtar därför inte parametrar som rör mental integration, så som nätverk över gränsen eller intresse för och kunskap om det andra landet. (Läs mer om urval och viktning här intill.)

Tillväxtparametrar: För att mäta utvecklingen av integration och rörelse över Öresund har vi valt att mestadels ta utgångspunkt i officiell statistik från Øresundsdatan, Danmarks Statistik och SCB, men i vissa fall även andra statistikällor.

2001 som index 100 för Øresundsindex jubileum: År 2001 har valts som index 100 för Øresundsindex jubileum (ordinarie Øresundsindex har basår 2015). Øresundsbron öppnade i juli 2000, och därför finns inga helårssiffror för det året som rapporten använder. För några av de nio indikatorerna har det visat sig vara utmanande att få en jämförbar tidsserie från 2001 till 2024, eftersom statistiska metoder har ändrats och förbättrats under åren. I vissa fall har vi varit tvungna att göra justeringar för att få en så rättvisande bild som möjligt.

ØRESUNDSINDEX - TRAFIKEN ÖVER ØRESUND PUBLICERAS PER HALVÅR

Två gånger per år med start i januari 2022 publiceras Øresundsindex - Trafiken som också tas fram av Øresundsinstituttet på uppdrag av Øresundsbro Konsortiet.



Datainsamling till Øresundsindex

INDIKATORER TILL ØRESUNDSINDEX JUBILEUM:

Øresundsindex mäter utvecklingen i rörelse över Öresund vilket kan ge en indikation på integrationens utveckling. Nio olika indikatorer har valts ut och dessa täcker fyra olika områden av integration: trafik, arbetsmarknad, näringsliv och vardagsintegration. Tidsserien som tas fram är för 2001 till senast aktuella år, vilket för de flesta indikatorer är 2024.

Indikatorerna till Øresundsindex är baserade på officiell statistik och trafikstatistik. De visar antal och är därför möjliga att summera. Det innebär exempelvis att antalet flyttningar från Skåne till Østdanmark och tvärt om summeras. Det läggs ingen värdering i vem som flyttar över sundet eller i vilken riktning. Men i rapporten visas även den faktiska utvecklingen i både riktningarna, och i texten förekommer resonemang kring andra faktorer som påverkar flyttningen, så som bostadspriser. Indikatorerna viktas i det totala indexet efter sin relevans och träffsäkerhet. Läs mer om viktningen av varje indikator nedan.

TRAFIK

Antal personresor (vikt 0,15) (trafikstatistik, över Öresund 2001-2024)

Statistiken kommer från Skånetrafiken, DSB. Øresundsbro Konsortiet och Øresundslinjen som tillsammans tillhandahåller antalet passagerarresor som årligen görs med bil och tåg över Øresundsbron och med färja mellan Helsingborg och Helsingør. Data för passagerarresor med tåg i tidsserien 2001 och framåt är inte helt identiska med de data som används i Øresundsinstitutets trafikindex. Statistiken över passagerartrafiken på färjorna Helsingborg-Helsingør baseras på Øresundslinjens enkel- och turbiljetter och AutoBizz smart. Siffror från Sundsbussarna ingår inte då källan saknar statistik för tidsperioden 2001 till 2010. Statistiken över antalet tågresor (enkelresor) med Øresundståg över Øresundsbron sammanställs av Skånetrafiken i samarbete med DSB. Den baseras på försäljningen av enkel- och dygnsbiljetter samt periodbiljetter för Øresundståget. Till försäljningsstatistiken har fem procent lagts till för att inkludera resenärer som inte ingår i försäljningsstatistiken, till exempel medföljande barn och resenärer med frikort (sjukresor). Siffrorna för antalet passagerarresor över Øresundsbron är en uppskattning gjord av Øresundsbro Konsortiet baserat på genomsnittliga beräkningar av antalet personer som reser med varje fordons- och kontraktstyp. Statistiken inkluderar busstrafik, inklusive den fasta linjen mellan Köpenhamn och Ystad (Bornholmerbussen) till Bornholmsfärjan.

