

# ØRESUNDS INDEX®

UDVIKLINGEN 2000 – 2025



## 25 år med Øresundsbron

Integrationen på hidtil  
højeste niveau

Grænsekontroller, ny  
skatteaftale og flere rejse-  
rekorder over Øresund

ØRESUNDS  
INSTITUTTET



Partner:  
DSB | Skånetrafiken | Trafikverket | Øresundslinjen



JUBILÆUMSINDEX 2025  
(udviklingen siden 2001)

**234**

INDEKS 2001 = 100

ALMINDELIGE  
ØRESUNDSINDEX 2025  
(udviklingen siden 2015)

**112**

INDEKS 2015 = 100

ØRESUNDS  
INDEX



## INTEGRATIONEN OVER ØRESUND

### UDVIKLINGEN 2000 – 2025

#### – udarbejdet for Øresundsbro Konsortiet

Rapporten er udarbejdet af Øresundsinstitutet.  
Projektteam: Christina Solhøj Hansen, Emma Igelström, Erik Björck, Henrik Smångs, Lennart Hedstigen og Johan Wessman.

Layout: Øresundsinstitutet.  
Omslagsfoto: News Øresund.

Maj 2025

Dette jubilæumsindex viser udviklingen af integrationen over Øresund målt med de samme ni indikatorer som det faste Øresundsindex, men med en måleperiode, der går tilbage til 2001 – det første hele år med Øresundsbron. Det faste Øresundsindex har 2015 som basisår. På grund af, at visse statistikker er ændret i løbet af de 25 år, er tidsserierne for alle ni parametre ikke helt identiske mellem jubilæumsindex og det faste index – læs mere om dette i appendiks. Jubilæumsindex og det ordinære Øresundsindex har forskellige indextal, fordi de dækker forskellige tidsperioder. Det ordinære Øresundsindex offentliggøres separat.

ØRESUNDS  
INSTITUTTET

ØRESUNDSINSTITUTTET er et uafhængigt dansk-svensk videntcenter, som gennem analyser, fakta, netværk og nyheder bidrager til et øget kendskab om udviklingen i Øresundsregionen. Virksomheden drives uden henblik på at skabe overskud og med finansiering fra mere end 100 medlemmer fra stat, regioner, kommuner, universiteter og det private erhvervsliv i Danmark og Sverige.

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

## ØRESUNDSREGIONEN I EN NY VÆKSTFASE

To lande, et glitrende sund, en bro, flere færger, kommuner, regioner, universiteter, virksomheder og over fire millioner mennesker – det er en vindende kombination. Det kan vi dokumentere med tal, der viser, at integrationen over Øresund er gået ind i en ny vækstfase.

I anledning af Øresundsbrons 25-årsjubilæum den 1. juli i år fik Øresundsinstitutet til opgave af Øresundsbro Konsortiet at udarbejde en særlig jubilæumsudgave af Øresundsindex.

Med jubilæumsindex har vi nu et facit for Øresundsregionens udvikling siden indvielsen af Øresundsbron. Integrationen over sundet er styrket fra et indeks på 100 i 2001 til 234 i 2024. Det vidner om en stærk udvikling i integrationen over Øresund. Samarbejdet mellem Danmark og Sverige er stærkere end nogensinde.

Øresundsbrons første 25 år kan sammenfattes i fire perioder. En indledende vækstfase for den samlede integration over Øresund som endte med finanskrisen i 2008 blev fulgt af mange år med stagnation, derefter et fald under pandemien, og senest er grænseregionen – hjulpet på vej af et rekordstærkt dansk arbejdsmarked og en svag svensk krone – gået ind i en ny vækstperiode med en række rekorder i 2024: personrejser over Øresund med bil, tog og færgе, køretøjstrafik over broen, grænsependling samt antallet af overnatninger på tværs af Sundet.

Øresund, 7 maj 2025

**Linus Eriksson**  
adm. direktør Øresundsbro Konsortiet

**Johan Wessman**  
adm. direktør Øresundsinstitutet

## INDHOLD

1. Sammenfatning .....	4
2. Øresundsindex – Udvikling 25 år .....	10
3. Fordybelse i indikatorerne .....	26
4. Historik i Øresundsregionen.....	38
5. Appendiks – Om rapporten .....	44

**Del I:**

# **SAMMEN- FATNING**

- Integrationen over Øresund er i en opadgående fase og på et rekordhøjt niveau
- Flere rekorder på tværs af sundet



## ØRESUNDSREGIONEN: INTEGRATIONEN ER PÅ SIT HØJESTE

Siden indvielsen af Øresundsbron for 25 år siden er integrationen i Øresundsregionen steget kraftigt trods udfordringer undervejs. Det viser Øresundsindex, som måler integrationen ud fra ni parametre. Indekset steg til 234 i 2024 i forhold til 2001, som er det første år med helårsstatistik. Det er en topnotering og skyldes blandt andet pendling, virksomheder og trafik.

