



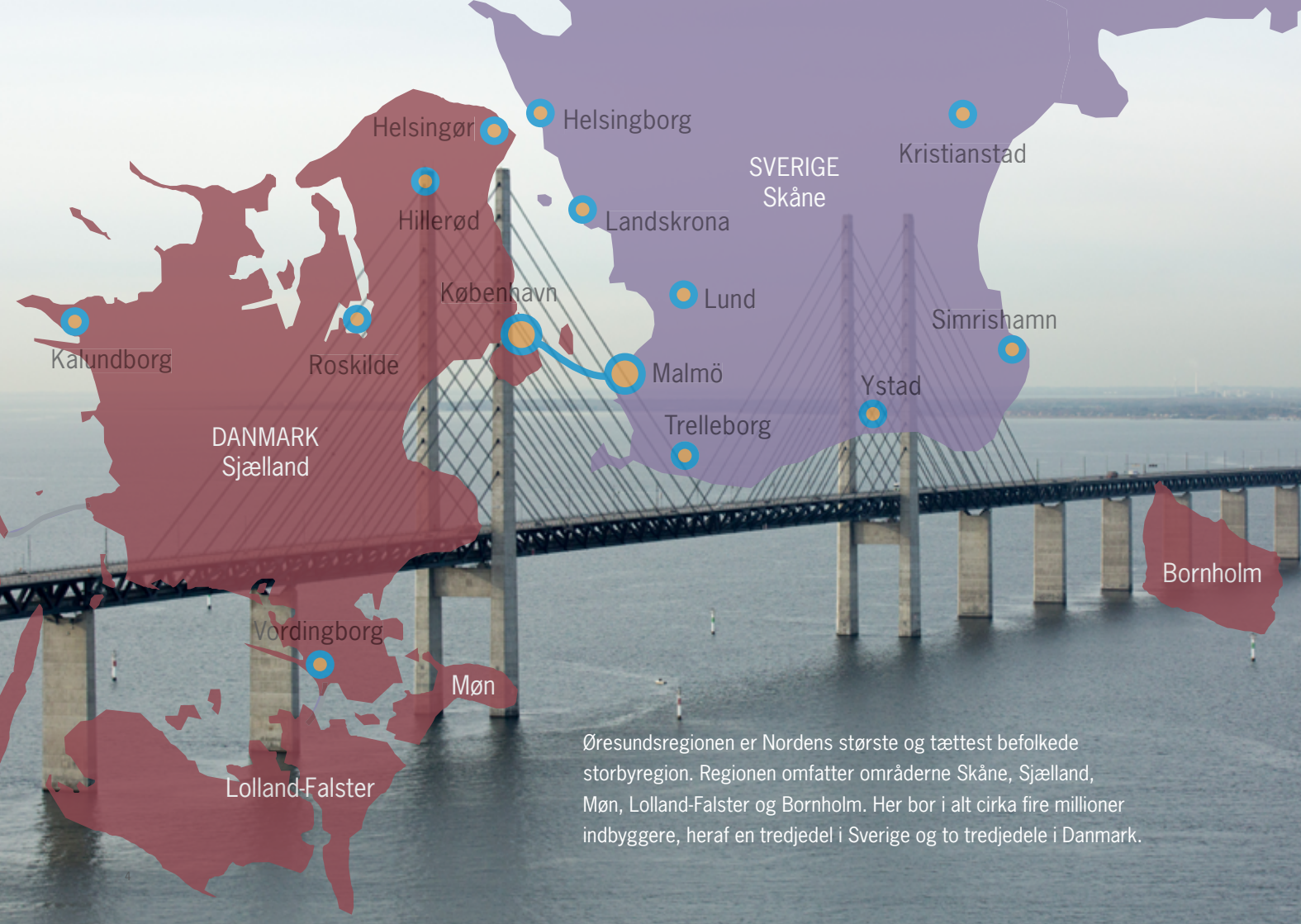
Øresundsbron og regionen 18 år





Udgivet af Øresundsbro Konsortiet, 2015

Foto: Peter Brinch/Øresundsbron
Carolina Romare/Filmance
Newcopter/Øresundsbron
Femern A/S
Design: Fikon Design AB
Tryk: Tryckfolket, Malmö



Øresundsregionen er Nordens største og tættest befolkede storbyregion. Regionen omfatter områderne Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster og Bornholm. Her bor i alt cirka fire millioner indbyggere, heraf en tredjedel i Sverige og to tredjedele i Danmark.

En spændende brorejse i 18 år

Øresundsbron blev bygget for at forbedre kommunikationen mellem Skandinavien og kontinentet og for at forbedre det økonomiske og kulturelle samarbejde mellem Danmark og Sverige. Regeringerne i Sverige og Danmark var enige om at skabe en region med øget handel og et fælles arbejds- og boligmarked.

I dag lever vi midt i den succes, som broen har skabt. Regionen er et kraftcentrum, der bidrager til begge landes udvikling. De fire millioner mennesker, der bor her, udgør en fjerdedel af Sveriges og Danmarks samlede bruttonationalprodukt.

Vores region møder hele tiden udfordringer. Økonomiske konjunkturer, politiske beslutninger og forskellige hændelser i omverdenen påvirker os. Men det går hele tiden fremad.

Øresundsbron er den bedste vej til den anden side af Øresund. Vi giver pendlere, fragt-, forretnings- og fritidskunder en nem og prisbillig vej over broen. Der er ingen afgangstider på en bro, som altid er åben, og det er særdeles let at rejse afsted uden nogen videre planlægning.

De, der vælger toget, hvilket blandt andet mange pendlere gør, får også en nem rejse over broen med hyppige afgang til den anden side af Øresund.

Øresundsbron forbinder mennesker i regionen og videre ud i Europa. I dette hæfte tegner vi et billede af regionens udvikling og trafikudviklingen på Øresundsbron siden indvielsen i år 2000.

Caroline Ullman-Hammer
Øresundsbrons administrerende direktør

Gennem kriseår mod rekord

Øresundsbron er den vigtigste trafikforbindelse mellem Danmark og Sverige. Hver dag krydser cirka 70.000 personer broen. 55 procent kører i bil, og 45 procent kører i tog.