Källa: Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken, DSB, Øresundslinjen

Viktningen görs utifrån att trafiken är en grundförutsättning för fysisk interaktion och därmed integrationen över Öresund. Det för sig om ett stort antal personresor per år och även om inte alla dessa resor börjar och slutar inom regionen så anses statistiken ge en bra indikation på aktiviteten över Öresund, vilket inkluderar fritidsresor, pendlingsresor och företagsresor

ARBETSMARKNAD

Gränspendling (vikt 0,20) (antal pendlare, regional statistik, 2001-2024)

Statistiken kommer från Region Skåne/Øresundsdatan och visar gränspendling över Öresund, det vill säga personer som har en inkomst på den andra sidan av sundet. Detta är inte detsamma som antalet pendelresor, eftersom dessa kan variera beroende på sysselsättningsgrad och mängden distansarbete. Gränspendlingstatistiken för perioden omfattar en metodförändring som har utvecklats av Region Skåne i samarbete med Danmarks Statistik och SCB (Sveriges statistikmyndighet). Den tidigare metoden omfattade gränspendlare från Skåne till Østdanmark (Region Sjælland och Region Hovedstaden) och från Østdanmark till Skåne mellan 2001 och 2014. Med den nya metoden, från och med 2015, kan Region Skåne identifiera fler gränspendlare och inkluderar nu pendling från hela Sverige till Østdanmark samt från hela Danmark till Region Skåne. De nya siffrorna för pendling från den danska till den svenska sidan av Öresund är dock endast tillgängliga för tiden fram till 2015 och från 2019-2024. Därför är utvecklingen för åren 2016-2018 uppskattad. Øresundsindex använder helårsstatistiken för pendling över Öresund från Øresundsdatan fram till det senaste tillgängliga året 2023, samt kvartalsstatistik fram till kvartal 4 2024, som är den senaste tillgängliga. Kvartalsstatistiken visar antalet pendlare i det aktuella kvartalet. Till skillnad från helårsstatistiken är den inte säsongbaserad, vilket innebär att den kan inkludera personer som endast har pendlat en kort tid och därmed inte återfinns i helårsstatistiken. Helårsstatistiken är därför bättre lämpad för att visa tydliga trender över tid och för jämförelser mellan år. Indexet för 2024 är beräknat med hjälp av kvartalsstatistiken. Vi har beräknat ett genomsnitt av den procentuella förändringen i antalet gränspendlare för varje kvartal 2024 jämfört med varje kvartal 2023, vilket ger ett index på 512 för 2024. Siffrorna är preliminära och kan komma att ändras när helårsstatistiken för 2024 publiceras nästa år.

Källa: [Region Skåne/Øresundsdatan](#)

Viktningen görs utifrån att antalet gränspendlare har en stor betydelse för såväl integrationen som utvecklingen i Øresundsregionen. Gränspendlingen omfattar knappt 21 000 personer, men dessa personer kan sägas ha en djupare interaktion genom att de bland annat bidrar till gränsöverskridande nätverk och har därmed en stor påverkan.

Studenter i grannlandet (vikt 0,05) (antal studenter, nationell statistik, 2001-2024)

Statistiken kommer från Nordic Statistics databas och anger antalet svenska studenter på danska universitet och danska studenter på svenska universitet. Det gäller så kallade free mover-studenter som läser hela program i ett annat land och som mottar studiemedel. Siffrorna omfattar inte utbytesstudenter som läser en del av sin utbildning i ett annat nordiskt land. Det har inte varit möjligt att få fram statistik på regional nivå. Statistiken samlas in av Kela - The Social Insurance Institution of Finland och baseras på uppgifter från danska Utbildnings- och forskningsstyrelsen och svenska CSN. Senast aktuella år är 2024.

Källa: [Nordic Statistics](#)

Viktningen görs med hänsyn till att statistiken omfattar studenter i hela Danmark och hela Sverige. Det är därmed inte nödvändigtvis interaktion över Öresund utan kan till exempel handla om danska studenter på Stockholms universitet. Enligt statistik från Universitetskanslersämbetet är Lunds universitet dock det lärosäte i Sverige som har flest danska studenter och det måste anses rimligt att anta att det finns flest svenska studenter på lärosäten i den danska huvudstadsregionen.