INDEKS 2024

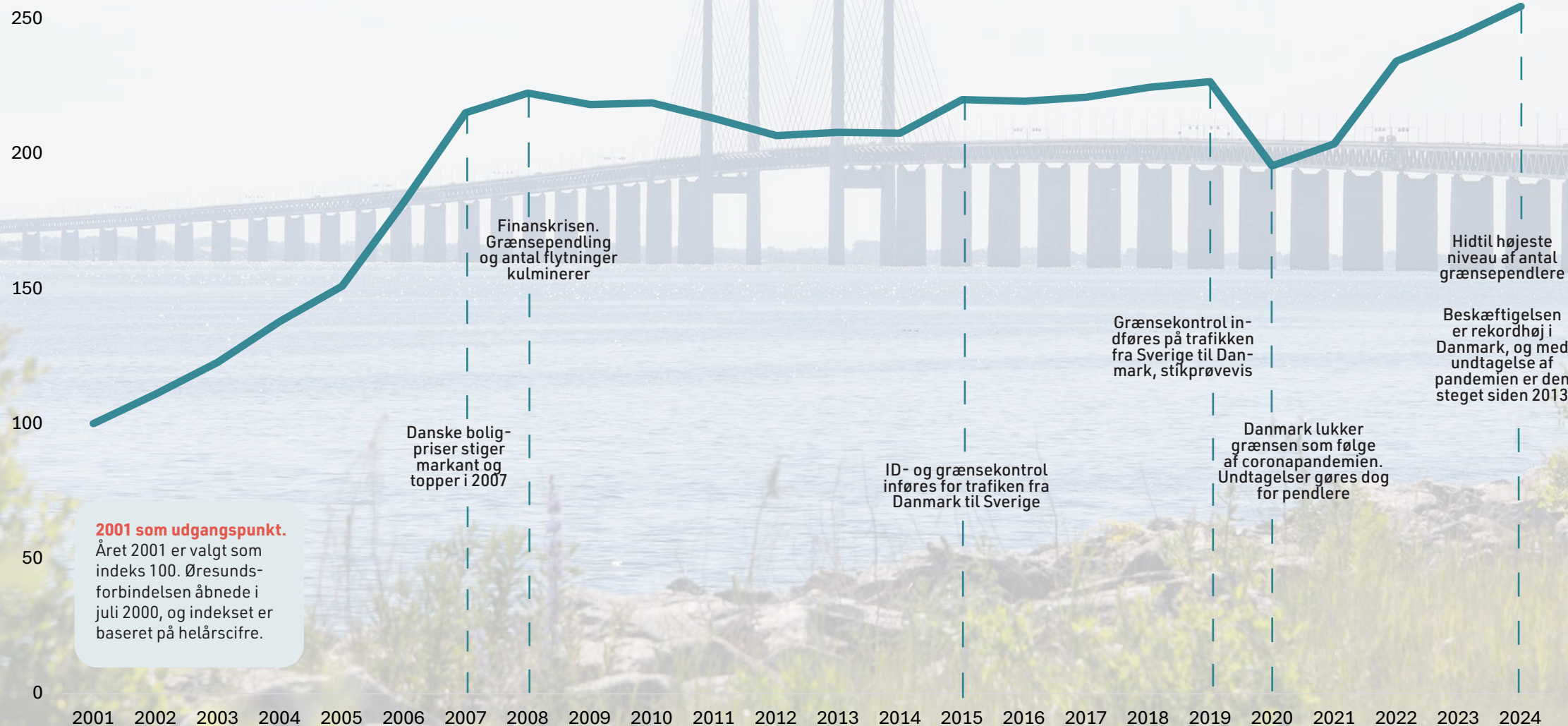
234

INDEKS 2001 = 100

Efter at Øresundsbroen åbnede, var der stor optimisme i regionen med hastigt stigende integration. Mange danskere flyttede til Skåne og pendlingen steg kraftigt, men kulminerede i 2008, hvor indekset lå på 220. Flytninger faldt siden kraftigt, men er steget igen de sidste par år. Grænsependlingen har mærket en stor opgang. I fjerde kvartal 2024 var grænsependlingen over Øresund på det højeste niveau, der er målt, med 21.585 pendlere. Læs mere i appendiks om, hvordan kvartals- og helårsstatistikken er blevet brugt i rapporten.

Antallet af personrejser slog også rekord i 2024 med 38 millioner rejsende med bil, tog eller færgе. Der var også en markant fremgang i antallet af virksomheder i nabolandet, særligt for svenske virksomheder i Østdanmark

Godstrafikken er også gået kraftigt frem, men toppede i 2022. Studerende og overnatninger på tværs af grænsen samt danskejede ferieboliger har oplevet mindre fremgang. Det betyder, at Øresundsindex lander på 234 i 2024, hvilket er det højeste niveau i Øresundsbroens historie.



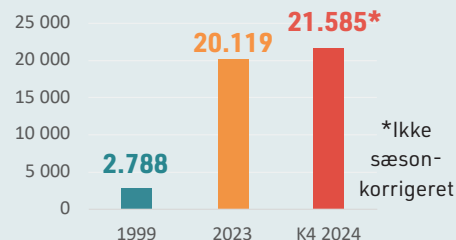
## HIGHLIGHTS FRA REGIONEN



FOTO: NEWS ØRESUND

**Antal pendlere over Øresund steg til 21.585 i 4. kvartal 2024. Det er 9 pct. flere end i samme kvartal 2023.**

### BROEN ØGEDE ØRESUNDSPENDLINGEN



## Rekorder for flere parametre

### 17 MIO. PERSONREJSER MED BIL OVER ØRESUNDSBRON

Aldrig har antallet af personrejser med bil over Øresundsbron været højere end i 2024, hvor der var ca. 17 millioner rejser. Det er en stigning på 3 pct. sammenlignet med foregående år og en stigning på 115 pct., når man kigger tilbage på år 2001.

### 15 MIO. TOGPASSAGERE

Aldrig før har så mange passagere taget toget over Øresund med omkring 15 millioner rejsende i 2024. Det er en stigning på 7 pct. siden foregående år.



FOTO: NEWS ØRESUND

**Indekset for dansk/svenske virksomheder i nabolandet er konsekvent steget hvert år og toppede med 2.599 virksomheder i 2024.**

## 1,3 millioner

### OVERNATNINGER PÅ TVÆRS AF ØRESUND

Sidste år tog rekordmange turister overnatning på den anden side af Øresund. Valutakursen gør det attraktivt for særligt danskere at tage over sundet.



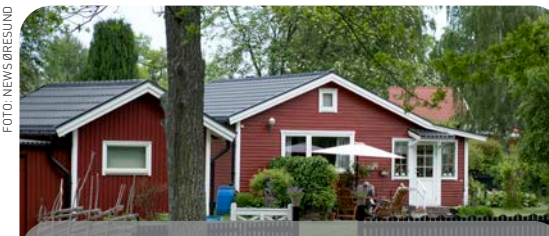
FOTO: NEWS ØRESUND

**30.978 bosatte i nabolandet i 2024. Svenskfødte i Østdanmark voksede til 11.499 personer. Det var en ny rekord i hele tidsserien.**

### FLYTNINGER OVER ØRESUND

I 2024 flyttede 3.590 personer på tværs af Øresund. Det er det højeste resultat i indekset i de seneste 10 år. De fleste flyttede fra Skåne til Østdanmark. Mange danskere flytter hjem fra Skåne, men også mange svenskere flytter til Østdanmark.

FOTO: NEWS ØRESUND



**Tilvæksten på 98 pct. i indekset for danskejede ferieboliger i Skåne skyldes en markant stigning frem til 2011, som efterfølgende faldt hvert år.**



FOTO: NEWS ØRESUND

**Siden broens indvielse har færger mellem Helsingør og Helsingborg tabt passagere.**

## 77,9%

### BESKÆFTIGELSE

Andelen af befolkningen i Øresundsregionen i den arbejdsdygtige alder (20-64 år), der er i beskæftigelse, steg til 77,9 pct. i 2024. 4 pct flere end i 2000.