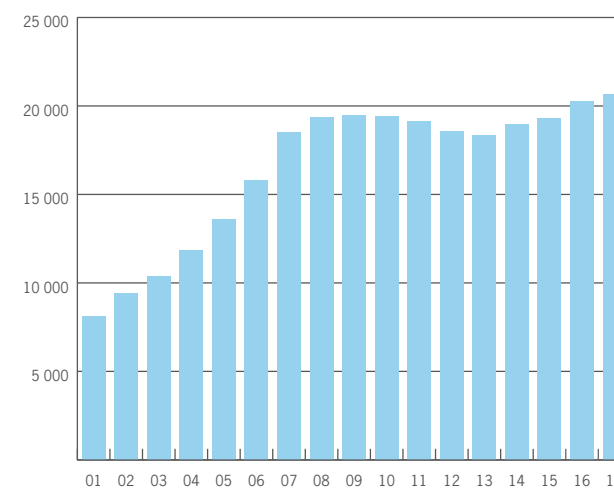
Fra 2001 til og med 2007 voksede biltrafikken med 10-17 procent om året. Stigningen i pendlertrafikken blev drevet af situationen på bolig- og arbejdsmarkedet. Danskere flyttede til Sverige og fik en billigere bolig og andre leveomkostninger. Svenskerne fandt et arbejdsmarked med flere job og højere lønninger i Danmark, og unge fandt deres første arbejde i København. Broen åbnede helt nye muligheder for nemt og smidigt at pendle over sundet.

Den økonomiske krise i 2008 ramte også os. Væksten i vejtrafikken på Øresundsbron aftog, og lå på lidt under fem procent. Svækkelsen fortsatte i årene 2011-2013, inden den vendte opad i løbet af 2014. I 2016 noterede vi flere nye trafikrekorder. I 2017 blev rekorden for antal biler i løbet af et døgn (32.000), antal biler i løbet af en måned (847.100) samt antal biler i løbet af et år (7.530.255) slået. I 2018 er udviklingen mere stillestående.

Fritidsrejsende over sundet er også steget markant i de år, broen har eksisteret, ligesom fragt- og erhvervs- trafikken.

Gennemsnitlig daglig vejtrafik over Øresundsbron 2001-2017

Antal biler per dag



Fritidsrejserne vokser

I de første år var pendlertrafikken det største kunde-segment. Nu har fritidsrejsende overtaget første-pladsen. I 2017 stod pendlere og fritidsrejsende for lige store dele af trafikken, omkring en tredjedel hver.

Fritidsrejsende opfylder en vigtig funktion for integrationen mellem de to lande. Med den lærer vi hinanden at kende på tværs af sundet. Svenskerne tiltrækkes af det store udbud af kultur og shopping i storbyen København. Danskerne har opdaget Skåne med den flotte natur samt muligheden for at handle billigere i Malmö. Desuden kører mange danskere over Øresundsbron til Ystad og tager færgen til Bornholm.

Fremgangen i fritidstrafikken skyldes især tre faktorer:

- I 2005 blev fritidsaftalen BroPas introduceret. Øresundsbron begyndte at opbygge en kontakt med sine aftalekunder, og en ny måde at markedsføre

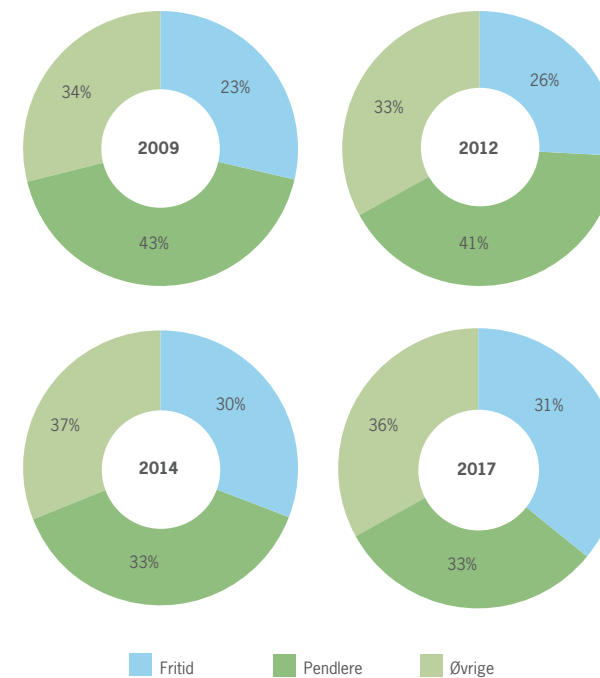
tilbuddene på den anden side af sundet. Fordelsprogrammet Club BroPas giver tips, rabattilbud og inspiration til rejser over sundet og er i dag en vigtig del af vores succes.

- I 2008 svækkedes den svenske krone. Det blev meget billigere for danskere at handle i Sverige, og de opdagede udbuddet i Sverige. Da den svenske krone senere steg igen, fortsatte mange danskere med at besøge Sverige. I 2016 svækkedes den svenske krone igen, hvilket øgede antallet af rejser fra Danmark til Sverige, mens vi har oplevet en nedgang i rejser fra Sverige til Danmark, hvor valutakursen betyder højere priser for svenskere.
- I 2012 indførte vi SmutTursrabatten, som gælder weekender og aftener i vinterhalvåret. Den giver BroPass-kunderne rabat, hvis de kører retur inden for seks timer uden for myldretiden.

Pendlingen påvirkedes af grænsekontrollerne

Pendlertrafikken steg de første år, efter broen åbnede. Den gik tilbage i en periode som følge af finanskrisen, men var begyndt at vende igen, da ID-og grænsekontrollen i Sverige blev indført i 2015. Det gjorde togrejsen besværligere. En del af de rejsende valgte at køre i bil, bus og taxi over broen i stedet. Det gav yderligere en forskydning af pendlertrafikken på motorvejen, men påvirkede samfundet omkring broen negativt. Den frie bevægelse og menneskers muligheder for at bo og arbejde på tværs af sundet er en forudsætning for en god udvikling og integration i regionen. I 2017 blev kontrollerne lempede, togrejsen blev forbedret, og afgangene blev tættere igen, og mange pendlere vendte tilbage til toget.

Formålet med rejsen for personbiler over Øresundsbron



Broen er vigtig for fragttrafikken over sundet

Businesstrafikken over Øresundsbron består af erhvervstrafik med personbiler og varebiler samt fragttrafik i varebiler og lastbiler. Dertil kommer bus- trafikken. Erhvervstrafikken udgør cirka 25 procent af trafikken over Øresundsbron.

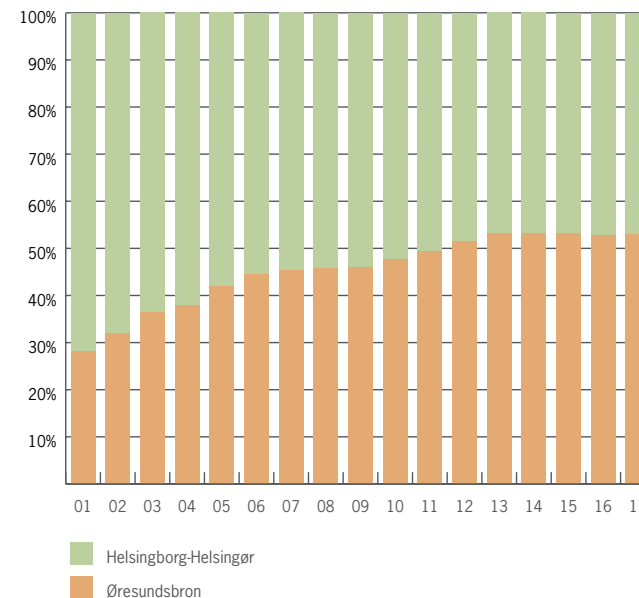
Øresundsbrons andel af fragttrafikken over Øresund er næsten fordoblet siden 2001, som var broens første hele år i drift. I 2017 var andelen 53 procent. Succesen skyldes målrettet markedsføring, tæt dialog med vores kunder og en konkurrencedygtig prissætning, som har givet et godt resultat. Mange speditører vælger broen, fordi den er hurtigere og geografisk godt placeret i forhold til deres kunder. Der er bygget store logistikcentre ved E6 tæt på blandt andet Øresundsbron.