NÄRINGSBLIV

Företag i grannlandet (vikt 0,10) (antal företag, regional statistik, 2001-2022)

Statistiken kommer från Tillväxtanalys i Sverige och anger antalet danskägda företag i Sverige/Skåne samt från Danmarks Statistik, som visar antalet svenskägda företag i Danmark/Östdanmark. Företagsstatistiken från dansk sida är tillgänglig från 2002 till 2022, vilket innebär att siffran för 2002 används även för 2001 för att kunna beräkna indextalet för det året. Statistiken består av aktiva företag enligt definitionen ekonomiskt aktiva, och metoden har ändrats under indexets tidsperiod. År 2007 förekommer ett databrott i siffrorna från Danmarks Statistik i samband med kommunreformen, där 271 kommuner blev till 98 större kommuner och 14 amt avskaffades till förmån för fem regioner. Åren 2015

och sedan 2019 kunde Danmarks Statistik identifiera fler företag än tidigare statistikversioner. Därför har siffrorna för 2001 till 2014 korrigerats genom att multiplicera dem med skillnaden i siffror mellan 2014 och 2015. På samma sätt har siffrorna för 2001 till 2018 justerats med förändringen mellan 2018 och 2019. Tidsserien är därmed inte helt exakt, men den ger en mer rättvisande bild av utvecklingen. Den svenska statistiken från Tillväxtanalys visar antalet danskägda företag i Sverige och specifikt i Skåne. Statistiken omfattar alla aktiva utländska företag i Sverige som identifieras som företag där mer än 50 procent av rösträtterna ägs av en eller flera utländska ägare. Det senaste året är 2022. Tillväxtanalys har reviderat statistiken och sorterat bort företag som inte längre är aktiva.

Källa: [Tillväxtanalys](#) och [Danmarks Statistik](#)

Viktningen görs med hänsyn till att statistiken är viktig för att belysa näringslivets integration i form av etablering av danskägda bolag i Skåne och svenskägda bolag i Östdanmark. Regional statistik används eftersom den kan ge en bättre bild av företagsetablering på andra sidan Öresund som en effekt av integration i näringslivet. Statistiken har viss eftersläpning och detta påverkar även viktningen.

Godstransporter (vikt 0,10) (trafikstatistik över Öresund 2001-2024)

Statistiken kommer delvis från rapporterna Øresundsindex - Trafiken över Öresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen och Trafikverket och ger en samlad siffra för antalet godstransporter som varje år sker över Öresund - med lastbil över Øresundsbron, godståg eller färja mellan Helsingborg och Helsingør. Statistiken baseras på trafikstatistik från operatörerna. Trafikverket har statistik över antalet godsvagnar som passerar Øresundsbron per kvartal. För de tåg där antalet vagnar inte är tillgängligt har ett genomsnittsvärde för föregående år använts. När det gäller antalet tåg som korsar Øresundsbron anges antalet tågrörelser för både gods- och persontåg, men inte för servicetåg (dvs. endast lok eller tomma tåg) per kvartal. Från 2001 till 2015 baseras siffrorna för godsvagnar på transportvolym (ton) per år på Øresundsbrons järnvägsspår från Trafikverkets uppföljningssystem, eftersom det inte finns data på antalet godsvagnar för den perioden. I uppgifter från Øresundslinjen inkluderar godstrafiken varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt. Godstrafiken på Øresundsbron från 2019 och framåt inkluderar också varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt - före det bestod siffrorna av lastbilar över nio meters längd. Det senaste aktuella året är 2024.

Källa: [Øresundsinstittuttet/Øresundsindex - Trafikken Q4 2024](#), [Øresundsbro Konsortiet](#), [Trafikverket](#), [Øresundslinjen](#)

Viktningen görs med hänsyn till att godsflödet har betydelse för regionens utveckling, men även med tanke på att detta inte nödvändigtvis är tecken på integration mellan den danska och svenska sidan av Öresund utan snarare handlar om transit av gods genom regionen.

VARDAGSINTEGRATION

Flyttning över Öresund (vikt 0,10) (antal flyttningar över Öresund, regional statistik, 2001-2024)

Statistiken kommer från Region Skåne/Øresundsdata-basen och avser antalet personer som flyttat deras folkbokföringsadress från en kommun i Östdanmark till en kommun i Skåne eller från Skåne till Östdanmark. I detta index sammanfattas antalet flyttningar över Öresund i båda riktning till ett samlat tal. Seneste aktuella år är 2024. I motsats till statistiken över antalet personer som bor i grannlandet visar statistiken över flyttningar alla flyttningar över Öresund oavsett nationalitet. Det betyder till exempel att om en danskfödd person flyttar från Skåne till Östdanmark stiger antalet flyttningar över Öresund medan antalet invånare i grannlandet faller.