FOTO: FÖRSVARSMAKTEN/FELIX SUNDBÄCK

### 1 MILLION LASTBILER

krydsede Øresund enten med færge eller over Øresundsbron, i 2024. Lastbiltrafikken via broen har været særligt stigende i tidsserien. Den voksede med 345 pct. i 2024 i forhold til 2001. Trafikken via færger mellem Helsingør og Helsingborg har været faldende siden indvielsen af broen.

## 38 millioner

Samlet set var der omkring 38 millioner rejsende, der rejste med bil, tog eller færge i 2024. Det er en stigning på 4 pct. sammenlignet med år 2023 og en stigning på 89 pct. i forhold til 2001. Der svarer til 105.000 personrejser per døgn.

### INTERVIEW MED PENDLER: ØRESUNDSTOGET ER FORBINDELSEN MELLEM HJEM, STUDIE OG JOB

Vilma Randklev Kjær går i 2.G på Bryggeriets Gymnasium, hvor hun læser medie-



FOTO: PRIVAT

design og har skating som tilvalgsfag.

”Når man bor i København, så er det meget nemt at tage toget over og togturene er megahyggelige sammen med mine danske venner, der også pendler til gymnasiet,” fortæller hun.

**Del II:**

## **ØRESUNDSINDEX - UDVIKLING 25 ÅR**

- 134 procent stigning i Øresundsindexet, som måler integrationen på tværs af Øresund
- Naturen og den blå diversitet i Øresund
- Interviews med pendlere





FOTO: NEWS ØRESUND

Efter 25 år med Øresundsbron er der især fire områder, der har bidraget til øget integration over Øresund - pendling, godstransport, personrejser og danskejede fritidshuse i Skåne. Men også de øvrige seks parametre, der indgår i Øresundsindex' måling af integrationen på tværs af Øresund, er steget. Det har fået det samlede Øresundsindex til at stige med 134 procent i 2024 i forhold til 2001 - det første hele år med Øresundsbron.

### Grænsependling er steget kraftigt

Særligt arbejdsmarkedet er vokset med kraftige procentvise stigninger i antallet af virksomheder og grænsependlere. 1999 – året inden broen åbnede – var der blot 2.788 pendlere mellem Østdanmark og Skåne. Det steg til 4.290 pendlere i 2001, hvilket er det første helår med statistik i indekseringen. I midten af 2000-tallet var der mangel på arbejdskraft i flere brancher på den danske side, og et stigende antal svenskere søgte mod arbejdsmarkedet på den anden side af sundet.

Den økonomiske krise i 2008 ramte arbejdsmarkedet hårdt, og ledigheden i Danmark steg hurtigt. Antallet af pendlere stagnerede mellem 2011 og 2019, og først efter nedgangen under pandemien indtraf en ny vækstperiode for pendlere over Øresund. De seneste tal viser, at 21.585 personer pendlede

over Øresund i fjerde kvartal 2024, hvilket er det højeste antal nogensinde. Kvartalsstatistikken er dog ikke sæsonkorrigeret og er derfor ikke helt sammenlignelig med helårsstatistikken (læs mere i appendiks). At 96 pct. af alle

#### Pendling over Øresund 2024 K4

**21.585**

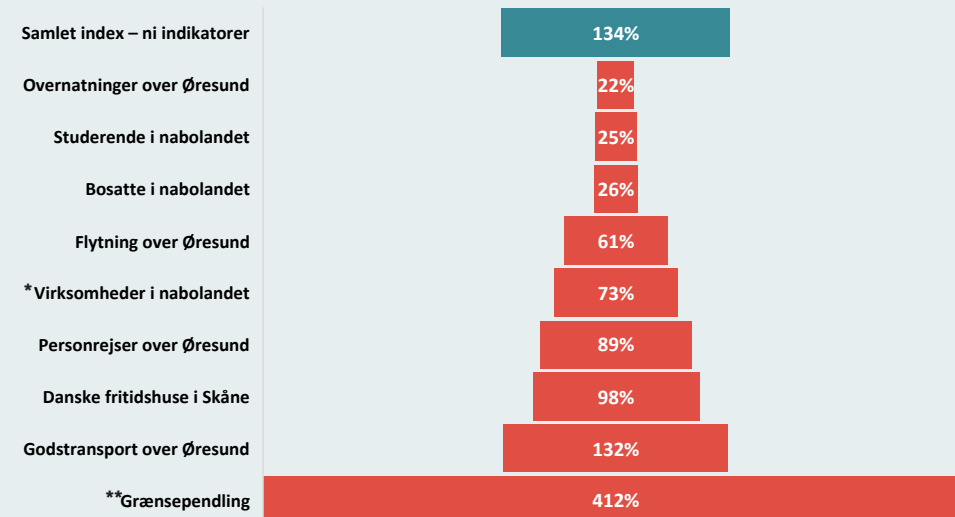
#### Heraf fra Sverige til Østdanmark

**20.661**

#### Heraf fra Danmark til Skåne

**924**

## ØRESUNDSINDEX 2001-2024 FORANDRING



\*Virksomheder i nabolandet: statistikkerne går frem til 2022, og derfor er samme cifre anvendt for 2023 og 2024. Statistikkene for svenskejede virksomheder er underlagt korrigeringer pga. af flere metodeændringer. Læs mere i appendiks.  
 \*\*Grænsependling: Den procentvise forandring dækker tidsperioden 2001-2024. Indekstallet for 2024 er baseret på en beregning af kvartalsstatistikken. Fra og med helåret 2015 blev metoden til at beregne antallet af grænsependlere ændret, hvilket betyder, at perioden før og efter ikke er helt sammenlignelige. Læs mere i appendiks.

grænsependlere, svarende til 20.661 personer, kom fra Sverige og pendlede til Østdanmark i fjerde kvartal 2024, belyser det danske behov for arbejdskraft og viser, at der er mange job- og karrieremuligheder for svenskere på den anden side af grænsen.

Den 1. januar 2025 trådte en ny Øresundsafstale i kraft, som blev underskrevet af den danske skatteminister Jeppe Bruus (S) og Sveriges finansminister Elizabeth Svantesson (M) sidste sommer. Den medfører opdaterede skatteregler, der skal gøre det nemmere at være Øresundspendler.

### Øget beskæftigelse

Generelt er beskæftigelsen i Øresundsregionen steget, siden broen blev indviet. Kigger man på beskæftigelsesfrekvensen – altså andelen af folk i den arbejdsdygtige alder (20-64 år), der er i beskæftigelse – er den steget gennem årene, bortset fra under finanskrisen. I 2024 var beskæftigelsesfrekvensen i regionen 77,9 pct., hvilket er højere end i 2000, hvor beskæftigelsesfrekvensen var på 75,1 pct. ifølge tal fra Øresundsdatabasen.