Udviklingen på fragsiden er stærkt forbundet med samfundsøkonomiske konjunkturer – ikke kun i Danmark og Sverige, men i hele Europa. En stor del af lastbiltrafikken forbinder Sverige med markederne i Europa.

I 2016 steg trafikken med busser, taxi og udlejnings- biler som en følge af de problemer, grænse- og id-kontrollerne skabte for togpendlerne. Bustrafikken voksede med 11 procent eller 14 busser pr. dag i gennemsnit. I 2017 gik disse tal noget tilbage, da transportøransvaret blev fjernet, grænsekontrollerne ændret og togrejserne blev nemmere igen.

Øresundsbro Konsortiet bidrager til integration og samhandel mellem danske og svenske virksom- heder i regionen ved fem gange om året at arrangere Øresundsbron Business Meetings, hvor erhvervsfolk fra begge sider af sundet mødes for at få inspiration til at se mulighederne på den anden side af sundet. Disse møder har haft op imod 6.000 besøgende siden starten i 2010.

Markedsandele af fragttrafikken



Vejtrafikken ventes at stige

Øresundsbrons seneste prognose for udviklingen i vejtrafikken viser, at frem til 2035 ventes totaltrafikken at stige med mellem 2,1 og 2,5 procent per år. Eneste undtagelse er 2028 – det år hvor Femern Bælt-forbindelsen forventes at være i drift. Der bliver stigningen noget højere.

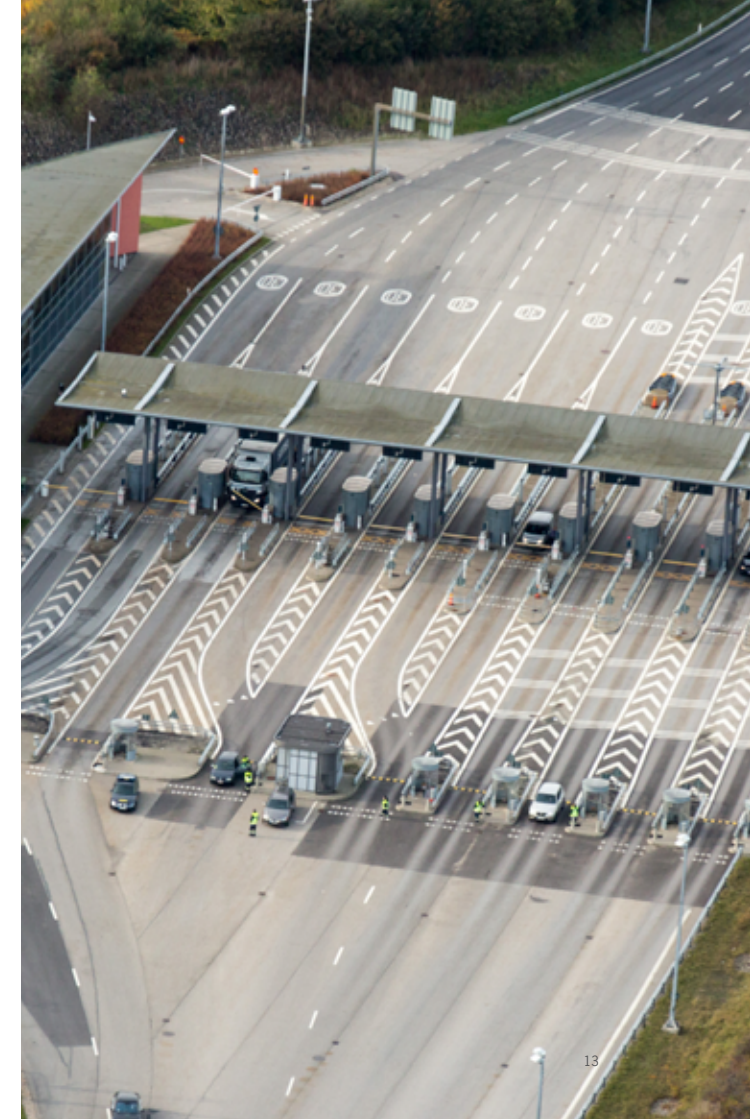
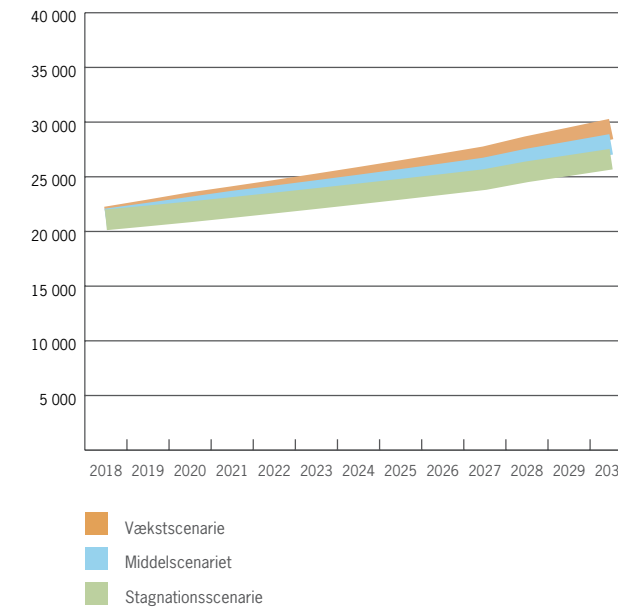
Fragttrafikken stiger generelt i vores omverden. Flere varer transporteres på et stadig billigere fragtmarked. Fragttrafikken ventes at stige fra 6,3 til 8,2 procent af den samlede trafik over broen frem til 2035.

Fritidstrafikken med BroPas vil også stige kraftigt. Det er den trafikkategori, som Øresundsbron kan påvirke mest via prissætning, tilbud og markedsføring.

Prognosen baseres på en række forudsætninger, blandt andet at allerede vedtagne beslutninger gennemføres, men at ingen nye beslutninger vedtages omkring infrastruktur af regional betydning, samt at konkurrenceforholdet mellem Øresundsbron og færgerne mellem Helsingør og Helsingborg forbliver uændret.