Källa: [Region Skåne/Øresundsdata-basen](#)

Viktningen görs utifrån den betraktelsen att människor som rör sig över sundet kan anses främja integrationen. Ingen bedömning görs med avseende på riktningen eller den person som flyttar över sundet. Det är därför inte möjligt att bedöma om personer som flyttar tillbaka till sitt hemland bidrar till mer eller mindre integration. Syftet med statistiken är primärt att mäta aktiviteten, medan statistiken över antalet invånare i grannlandet i högre grad handlar om integration på plats.

Bosatta i grannlandet (vikt 0,10) (antal svenskfödda/danskfödda bosatta i grannlandet, regional statistik 2001-2024)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB och anger antalet danskfödda som bor i Skåne och antalet svenskfödda som bor i Östdanmark. Eftersom den danska statistiken hänvisar till den 1 januari och den svenska till den 31 december, anges det danska talet för 2002 i 2001 och motsvarande siffror för de efterföljande åren. Siffran för 2024 kommer alltså från den 1 januari 2025 i den danska statistiken och från den 31 december 2024 i den svenska. Den danska statistiken baseras endast på invandrare, det vill säga personer födda utomlands och där ingen av föräldrarna både är dansk medborgare och född i Danmark. Den svenska statistiken omfattar personer födda utomlands, och därmed personer födda i Danmark. Statistiken säger inget om medborgarskap, eftersom detta skulle kunna ge en missvisande bild - personer med dubbelt medborgarskap, där det ena är svenskt, räknas som svenskar i SCB:s statistik. Det senaste aktuella året är 2024.

Källa: [Danmarks Statistik](#) och [SCB](#)

Viktningen görs utifrån att vardagsintegrationen påverkas av personer som valt att bosätta sig på andra sidan Öresund. Statistiken omfattar danskfödda respektive svenskfödda som bosatt sig på andra sidan gränsen och det anses vara en viktig faktor för integration. Totalt sett handlar det om runt 31 000 personer.

Gästövernattningar (vikt 0,15) (antal gästövernattningar i grannlandet, regional statistik, 2001-2024)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB/Tillväxtverket och anger antalet gästnätter i Östdanmark av personer med bostad i Sverige samt antalet gästnätter i Skåne av personer med bostad i Danmark. Den svenska statistiken omfattar gästnätter på hotell, semesterbyar, vandrarhem samt förmedlade lägenheter och stugor (SoL). Från och med 2003 tillkom uthyrda fritidshus och lägenheter och från och med 2008 tillkom även camping i SCB:s statistik. År 2024 ändrade många hotell sina bokningssystem, vilket innebär att gästernas bostadsort inte registrerades. I Skåne finns det drygt 140 000 fler gäster än tidigare år med okänd bostadsort. Dessa ingår inte i statistiken. Den danska statistiken omfattar övernattningar på hotell, semestercenter, vandrarhem, camping, småbåtshamnar och fritidshus. Endast hotell och semestercenter med fler än 40 sängplatser ingår i statistiken. Från 2024 har Danmarks Statistik infört en ny faktor för besättningsstorlek i småbåtshamnar, vilken infördes 2024 med data från 2007. Den danska och svenska statistiken är inte direkt jämförbar, men ger en god indikation på utvecklingen inom turistindustrin på båda sidor av sundet. Det senaste aktuella året är 2024, men siffrorna för svenska gästnätter i Östdanmark är preliminära eftersom de slutliga uppgifterna först blir tillgängliga i slutet av maj.

Källa: [Danmarks Statistik](#) och [SCB/Tillväxtverket](#)

Viktningen görs utifrån att antalet gästnätter anses utgöra en viktig indikator för fritidsintegrationen över Öresund. Det rör sig på ett normalår om mer än en miljon människor som övernattar i den andra delen av regionen. Genom att summera den danska och svenska statistiken görs ingen värdering i relation till i vilken riktning besöksströmmarna går. Dessa påverkas relativt mycket av valutakursen och därmed brukar utvecklingen i ena riktningen ofta minska samtidigt som den andra ökar.