### Erhvervslivet ser over Øresund

Antallet af virksomheder er steget med en positiv forandring på 73 procent i 2024 i forhold til 2001. Antallet af svenskejede virksomheder i Østdanmark steg til 2.099 i 2022, hvilket er det seneste år med statistik. Det er 73 pct. flere end i 2001. Den tilgængelige statistik fra Danmarks Statistik hviler på en justering af udviklingen bagud på grund af metodeændringer undervejs i tidsserien. Læs mere om det i rapportens appendiks.

I 2001 var der 283 danske virksomheder i Skåne, som steg med 77 pct. til 500 virksomheder i 2022, hvilket er det seneste år med statistik fra kilden.

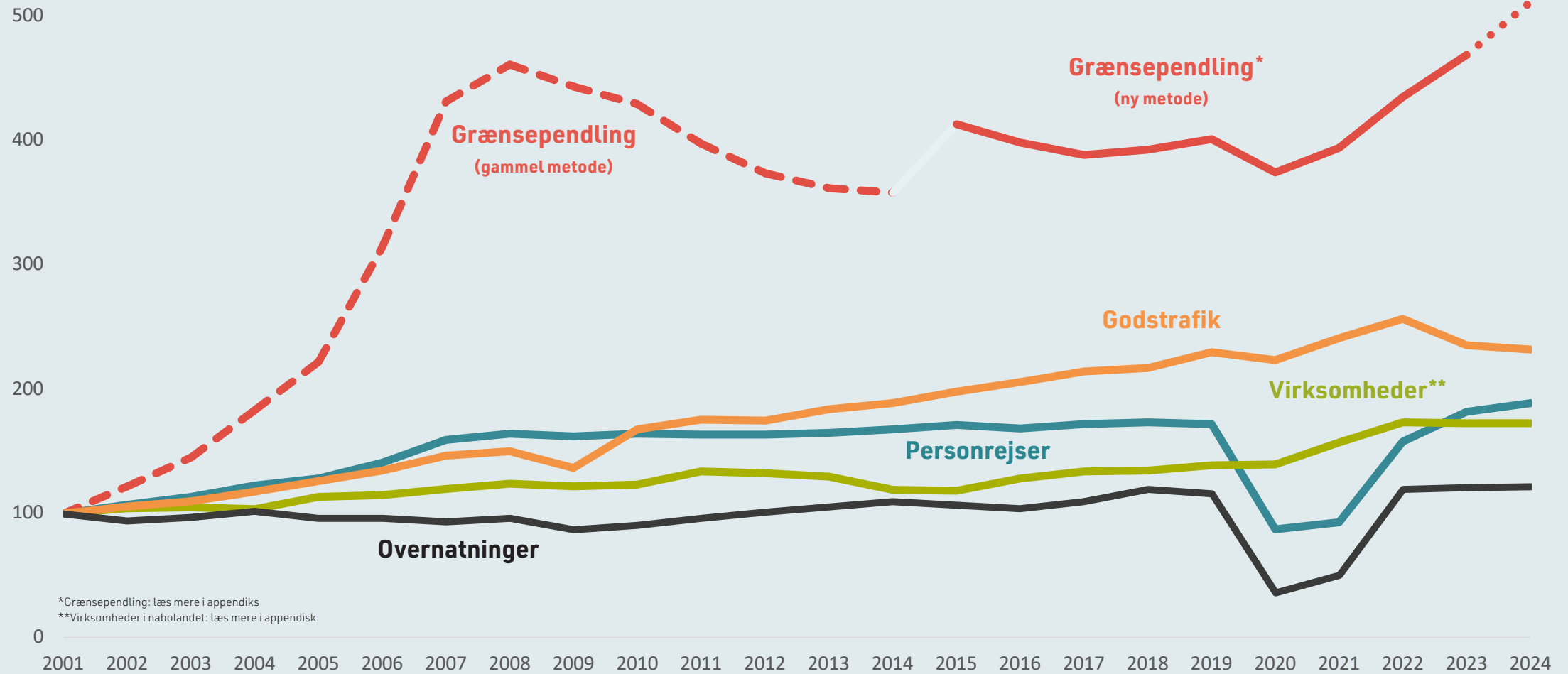
Fortsætter på side 14



Foto: News Øresund

# TRENDUDVIKLING OVER ØRESUND

Visualisering af udviklingen under de sidste 25 år inden for fem nøgleområder for integrationen over Øresund: pendling, personrejser, godstrafik, virksomheder og overnatninger.



\*Grænsependling: læs mere i appendiks

\*\*Virksomheder i nabolandet: læs mere i appendiks.

**1 mio.**  
overnatninger  
over Øresund

**19.805**  
pendlere mellem Skåne  
og Østdanmark

**Lastbiler**  
dykkede med  
8 pct. i forhold til  
2008

**Togrejser**  
faldt med 10,4 pct.  
i forhold til 2015

**539**  
danske virksomheder  
i Skåne (topår)

**1,3 mio.**  
godsvogne over  
Øresund

**Rekordår**  
for pendlere,  
virksomheder  
personrejser og  
overnatninger



## Virksomheder i nabolandet 2022

2.100

Antal svenske virksomheder  
i Østdanmark

500

Antal danske virksomheder i Skåne

Ifølge statistikkerne findes der derfor mange flere svenske virksomheder i Østdanmark end danske i Skåne, og det kan blandt andet forklares ud fra valutakursen. I første kvartal 2001 kostede 100 danske kroner i gennemsnit 114 svenske kroner, men i samme kvartal 2025 var det steget til 151 svenske kroner, ifølge tal fra Riksbanken. Den svage svenske valutakurs mod den danske giver svenske virksomheder i Danmark en konkurrencemæssig fordel, da de tjener mere for deres varer og tjenester i Danmark end i Sverige.

Selvom det har vist sig at være svært at måle antallet af svenske virksomheder i Østdanmark, findes der eksempler på, at erhvervslivet i Øresund drager nytte af den faste forbindelse. Life science-branchen er et eksempel på en branche, som er vigtig for begge sider af Øresund. Mange pendler fra Skåne til danske medicinalvirksomheder såsom Novo Nordisk, som investerer massivt på Sjælland og dermed tiltrækker mere arbejdskraft. Inden for transportsektoren er Copenhagen Malmø Port, som er en sammenlægning af Københavns Havn og Malmø Havn, et godt eksempel på erhvervsintegrationen i Øresundsregionen.