Trafikprognose – daglig trafik over Øresundsbron

Antal biler



Kapacitet og ny infrastruktur

I Sverige og Danmark føres der til tider intensive debatter om udbygning af infrastruktur og nye forbindelser over Øresund. Her nævnes også det ventede kapacitetsproblem, der handler om, at der ganske enkelt bliver pladsmangel især på jernbanen ved rejser over sundet. Det er dog ikke Øresundsbron, der bliver den første flaskehals. Øresundsbro Konsortiets egne prognoser samt den rapport om kapaciteten over Øresund som Trafikstyrelsen i

Danmark samt Trafikverket og Sverigeförhandlingen i Sverige præsenterede i begyndelsen af 2017, viser, at problemerne opstår på land, længe inden der bliver trængsel på broen. Det er især jernbanekapaciteten i CPH Airport i Kastrup og strækningen Malmö-Lund, der giver bekymringer i henhold til disse prognoser. På broen vil der ikke opstå kapacitetsproblemer på motorvejen inden for en overskuelig fremtid, og på jernbanen tidligst omkring år 2035.



Togtrafikken over Øresund

Persontrafikken med tog over Øresundsbron er steget stødt gennem årene. I 2016 tog 11,5 millioner toget over broen, hvilket var et fald sammenlignet med 2015, som især skyldtes id- og grænsekontrollerne. I 2017 steg antallet af togrejser til 11,6 millioner.

Citytunnelen mellem det centrale Malmö og Øresundsbron åbnede i december 2010 og forkortede rejsetiden mellem stationerne i Skåne og Københavns Hovedbanegård. I myldretiden om morgenen og aftenen kører Øresundstogene seks gange i timen mellem Malmö og København. Øvrige tidsrum kører togene tre gange i timen bortset fra om natten, hvor intervallet er et tog i timen. Rejsetiden er 35 minutter mellem København H og Malmö Triangeln. Til Hyllie station er rejsetiden 26 minutter og til Malmö C 39 minutter fra København H.

Toget benyttes i høj grad af mennesker i regionen, der bor på den ene side og arbejder på den anden side af sundet. Omkring 40 procent af passagererne over

Øresund er pendlere. Tre ud af fire togpassagerer bor i Sverige. En ud af fire bor i Danmark.

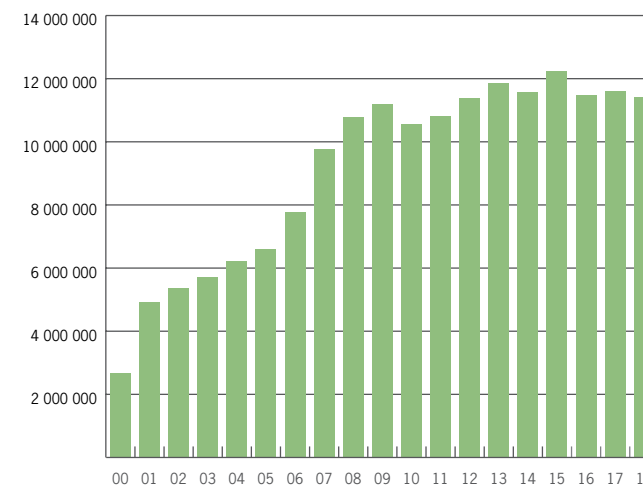
Øresundsbron trafikeres også af internationale godstog, der forbinder Sverige med kontinentet. I gennemsnit passerer et godstog i timen. Siden 2001 er godsmængden over broen mere end fordoblet.

I 2017 kørte godt 64.300 godstog over broen med 7.165 millioner tons gods.

I de kommende 20-30 år ventes efterspørgslen på jernbanetrafik over broen at stige. Derfor er det nødvendigt med forbedret kapacitet på de strækninger, der fører til og fra Øresundsbron. En udbygning af visse dele af jernbaneinfrastrukturen på begge sider af sundet er en forudsætning for at møde den forventede stigning, der blandt andet kommer som en følge af åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

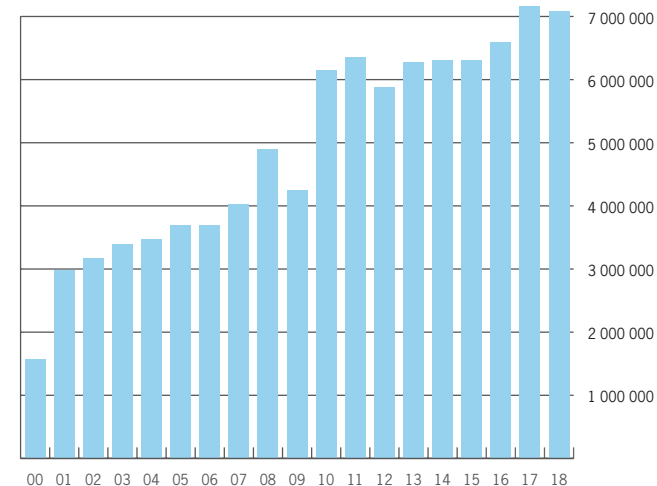
Persontogtrafik over Øresundsbron

Antal passagerare



Godsmængder på tog over Øresundsbron

Ton



Grænsekontroller påvirkede integrationen

I november 2015 indførte den svenske regering grænsekontroller for rejsende fra Danmark til Sverige. I januar 2016 skærpedes transportøransvaret. For togrejsende over Øresundsbron betød det, at de skulle skifte perron og igennem id-kontrol ved Copenhagen Airport i Kastrup, samt en grænsekontrol på stationen i Hylle.

Desuden blev antallet af togaftage reduceret fra seks til tre i timen. Sammenlagt førte det til længere rejsetider og øget trængsel i togene. Effekterne blev færre togrejsende, et krympende arbejdsmarked og dårligere tilgængelighed til Copenhagen Airport.

Rejsende, der kører i bil over Øresundsbron, oplever oftest kun en mindre forsinkelse i forbindelse med id- og grænsekontrollerne, der gennemføres i betalingsanlægget.

Dette lå bag en del af stigningen i biltrafikken på broen i 2016.

I 2017 ændredes grænsekontrollerne. Transportøransvaret blev fjernet, og dermed forsvandt den id-kontrol, der gennemførtes ved Copenhagen Airport. Tograjsen blev nemmere igen, og en del rejsende vendte tilbage til toget. Antallet af afgangstog steg og er tilbage på samme niveau som før kontrollerne. Yderligere forbedringer er planlagt.

Øresundsbro Konsortiets vurdering har i hele denne periode været, at selvom kontrollerne bidrog til stigende vejtrafik og stigende indtægter på kort sigt, så lagde besværet med tograjsen en hæmsko på udviklingen i regionen, hvilket ikke var til gavn for nogen. Det er derfor glædeligt, at tograjsen igen er blevet nemmere.