Danskägda fritidshus i Skåne (vikt 0,05) (antal hus, regional statistik 2001-2024)

Statistiken kommer från SCB och anger antalet fritidshus i Skåne som ägs av av personer bosatta i Danmark. Utländskt ägande av ett fritidshus innebär att den deklaraansvariga taxerade ägaren varken har en svensk adress eller ett svenskt personnummer. Det land som redovisas är ägarens adressland och det är bara fysiska personer som ingår i undersökningen. Det är som utgångspunkt inte möjligt för utländska medborgare att köpa ett fritidshus i Danmark - utöver vid given dispens där köparen uppfyller vissa krav bl a kring koppling till Danmark - och det finns inte någon tillgänglig statistik över hur många fritidshus i Danmark som är utlandsägda. Därför redovisas enbart statistik för antalet fritidshus i Skåne som har en ägare som är bosatt i Danmark. Det senaste aktuella året är 2024.

Källa: [SCB](#)



Viktningen görs utifrån att danskarnas relation till Sverige och därmed vardagsintegrationen ökar när fler danskar uppehåller sig i Skåne under fritiden, men samtidigt att denna faktor enbart mäter integration åt ena hållet eftersom det i normalfallet inte är möjligt för svenskarna att köpa fritidshus i Danmark. Statistiken omfattar knappt 2 300 fritidshus, med okänt antal ägare vardera.



KÄLLOR

- By og Havn (2025): Invånare i Ørestad
- SVT: "Olof Johansson (C) lämnade regeringen på grund av Øresundsbron" (28 juni 2020)
- Helsingborgs Dagblad förlag (1989): "Kampen för ett rent Öresund"
- Øresundsinstitutets egna analyser

INTERVJULISTA:

- **Bardia Soltanabadi**, pendlare
- **Camilla N. Latifi**, pendlare
- **Jonas Ringbom**, pendlare
- **Karin Stohr**, pendlare
- **Kristian W.-Petersen**, pendlare
- **Linus Jacobson**, pendlare
- **Malcolm Siljehag Alencar**, pendlare
- **Michael Palmgren**, ledare för Marint Kundskapscenter
- **Kjell Andersson**, dykare och forskningsingenjör, tidigare anställd vid Lunds Tekniska Högskola
- **Vilma Randklev Kjær**, pendlare

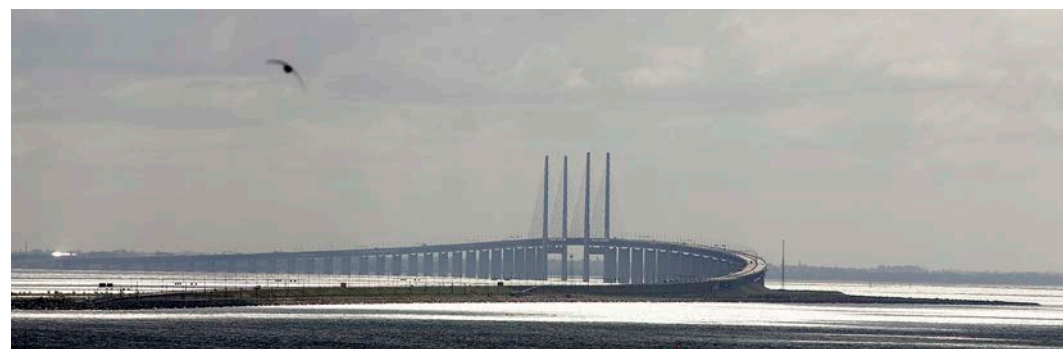
SAMTAL MED FORSKARE:

Øresundsinstitutet står uteslutande själv för innehållet i denna rapport, men under arbetet med att utveckla Øresundsindex hade Øresundsinstitutet avstämningar och diskussioner med flera forskare kring metod och resultat:

- **Jesper Falkheimer**, professor vid Institutionen för strategisk kommunikation, Lunds universitet
- **Karl-Johan Lundquist**, professor vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet
- **Lars Winther**, professor i geografi på Institut for Geovidenkskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet
- **Magnus Harfeldt-Berg**, PhD student, Industrial Management and Logistics, Lunds Tekniska universitet
- **Mark Blach-Ørsten**, professor vid Institut for Kommunikation og Humanistisk Videnskab, Roskilde universitet
- **Niels-Peter Rønmos**, grundare av rådgivningsföretaget Xtelligent Data ApS