## Trafikken i regionen vokser

Den øgede pendling, øget godstransport, flere turister, flere forretningsrejsende og flere svenske rejsende fra Københavns Lufthavn har tilsammen øget trafikken i hele regionen. Det viser indikatorerne for personrejser og godstrafik tydeligt, som henholdsvis er vokset med 89 pct. og 132 pct. i tidsserien. Både bil-

## Trafik over Øresundsbron 2024

17 MILLIONER

Personrejser med bil

15 MILLIONER

Personrejser med tog

og togrejser over Øresund slog rekord i 2024 med henholdsvis 17 millioner og 15 millioner personrejser. Togrejserne over Øresund har fra start oplevet en opgang undtagen årene med pandemi og i 2016, hvor den svenske ID- og grænsekontrol medførte forlængede rejsetider og færre afgang.

I 2024 passerede 1,2 millioner godstogsvoget og lastbiler Øresund enten via broen eller med færge. Det er et fald på 2 pct. i forhold til året før, men langt flere end i 2001, hvor antallet lå på 520.000. I 2022 lå godstrafikken på 1,3 millioner, hvilket er det højeste niveau. Den generelle stigning i godstrafikken skyldes hovedsageligt antallet af lastbiler over broen, som er øget markant med 346 pct. i 2024 sammenlignet med 2001.

## Vigtige investeringer i infrastruktur på Sjælland og i Sydsverige

Øresundsforbindelsen medførte vigtig infrastruktur i Øresundsregionen. Der kom både metro og jernbane ved Københavns Lufthavn i Kastrup med direkte togforbindelser til ikke blot store danske byer, men også til de store skånske byer samt Gøteborg, Stockholm, Kalmar og Karlskrona. Siden er der kommet flere planer for infrastruktur i fremtidens Øresundsregion.

Ved Københavns Lufthavn mærkes det tydeligt, at der er kommet flere passagerer. Den er vokset til at blive Nordens største lufthavn siden broens indvielse med 6,1 millioner passagerer, der passerede lufthavnen i årets første kvartal, hvilket er 6,5 pct. flere end i samme kvartal i 2024. Udbygningen af et nyt terminalområde skal stå færdigt i 2028, og i år

påbegyndte arbejdet med at udvide togstationen ved lufthavnen for at øge kapaciteten for passager- og godstrafikken med tog, som forventes at stige yderligere, når Femern Bæltforbindelsen mellem Danmark og Tyskland står færdig i 2029.

I marts i år indgik Københavns Kommune og den danske stat en aftale om en ny metro-linje, M5, som med ni stationer skal forbinde den kunstige ø Lynetteholmen med resten af København via Amager. Første del forventes klar i 2036. Lynetteholmen skal også forbindes med en Østlig Ringvej til Nordhavn og Københavns Lufthavn, som vil give flypassagerer såvel som rejsende over Øresundsbron en hurtigere vej til området nord for København. Den forventes at stå klar i 2037.

Syd for København er der påbegyndt andre store infrastrukturprojekter, herunder en opgraderet jernbanestrækning mellem Ringsted og Holeby ved Rødby og en ny Storstrømsbro, som både har stor regional betydning og er en vigtig del for at kunne håndtere den øgede trafik, der kommer, når Femern-tunnelen åbner. Tunnelen forventes også at øge gods- og passagertogtrafikken op gennem Sverige. En feresporer jernbane mellem Lund og Hässleholm forventes tidligst at stå færdig i 2043.

## Flest flytninger fra Skåne til Østdanmark siden Finanskrisen

Flytninger over Øresund øgede med 61 pct. i 2024 sammenlignet med 2001 og er vokset i begge retninger, men mest fra Skåne til Østdanmark. Samlet set var der 3.590 flytninger over Øresund i 2024, hvilket er 4 pct. flere end året før. Siden broen blev indviet, er der sket flere brud på flyttemønstrene. I de første år flyttede mange fra den danske side til den svenske side af Øresund, hvilket toppede i 2007 med 4.360 flytninger. Op til 2007 var priserne på det danske boligmarked stærkt stigende, men da finanskrisen ramte i 2008, faldt priserne drastisk, og siden 2010 flyttede de fleste fra Skåne til Østdanmark ud af det samlede antal flytninger i Øresund.

Danskfødte i Skåne toppede i 2009 med 23.931, hvorefter antallet faldt hvert år til og landede på 19.479 personer i 2024. Modsat er antallet af svenskfødte i Østdanmark steget

## Gæstenætter på den anden side af Øresund 2024

435.719

Danske gæstenætter i Skåne

866.598

Svenske gæstenætter i Østdanmark

(Region Hovedstaden og Region Sjælland)

år efter år siden 2003 og nåede et topniveau i 2024 på 11.499 personer.

## Ørestad og Hyllie: to økonomiske kraftcentre

Ørestad i København og Hyllie i Malmø er to områder, der har mærket meget til flytning-er over Øresund gennem tiden. Byområderne har sat skub i integrationen og er økonomiske kraftcentre i Øresundsregionen. Både Ørestad og Hyllie har adgang til trafikken med Øresundstog og metro på den danske side og Citytunnelen på den svenske. Indkøbscentre- ne Fields og Emporia samt Malmø Arena og Royal Arena er blevet etableret.



Ørestad 2007

FOTO: BY &amp; HAVN



Ørestad 2024

FOTO: BY &amp; HAVN

Nye boliger og kontorer er skudt frem på begge sider af Øresund for at huse den voksende befolkning og det ekspanderende erhvervsliv. I 2005 boede der 374 indbyggere i Ørestad og i fjerde kvartal 2024 var det tal steget til 28.900. I Hyllievång – bydelen som opstod på den svenske side af Sundet efter broens indvielse – boede der blot 6 indbyggere i 2000, og tallet steg til 8.071 i 2024.

I hele Øresundsregionen bor der 4,2 millioner indbyggere. Antallet er steget med 19,2 procent siden Øresundsbron blev indviet, svarende til 678.000 indbyggere.

### Turismen er på et højere niveau end før pandemien

Mobiliteten over Øresund handler også om kultur og fritid. Overnatninger i nabolandet har aldrig været på et højere niveau end sidste år, hvor der var 1,3 millioner. Det betyder, at indikatoren er vokset med 22 pct. siden 2001, hvor der var ca. en million danske/svenske overnatninger på tværs af Øresund. En stor del af turismen over Øresund omfatter frem for alt dagsbesøgende udover overnatninger. Mange svenskere benytter sig af kulturudbuddet i storbyen på den anden side af Sundet, danskerne tager en dagstur for at handle, mens andre tager til eget sommerhus eller gør et stop i Ystad eller Hyllie på vejen til og fra Bornholm.