Finansieringen af Øresundsbron

I 1991 indgik Danmark og Sverige en aftale om at bygge en fast forbindelse over Øresund. Godt et år senere besluttede regeringerne at oprette en 50/50-ejet virksomhed, Øresundsbro Konsortiet, der skulle bygge, eje og drive Øresundsbron samt optage lån til at finansiere anlægsomkostningerne.

Aftalen fra 1991 slår fast, at anlæggelsen og driften af forbindelsen skal finansieres via broafgifter, som bilisterne betaler. Desuden skal det svenske Trafikverket og danske Banedanmark betale et fast årligt beløb (indeksreguleret) for brug af jernbanen. Indtægterne skal dække drifts- og renteomkostninger samt tilbagebetaling af de lån, der blev optaget til at finansiere byggeriet, dvs. broen og landanlæggene i Danmark og Sverige.

Da Øresundsbron stod færdig i år 2000, havde Øresundsbro Konsortiet en nettogæld på 19,6 milliarder DKK. De to ejerselskaber A/S Øresund og SVEDAB AB

havde hver en samlet gæld på 10,5 milliarder DKK for byggeriet af landanlæggene. Ved udgangen af 2017 havde Øresundsbro Konsortiet en nettogæld på 12,1 milliarder DKK (rentebærende nettogæld).

I 2018 begyndte Øresundsbro Konsortiet for første gang at betale udbytte til dets ejere, så de kan begynde at betale tilbage på de lån, som finansierede landanlæggene.

Ved generalforsamlingen 26. april 2018 vedtog ejerne en udbyttepolitik, som indebærer at konsortiets gæld forventes at være tilbagebetalt cirka i år 2050. Det betyder samtidigt, at gælden hos SVEDAB AB og A/S Øresund bliver mindre end forventet, og at deres gæld kan betales tilbage på kortere tid.

I praksis vil hele forbindelsen, inklusive landanlæggene, være betalt tilbage på samme tid som tidligere, hvilket vil sige cirka i år 2050.

Broen giver store gevinster for samfundet

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

Adgangen til et fælles arbejdsmarked bidrager til store økonomiske gevinster for det omgivende samfund. Svenske pendlere bidrager til produktionen i Danmark. Det har været en fordel for Sverige, at svenskerne har haft adgang til det danske arbejdsmarked.

Der findes også mange eksempler på samarbejde i erhvervslivet, som har været godt for regionen, eksempelvis sammenlægningen af havnene i København og Malmö til Copenhagen Malmö Port.

Copenhagen Airport i Kastrup har også styrket sin position som sydsvenskernes lufthavn. Det har bidraget til etablering af mange virksomheder i regionen. I 2015 indviede eksempelvis Ikea sit nye kontor i Malmö.

I Hyllie og Ørestad er der opbygget nye områder med boliger, handel og virksomheder, fordi nærheden til broen gør dem attraktive.

De store forskningsanlæg MAX IV og ESS i Lund er flyttet til regionen på grund af Øresundsbron og den nærhed, den giver til den store internationale lufthavn. Det bliver ikke mindst en fordel, eftersom en del af ESS virksomhed kommer til at ligge i Danmark.

Adgangen til et fælles boligmarked har især givet økonomiske gevinster ved at danskerne har haft adgang til billigere boliger i Sverige, da boligpriserne i Danmark var meget høje, mens svenske ejendomselskaber har investeret på det danske marked i og omkring København.

Der er gennemført forskellige beregninger af disse samfundsgevinster omregnet i kroner, blandt andet af den tidligere Öresundskomiteen samt Øresunds-instituttet.

Tv-serien Bron/Broen

Broen mellem to lande, der er tæt forbundet men alligevel forskellige, har skabt forudsætninger for øget kulturarbejde. Det mest kendte eksempel er tv-serien Broen, der er blevet meget populær over hele verden.



Ansvar for region, mennesker og miljø

Øresundsbron spiller en vigtig rolle for sin omverden. Derfor er det påkrævet, at Øresundsbro Konsortiet er en sund virksomhed, der tager ansvar for mennesker og miljø.

Mange vigtige samfunksfunktioner er afhængige af forbindelsen. Mennesker skal kunne komme til deres arbejdspladser, for at virksomheder i regionen kan fungere. Rejsende og flypersonale skal rejse til og fra Copenhagen Airport. Derfor er Konsortiets vigtigste opgave at tilbyde en forbindelse, der er tilgængelig og sikker døgnet rundt.

Øresundsbron bidrager også til social og miljømæssig bæredygtighed.

Gammel teknik, der har nået sin fulde levetid, udskiftes med miljøvenlige alternativer, så vidt det er muligt. Elforbruget er reduceret betydeligt. Hastighederne i betalingsanlægget er faldet med fleksible fartdæmpende vejchikaner, der har medført bedre og mere sikkert miljø for kunder og medarbejdere.

I første halvår 2018 er der blevet etableret 1.500 m² solpaneler i betalingsanlægget, som i gennemsnit vil levere fire procent af forbindelsens samlede energiforbrug på årsbasis.

I starten af året fik kunder mulighed for at vælge nummerpladen som betalingsmiddel, og det har mere end 75 procent af nye kunder valgt at benytte. Det skaber en smidigere gennemkørsel, hvilket er bedre for miljøet.

Inden byggeriet af Øresundsbron var der en bekymring om, at den ville være skadelig for miljøet. I stedet har det vist sig, at forbindelsen har haft en god indflydelse især på vandet i Øresund. Her findes nu en af Europas største muslingebanker. Øresundsbrons pyloner og piller danner undersøiske rev, hvor muslinger trives. Det unikke plante- og dyreliv på den kunstige ø Peberholm, lokker eksperter til fra hele verden.



Det fælles arbejdsmarked

Inden Øresundsbron blev bygget, pendlede omkring 1.500 personer mellem Malmö og København. Broen gjorde det muligt for mange flere at bo på den ene side af sundet og arbejde på den anden.

København er den dominerende storby i regionen, med over en million indbyggere og et varieret arbejdsmarked. Den tiltrækker arbejdskraft fra hele regionen – især fra Malmö.

Godt 90 procent af pendlerne over Øresundsbron bor i Sverige og arbejder i Danmark.

60 procent af pendlerne med bolig i Sverige og arbejde i Danmark bor i Malmö. Derefter følger Helsingborg med 10 procent og Lund med 5 procent. Mere end 80 procent arbejder i Københavnsområdet. Inden Øresundsbron blev bygget, boede 38 procent af pendlerne til Danmark i Malmö, mens 27 procent boede i Helsingborg.