STATISTIKKÄLLOR:

- Danmarks Statistik
- DSB
- Københavns Lufthavne
- Nationalbanken
- Nordic Statistics database
- Region Skåne/Øresundsdatenbanken
- Riksbanken
- Skånetrafiken
- Statistiska Centralbyrån
- Statistisk sentralbyrå
- Tillväxtanalys
- Tillväxtverket
- Trafikverket
- Øresundsbro Konsortiet
- Øresundsindex - Trafiken Q4 2024
- Øresundslinjen



TABELL 1: NIO INDIKATORER I ØRESUNDSINDEX

	2001	2005	2010	2015	2020	2024
Personresor över Öresund	100	128	164	171	87	189
Gränspendling	100	222	429	413	375	512 ¹
Studenter i grannlandet	100	145	194	165	130	125
Företag i grannlandet	100	113	123	118	139	173 ²
Godstransporter över Öresund	100	126	167	198	224	232
Flyttning över Öresund	100	208	256	147	146	161
Boende i grannlandet	100	115	133	126	124	126
Gästnätter över Öresund	100	96	91	107	36	122
Danskägda fritidshus i Skåne	100	168	263	248	215	198
Samlet index med ni indikatorer	100	150	215	204	174	234

Tabellen innehåller indextal från det första året med helårsstatistik, vart femte år och det senaste året. Indexet är beräknat utifrån tillgänglig och aktuell statistik från Region Skåne/Øresundsdatenbanken, Danmarks Statistik, SCB, Tillväxtanalys, Tillväxtverket och Nordic Statistics. För personresor och godstransport över Öresund har statistiken hämtats från Øresundsindex - Trafiken över Öresund samt från Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen, DSB/Skånetrafiken och Trafikverket. Läs mer om statistiken och urvalet av indikatorer på de följande sidorna i bilagan.

1. Gränspendling: Siffror för dansk pendling är endast tillgängliga för perioden fram till 2015 samt från 2019 till 2024 - för åren 2016 till 2018 har vi bakåtestimerat utvecklingen med samma förändring som pendlingen från Sverige till Danmark. År 2023 är det senaste aktuella året med helårsstatistik från Øresundsdatenbanken. Därför är indextalet för 2024 baserat på ett genomsnitt av kvartalsstatistiken. Läs mer om beräkningen i bilagan.

2. Företag i grannlandet: Statistiken rapporteras med två års fördröjning, så därför har indextalet för 2022 använts för de efterföljande åren.

TABELL 2: NIO INDIKATORER I FAKTISKA TAL

	2001	2005	2010	2015	2020	2024
Personresor över Öresund (milj.)	20	26	33	35	18	38
Gränspendling	4 290	9 517	18 414	17 834	16 067	21 585 ¹
Studenter i grannlandet	1 348	1 956	2 609	2 219	1 752	1 689
Företag i grannlandet	1 498	1 696	1 848	1 771	2 086	2 599 ²
Godstransporter över Öresund	518 425	652 522	868 207	1 milj.	1,1 milj.	1,2 milj.
Flyttning över Öresund	2 228	4 630	5 706	3 272	3 257	3 590
Boende i grannlandet	24 585	28 277	32 760	30 900	30 587	30 978
Gästnätter över Öresund	1,1 milj.	1 milj.	971.903	1,1 milj.	387 360	1,3 milj.
Danskägda fritidshus i Skåne	1 143	1 918	3 003	2 834	2 460	2 260

Tabellen innehåller faktiska siffror för nio indikatorer från det första året med helårsstatistik, vart femte år och det senaste året.

1. Gränspendling: Siffror för dansk pendling finns endast tillgängliga för perioden fram till 2015 samt från 2019 till 2024 - för åren 2016 till 2018 har vi bakåtestimerat utvecklingen med samma förändring som pendlingen från Sverige till Danmark. År 2023 är det senaste aktuella året med helårsstatistik från Øresundsdatenbanken. Därför har siffran för fjärde kvartalet 2024 använts för året 2024. Läs mer om helårs- och kvartalsstatistiken på de följande sidorna i bilagan.