I de seneste 10 år har danskerne i stigende grad opdaget Skåne, og antallet af danske besøgende på den svenske side af sundet har været markant højere, med undtagelse af pandemiårene. I 2023 og 2024 var det på det højeste niveau med over 400.000 overnatninger per år. En del af forklaringen er den svage svenske krone. Antalsmæssigt var der stadig flere svenskere, der besøgte Østdanmark gennem hele tidserien, men udviklingen har generelt været faldende. I 2024 var der 866.000 svenske overnatninger svarende til 13 pct. færre overnatninger end i 2001, hvor der var omkring 1 million.

Antallet af danskejede ferieboliger i Skåne voksede med 98 pct. i 2024 sammenlignet med 2001. Det skyldes en kraftig stigning i de første år efter broens indvielse, som toppede i 2008, hvilket blandt andet kan forklares med finanskrisen, som på samme måde påvirkede flytninger fra Østdanmark til Skåne. I 2024

var der 2.260 ferieboliger i Skåne, som var ejet af danskere – et fald på 3 pct. sammenlignet med året før. I de senere år har trenden været faldende for danskejede ferieboliger i Skåne.

### Flere danske studerende i Sverige, men færre svenske i Danmark

I de første 10 år efter broens indvielse kom der mange svenske studerende til Danmark. I 2010 var antallet steget til 2.185 svenske studerende, hvilket svarer til en stigning på 90 pct. siden 2001, men det er faldet siden da. I samme periode lå antallet af danske studerende i Sverige noget lavere. I 2010 var der 424 studerende, og dette antal var næsten fordoblet i 2024 til 746 personer. Sidste år var antallet af svenske studerende i Danmark 943, hvilket var 90 flere end i 2023. I 2024 var der næsten lige så mange danske studerende i Sverige, som svenske studerende i Danmark. Mange af dem læser ved Copenhagen Business School, som oplever et stigende antal optag af svenskere. I Øresundsregionen er der 13 universiteter og universitetsfilialer (inkl. svenske højskoler).



FOTO: NEWS ØRESUND

## "NÅR VI GØR NOGET GODT, RYKKER NATUREN IND"

Da man for alvor begyndte at planlægge Øresundsbroen, var der mange, der var bekymrede for, hvordan miljøet i Øresund ville blive påvirket. Sveriges miljøminister på det tidspunkt, Olof Johansson, gik af i protest mod broen, og på begge sider af Sundet blev der rejst kritik af projektet. I dag er broen blevet en del af undervandslivet i Sundet.

FOTO: MICHAEL PALMGREN



Prøvetagning af havbunden i Øresund.

Michael Palmgren har længe været engageret i Øresund og var tidligere kritisk over for brobyggeriet. I dag er han leder af Marint Kunskapscenter i Malmø, som han også har været med til at grundlægge.

– Det, man ikke kan se, bekymrer man sig måske ikke lige så meget om. For mig var der en frygt for, at man ikke ville tage havmiljøet alvorligt i forbin-

delse med brobyggeriet, siger Michael Palmgren.

Bekymringen blev delt af dykkeren og forskningsingeniøren Kjell Andersson, som via sin ansættelse på Lunds Tekniska Högskola blev en af flere uafhængige miljøkontrollanter under brobyggeriet, i en gruppe, som også Michael Palmgren blev en del af.

Allerede i 1987 lavede Kjell Anders-

Fortsætter på side 20

FOTO: MICHAEL PALMGREN



Kjell Andersson dykker i Øresund i 2015. Billedet viser, hvordan store mængder muslinger har samlet sig på bropillerne. Billede: Michael Palmgren.

son, der på det tidspunkt havde dykket i Øresund i over 20 år og set, hvordan livet på havbunden gradvist forsvandt, en film for at vise offentligheden og politikerne, hvordan Øresund så ud under overfladen. Dokumentaren vakte stor opsigt og skabte øget miljøinteresse i Skåne. Året efter marcherede over 10.000 mennesker i Helsingborg for et Rent Øresund, og ifølge Kjell Andersson gjorde protesterne efterklang det nemmere at tale om miljøet.

Samtidig var det Kjell Anderssons erfaring, at der næsten aldrig blev taget hensyn til miljøet ved store projekter. Hvis broen skulle bygges, ville Kjell sikre sig, at man vidste, hvad man gjorde.

– Jeg så det ikke som en fodboldkamp, hvor det handlede om at vinde eller tabe. Uanset om man skulle bygge broen eller ej, ønskede jeg, at man tog hensyn til Øresund.

Bekymringerne for broens påvirkning af vandmiljøet forsvandt i takt med, at et godt og respektfuldt samarbejde mellem miljøinspektorerne og broens ledelse udviklede sig.

Kjell Andersson og Michael Palmgren

fremhæver betydningen af, at broens daværende direktør Sven Landelius rent faktisk lyttede til deres viden.

– Jeg tror, at relationen og den dialog, vi havde med Sven Landelius og miljødirektør Claus Dynesen, var helt afgørende for, at det blev så godt, som det faktisk blev. Broens ledelse lyttede til vores bekymringer og turde lave ændringer undervejs. Samtidig var vi der hele tiden. Vi organiserede uddannelsen af byggelederne, og vi fulgte konstant med i, hvad der skete, siger Michael Palmgren.

At de hele tiden havde styr på, hvad der skete, er ikke en overdrivelse. De fulgte med i, hvad der foregik både over og under overfladen. Under et dyk tidligt i brobyggeriet fandt Kjell Andersson og hans kolleger byggemateriale, der var blevet dumpet på havbunden. Kjell Andersson samlede materialet i en pose og tog derefter hen til Sven Landelius' kontor.

– Sven Landelius var der ikke på det tidspunkt, men jeg efterlod posen på hans kontor sammen med en seddel, hvor der stod, at sådan måtte de ikke gøre. Den pose tog Sven Landelius

derefter med sig ned til den næste chef, og så videre til den næste og den næste. Bagefter var der klinisk rent, fortæller Kjell Andersson.

Øresundsbroen er et af de største infrastrukturprojekter i Norden og ifølge Michael Palmgren også bemærkelsesværdigt i et europæisk perspektiv.

– Vi har en tendens til kun at tænke på, hvad der gavner os mennesker. Broen er et af de få europæiske projekter i denne størrelsesorden, hvor man faktisk har tænkt på, hvad der er bedst for både mennesker og natur.

Også for Kjell Andersson, som har arbejdet med utallige projekter i løbet af sin karriere, er byggeriet af Øresundsbroen

unikt.

– Det kan ikke sammenlignes med noget andet. Jeg har aldrig oplevet noget lignende før. Og jeg kommer aldrig til at opleve det igen.