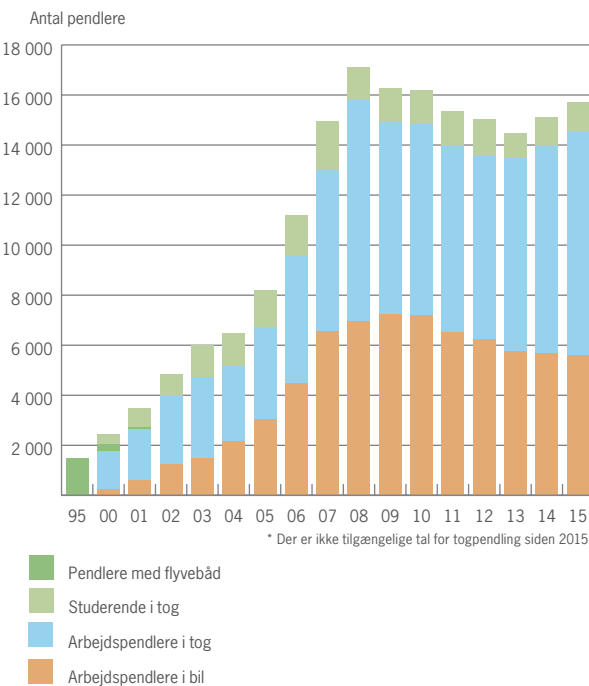
De danske pendlere med arbejde i Sverige bor især i Københavnsområdet. De arbejder hovedsagelig i Malmø efterfulgt af Lund og Helsingborg.

I 2005 gjorde svenskerne deres indtog på det danske arbejdsmarked. Der var stor mangel på arbejdskraft i København og høj arbejdsløshed i Skåne. Da lønniveauet i Danmark desuden var betydeligt højere end i Sverige, blev de danske job attraktive.

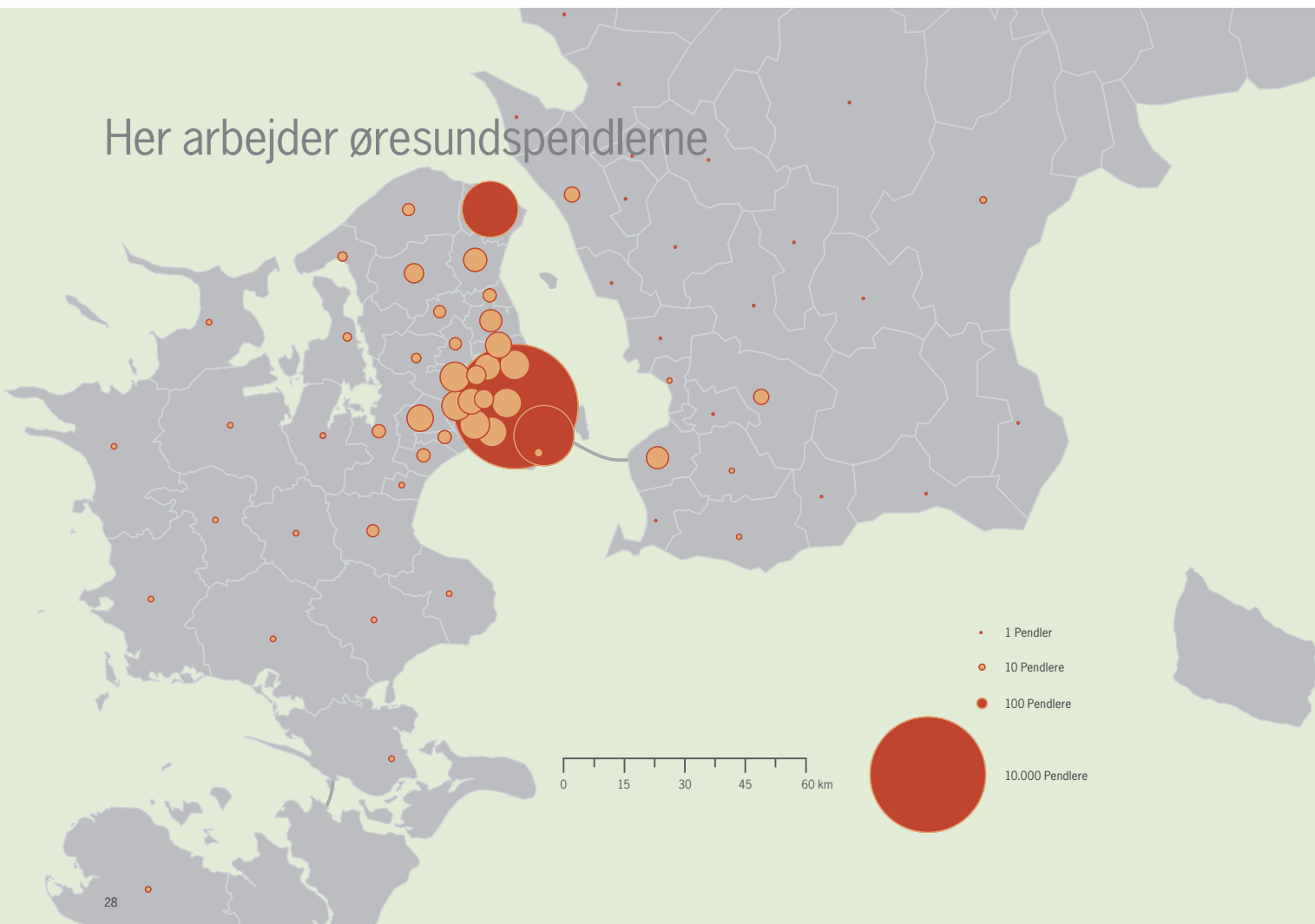
Dette kulminerede i 2007, hvor 6.667 svenskere fik arbejde i Danmark. Det var næsten dobbelt så mange som i 2006 og fem gange så mange som i 2005. De tal slog igennem i trafikstatistikken på Øresundsbron, hvor pendlertrafikken slog rekord med 17.000 pendlere i 2008. Det betød en tidobling, siden Øresundsbron åbnede.

Så kom finanskrisen. Arbejdsløsheden steg i Danmark, og pendlingen over Øresund gik tilbage. I 2014 vendte trenden igen. I 2017 havde Øresundsbron 5.970 pendlere per dag. Forklaringen er, at Danmark nåede sin højeste beskæftigelse siden 2009.