2. Företag i grannlandet: Statistiken rapporteras med två års fördröjning, så därför har antalet företag för 2022 använts för de efterföljande åren.

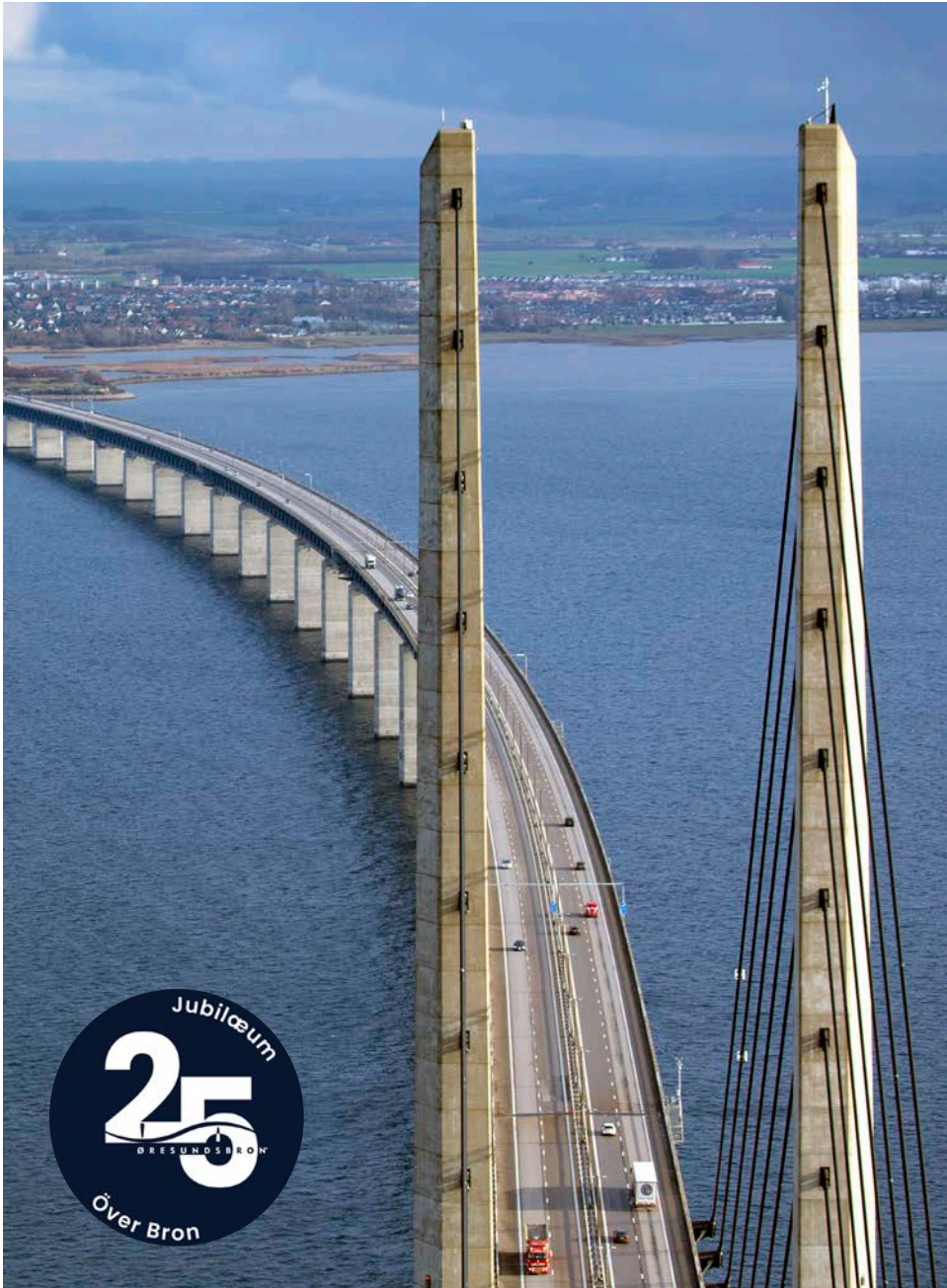


FOTO: NEWS ØRESUND