I dag er broen blevet en del af under vandmiljøet i Sundet. På bropillerne er der vokset store rev formationer frem, placeringen af tunnelen har gjort det muligt for muslinger at fæstne sig, og stenblokke ved brofæsterne fungerer som skjulesteder for fisk og er vigtige for vegetationen under overfladen.

– Når vi gør noget godt, rykker naturen ind, og Øresundsbroen er et eksempel på det, konstaterer Michael Palmgren.

## Peberholm: En overgang for mennesker og et levested for planter, dyr og insekter

Der var brug for en overgang mellem broen og sænketunnelen i Øresund. Løsningen blev Peberholm - en lang, smal kunstig ø bygget af materiale fra Øresunds havbund. Øen, som stod færdig i 1996, blev efterladt helt uberørt - naturen skulle have lov til at gå sin gang. Siden da har botanikere fra både Sverige og Danmark fulgt øens begivenhedsrige udvikling. Hvert år siden 2021 bliver en lille del af øen ryddet for buske og små træer for at tiltrække fugle og planter, der trives i lyse og åbne områder.

I dag er Peberholm hjemsted for 300 til 350 forskellige plantearter. Under sidste års årlige gennemgang af biodiversiteten på øen blev der opdaget fem nye arter. I 2024 blev der observeret 40 forskellige fuglearter, som yngede på øen, hvilket er det højeste antal til dato. Sidste år blev der også opdaget en græshoppeart, som er helt ny for Danmark.



FOTO: NEWS ØRESUND



Kristian Wronski-Petersen, bilpendler

## "Jeg tror faktisk, at pendlingen er livsforlængende"

"Jeg rejser med solopgangen i ryggen, når jeg kører til København, og har solnedgangen bag mig, når jeg kører hjem. Når jeg er oppe på broen, kan jeg se mit hjem i Klagshamn, skovstykket, der ligger der, og den lille havn. Det er en herlighedsværdi, man ikke rigtig kan sætte en pris på, men jeg tror faktisk, at det er livsforlængende."

Sådan oplever Kristian Wronski-Petersen sit liv som pendler. Han er en erfaren Øresundspendler med en lidt anderledes historie. Kristian voksede op i København og arbejdede deltid i den våbenforretning, hvor hans far arbejdede. Den dag, han begyndte at arbejde fuldtid i butikken i København, flyttede han til Malmø med sin kone. De ville egentlig gerne bo i København, men dengang var det meget nemmere at få en bolig i Malmø.

– I 1989 var der ingen ledige lejligheder i København. Du skulle have rigtig mange penge for at kunne overtage en lejekontrakt. Og i Malmø var der 8.800 ledige lejligheder. Den udlejer, vi flyttede ind hos, viste os tre, og vi tog den første ved Värnhemstorget.

Kristian har pendlet til København med de fleste transportmidler: flyvebåd, færge, tog, motorcykel og bil.

### Isproblemer og kammeratskab på bådene

Tiden som bådpendler beskriver han som noget særligt:

– Man sad på båden og snakkede med de andre. Vi dannede en klub og gik ud og spiste eller så en forestilling. Der var en følelse af sammenhold, som man ikke får, når man rejser med tog eller kører i bil.

Ulempen ved at pendle med flyvebåd var, når der kom is på Sundet.



Camilla N. Latifi, togpendler

## Kærlighed tog hende til Malmø, jobbet blev tilbage

Danske Camilla Latifi er en erfaren pendler. I 2004 flyttede hun til Sverige for kærlighedens skyld, og siden da har hun pendlet tilbage for at

– Så var det kun de gamle, tunge færger, der kunne sejle. Normalt tog rejsen omkring en time, men i sådanne tilfælde varede turen dobbelt så længe. En vinter var der omkring 74 dage med is. Det blev en lang vinter...

I dag kører Kristian Wronski-Petersen bil til våbenbutikken, hvor han stadig arbejder. Da han skal bruge bilen på arbejde et par dage om måneden, er det billigere for ham at tage bilen hver dag end at kombinere tog og bil. Men i lang tid var motorcyklen det foretrukne transportmiddel. Den har han dog opgivet som pendlerkøretøj efter et par, som han selv siger, nærdødsoplevelser med bilister, der overhalede farligt og ikke holdt afstand.

### Billigere at bo i Sverige

Når Kristian bliver spurgt om fordelene ved at bo i Sverige og arbejde i Danmark, er det især det lavere prisniveau i Sverige, han nævner. Det er billigere at købe en bil, og forsikring og bilafgifter er lavere i Sverige. Et hus koster mindre i Malmø end i København.

Og ulemperne?

– Det er mest vejret, når man pendler.

Kristian Wronski-Petersen har ikke boet i Sverige hele tiden siden 1989. Da broen var ved at være færdig, holdt bådene op med at sejle fra Limhamn. Kristian Wronski-Petersen og hans nye familie valgte da at flytte til København – dels for at få logistikken til at hænge sammen, dels for at deres forældre kun-

arbejde. I dag arbejder hun som afdelingsleder på et plejehjem udenfor København, men har haft flere forskellige jobs rundt omkring i den danske hovedstad.

– Det er lønnen. Jeg tænkte, at jeg ville finde noget i Sverige med tiden, men sådan blev det ikke, konstaterer hun.

Fordelene med løn i danske kroner og udgifter i svenske kroner er så store, at det opvejer pendlingstiden på en time og 25 minutter.

– Det fungerer for mig. Jeg kan slappe af, når jeg sidder på toget, og det fungerer også med familien, de er vant til det.

I de 21 år, hun har pendlet, er der sket meget, der har gjort pendlingen bedre og bedre, mener hun.

– Siden vi fik Citytunnelen, er alt blevet meget lettere. Tidligere måtte man tage sig ud til Svågertorp og tage toget derfra, siger Camilla Latifi.

ne være en del af børnenes opvækst. Men pendlingen stoppede ikke af den grund. Kristians ekskone boede nemlig med hans to første børn i Sverige.

– Så hver anden weekend kørte jeg 600 kilometer for at hente og aflevere børnene. Det betød, at vi alligevel var en hel del i Sverige.

Efter et par år flyttede de tilbage. De befandt sig bedre i Sverige, og det var lettere at få økonomien til at hænge sammen. Huset i København blev byttet ud med en ejerlejlighed i Malmø med markant lavere gæld. Dermed undgik de også risikoen for, at banken kunne tage huset fra dem, hvis de fik økonomiske problemer.