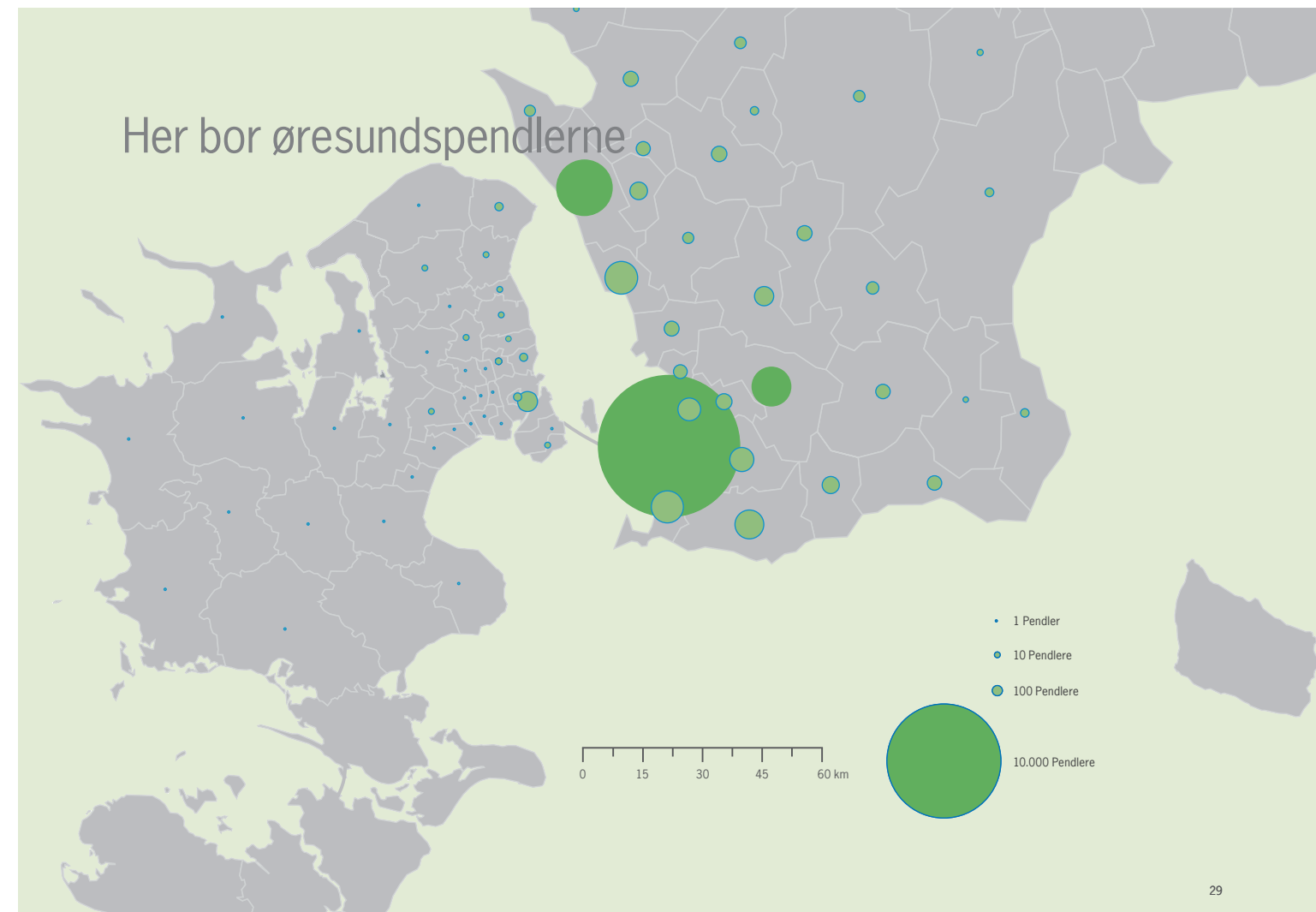
Gennemsnitlig daglig pendling over Øresundsbron



Her arbejder øresundspendlerne



Her bor øresundspendlerne



Det fælles boligmarked

Siden broen åbnede har integrationen i Øresunds-regionen i høj grad været styret af forskellen i boligpriser på den danske og den svenske side af sundet.

I de første fem år af 2000-tallet steg boligpriserne i Danmark meget – ikke mindst i Københavnsområdet. På den svenske side var boligpriserne meget lavere.

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

Leveomkostningerne var desuden betydeligt lavere i Skåne end i København. Lønnen fra jobbet i København rakte meget længere i de svenske butikker.

Mange danskere valgte at bosætte sig i Malmö i denne periode.

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

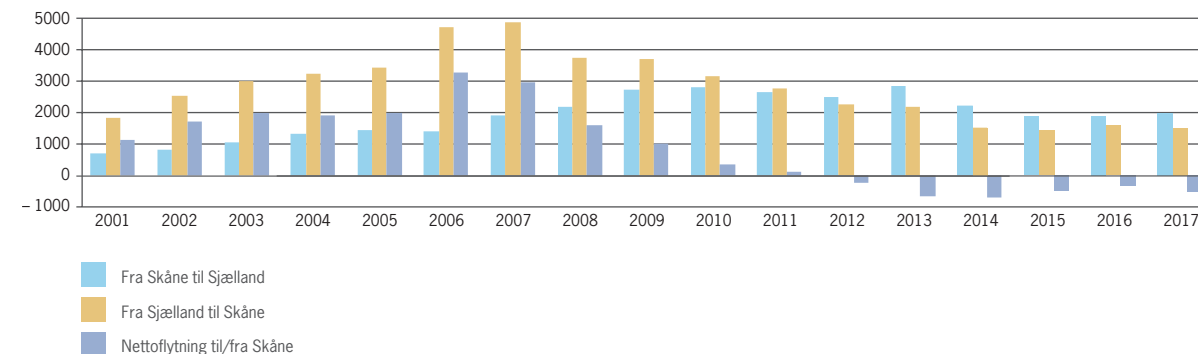
I den svenske del af Øresundsregionen – især i Malmö – steg boligpriserne derimod. Ved årsskiftet 2012-2013 lå kvadratmeterprisen for et enfamiliehus i Malmö-området næsten på samme niveau som i Region Hovedstaden.

Flyttestrømmen fra Sjælland gik i stå. Mange af de danske immigranter vendte tilbage til Danmark.

Selvom boligpriserne i København er steget støt siden 2014, er tendensen fortsat, at der flytter flere personer fra Sverige til Sjælland end omvendt. Det attraktive arbejdsmarked på den danske side, kombineret med en overordnet tendens til at flytte mod storbyerne, har tiltrukket mange svenskere til Københavnsområdet.

I 2017 flyttede 1.549 personer fra Sjælland til Skåne. Det var et fald på fem procent sammenlignet med 2016. 2.027 flyttede den anden vej, hvilket er en stigning på fem procent sammenlignet med 2016.

Flytning mellem Sjælland og Skåne



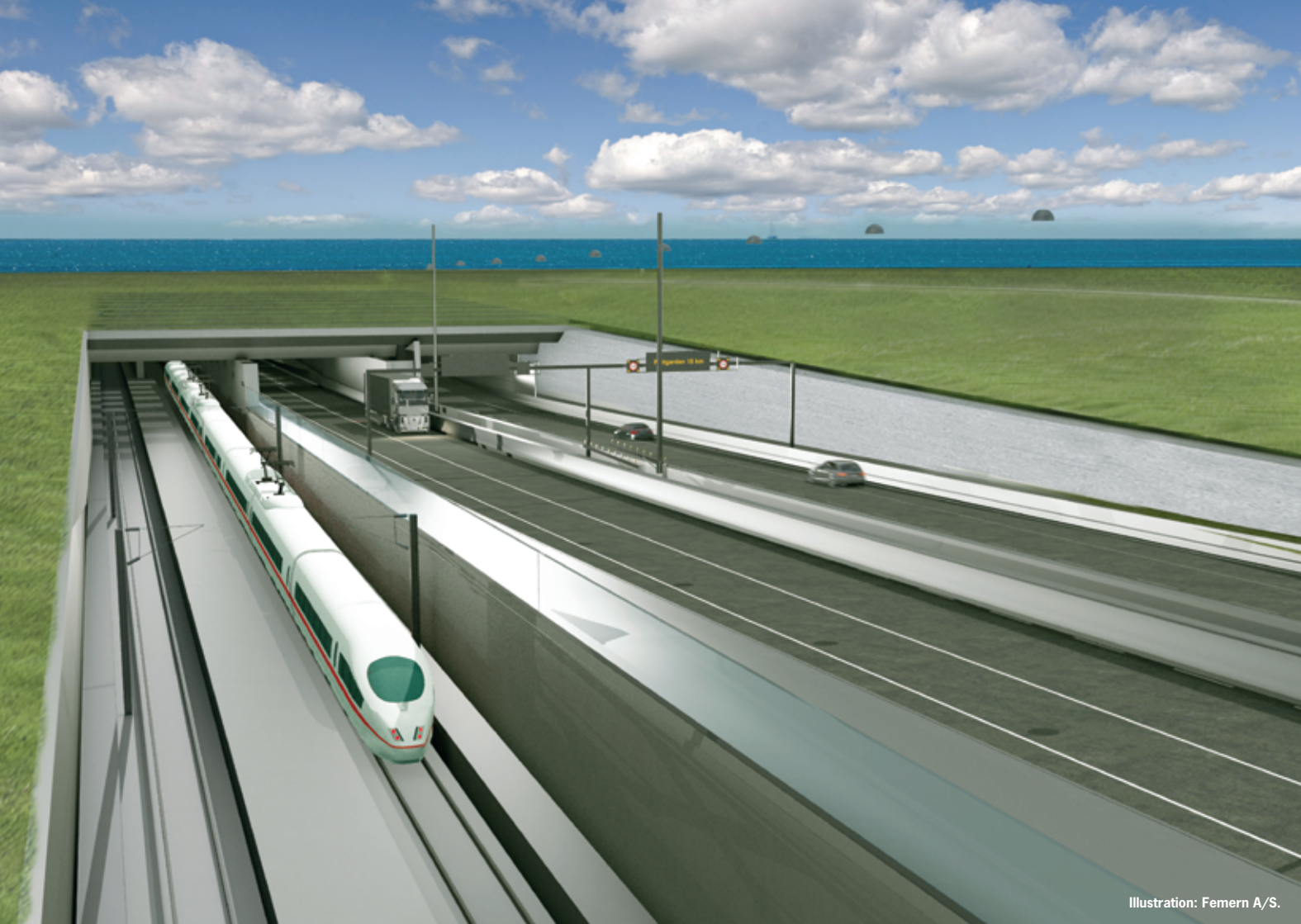


Illustration: Femern A/S.

Regionen vokser med Femern Bælt-tunnelen

Når den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland står klar, knyttes Skåne og Sjælland sammen med Hamburg til en ny vækstregion. Samtidig bliver både bil- og togrejser til kontinentet betydeligt hurtigere.

Forbindelsen bygges som en knap 18 km lang sænketunnel til bil- og togtrafik mellem Rødby og Puttgarden. Rejsetiden beregnes til ti minutter med bil og syv minutter med tog. Mellem København og Hamburg beregnes rejsen at tage 3,5 timer med bil (en forkortelse på 1 time). Med tog forkortes rejsetiden fra 4,5 til 2,5 timer fordi jernbanen opgraderes både på den danske og den tyske side af Femern Bælt. Forbindelsen forventes at åbne i 2028.

Femern Bælt-forbindelsen er en del af den europæiske transportkorridor mellem Skandinavien og Middelhavet

– en af EU's ni prioriterede transportkorridorer. Den vil øge bevægeligheden mellem Sverige, Danmark og Tyskland og tilbyde bedre vilkår for rejsende, pendling og handel.

Tunnelen får stor betydning for erhvervslivet i regionen omkring Øresund, fordi Tyskland er den største handelspartner for både Sverige og Danmark. Skandinavien er Tysklands syvende største handelspartner.

Øresundsbro Konsortiet regner med, at Femern Bælt-forbindelsen vil få vejtrafikken på Øresundsbron til at stige med 1.000 biler pr. dag. Desuden vil godstrafikken på broen stige markant.

Historiske milepæle

23. marts 1991 Regeringerne i Sverige og Danmark underskriver aftalen om at bygge en fast forbindelse over Øresund.

August 1995 Byggeriet af broen indledes med opmudringsarbejdet i Øresund.

1. juli 2000 Øresundsbron indvis af Danmarks dronning Margrethe og Sveriges kong Carl Gustaf. Der er folkefest på begge sider af sundet.

Januar 2005 Øresundsbron introducerer BroPass-aftale til regionens fritidsrejsende. Siden da har mere end 500.000 kunder fået BroPass.

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

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

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

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

November 2015 og januar 2016 Sverige indfører midlertidig grænsekontrol og praktiserer transportansvaret, hvilket indebærer, at alle rejsende over Øresundsbron skal vise gyldigt id.

2017 Rekordernes år. 7,5 millioner biler passerede broen i 2017, hvilket er historisk årsrekord. Antallet af rejsende pr. døgn oversteg 20.000 for første gang. I juli blev der både slået rekord for antal rejsende på et døgn og på en måned. I 2017 fejrede vi også, at bilnummer 100 million kørte over broen.

Læs også

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

Øresundsbro Konsortiet

oresundsbron.com

Twitter: @oresundsbron

Samfundsansvar og bæredygtig udvikling

Øresundsbro Konsortiet tager socialt og miljømæssigt ansvar i sin virksomhed. I vores CSR-rapport beskriver vi, hvordan vi arbejder med arbejdsmiljøet og miljøet omkring broen. **oresundsbron.com**

Årsregnskab

I Øresundsbro Konsortiets årsregnskab kan du læse om økonomiske resultater, virksomheden og trafikudviklingen i årets løb.

oresundsbron.com

Fokus Øresund

Fokus Øresund er et digitalt nyhedsbrev, der udsendes af Øresundsbro Konsortiet og formidler nyheder om mennesker, virksomheder og udviklingen i regionen.

fokusoresund.com

Øresundsdatabasen

Øresundsdatabasen indeholder unik grænseregional statistik, som beskriver trafikken over Øresund samt indeholder sammenlignelig statistik for de to landsdele. Her finder du også analyser, der beskriver udviklingen i Øresundsregionen.

orestat.se

Øresundsinstituttet

Øresundsinstituttet overvåger og analyserer udviklingen af integrationen i Øresundsregionen

oresundsinstituttet.com



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