Kristian Wronski-Petersens fire børn er nu voksne. Den yngste søn er gået i sin fars fodspor, når det gælder pendling. Han bor i Sverige og arbejder som kok uden for København.

– Jeg hjælper ham med skat og den slags, men han har ikke haft nogen problemer med pendlingen. Han er født i København og har både dansk og svensk statsborgerskab, så han har undgået bøvl med at få et dansk CPR-nummer, som mange andre pendlere kæmper med.

En af hans døtre har taget sin pendling et skridt videre.

– Hun er sygeplejerske og arbejder lige meget i Barcelona og Norge. Jeg tror ikke, hun havde haft det der "nu skal jeg ud", hvis det ikke havde været for, at vi pendlede, og at hun rejste så meget med mig, da hun var lille.



## Bardia Soltanabadi, togpendler

### Pendler mod strømmen

De fleste, der pendler over Øresund, bor i Sverige og arbejder i Danmark, men lægen Bardia Soltanabadi gør det modsatte. Han flyttede til København, da hans partner begyndte at studere der, men valgte at arbejde i Malmø, fordi det var nemmere at tage sin turnus i Sverige. Bardia Soltanabadi beskriver de høje leveomkostninger, en svag svensk krone og en til tider tidskrævende og frustrerende pendling

som de største ulemper ved at bo i København og arbejde i Malmø.

"I mine øjne har København noget, som Malmø ikke har, og det er det, der får mig til at blive. København er meget nem. Man behøver ikke at gøre meget for at have det sjovt takket være det store udbud af barer, restauranter og events. Der sker altid noget," siger han.

## Malcolm Alencar, fhv. togpendler

### "En øjenåbner at se et andet arbejdsmarked"

Den 21-årige studerende Malcolm Siljehag Alencar pendlede i et år til Hellerup. Det, der tiltrak ham til at tage et studiejob i Danmark, var både mængden og kvaliteten af jobmulighederne. Dels var udbuddet større i det danske hovedstadsområde, dels er det danske arbejdsmarked bedre tilpasset studiejobs.

– Jeg syntes, det var en øjenåbner at se, hvordan et helt andet arbejdsmarked fungerer. I Sverige er vi ofte lidt skråsikre. Konsensus er, at der ikke findes et bedre sted at arbejde end her. Men i Danmark syntes jeg faktisk, det var bedre.



## Linus Jacobson, togpendler

### "Man føler sig sårbar"

Linus Jacobson har pendlet hjemmefra Malmø til sit job som grafikprogrammør i København siden 2024, men han har i længere tid levet livet på grænsen, med en partner i Danmark under universitetstiden og pandemi-årene. For ham er pendlerlivet helt ideelt, da han nyder nærheden til sine venner og familie i Skåne samtidigt med, at han har fået sit drømmejob på den anden side af Sundet.

Sommetider når broen må lukke for togtrafikken, og Linus skal hjem fra arbejde, er den eneste mulighed at tage en togbus, da han ikke har bil.

"I de situationer føler man sig virkelig sårbar, for der findes kun ét alternativ," siger Linus.



## Karin Stohr, togpendler

### Bruger rejsetiden på at læse

Karin har boet i Malmø siden 2017 og pendlede oprindeligt til Lund for at læse en bachelor i antropologi. For tre år siden fik hun dog job på SOS Internationals alarmcentral i København og så chancen for at udforske den anden side af Sundet, – noget, hun ikke havde gjort i årene i Malmø på trods af nærheden. I dag tilbringer hun meget af sin tid i København, hvor hun studerer og ses med venner i sin fritid.

Karin oplever pendlerlivet godt, men oplever ofte togforsinkelserne som et benspænd for hendes planer. "De kan ødelægge mit humør," siger hun. Hun er dog glad for at bruge rejsetiden på at læse bøger.



## Jonas Ringbom, bilpendler

### Godt trafik-flow ved Øresundsbron

Jonas Ringbom krydser Øresundsbron flere gange om ugen fra Limhamn i Malmø, hvor han bor, til Allerød nord for København, hvor han arbejder som produktionsingeniør ved Novo Nordisk. Turen tager ca. en time og 15 minutter hver vej i bil. I begyndelsen kunne det tage næsten to timer hver vej at pendle på grund af trafikken, særligt omkring København.

"Der er stadig meget trafik, men jeg ved nu bedre, hvordan jeg skal køre, og på hvilke tidspunkter for at undgå den værste trafik. Ved Øresundsbron og efter København er der et godt flow i trafikken," fortæller Jonas.

"Når jobbet ikke længere føles givende, bør jeg måske overveje at se på andre muligheder tættere på hjemmet," siger han.

## Vilma Randlev Kjær, togpendler

### Øresundstoget er forbindelsen mellem hjem, studie og job

Vilma Randklev Kjær går i 2.G på Bryggeriets Gymnasium, hvor hun læser mediedesign og har skating som tilvalgsfag.

"Jeg er virkelig glad for at stå på skateboard, så at man får lov til det og gå i skole samtidig, det er bare et win," siger Vilma.

I fritiden arbejder Vilma Randklev Kjær i Nordisk Film Biografer i indkøbscenteret Field's i Ørestad. Det harmonerer fint at tage fra skolen i Malmø videre til sit job og bagefter hjem til København, hvor hun bor.

"Når man bor i København, så er det meget nemt at tage toget over og togturene er megahygge sammen med mine danske venner, der også pendler til gymnasiet," fortæller hun.



## Del III:

# INDIKATORER

- Flere rekorder på tværs af Øresund: virksomhedsrejser, personrejser, pendling og danske gæsteovernatninger i Skåne
- Modsatrettede tendenser for studerende i Øresund
- 30.978 danskere og svenskere bor på den anden side af Øresund



## Flere dansk-/svenskejede virksomheder i nabolandet

Et stigende antal dansk-/svenskejede virksomheder satser på at drive virksomhed i nabolandet. Det ses i indekset, der er steget med 73 pct. i 2022, som er det seneste år med statistik, sammenlignet med 2001. I 2022 lå antallet på 2.599.

Af de 2.599 virksomheder i nabolandet, udgjorde 81 pct. af dem helt eller delvist svenskejede virksomheder i Østdanmark. I 2022 lå antallet på 2.099, hvilket er 15 pct. flere end i foregående år. Siden 2001 er antallet steget med 73 pct. Der findes ifølge Danmarks Statistik ikke en entydig forklaring på den markante stigning af svenskejede virksomheder siden 2020. Læs mere i boxen Om Statistikken. Generelt drager svenskejede virksomheder nytte af valutakursen. Den stærke danske krone mod

den svenske giver svenske virksomheder en konkurrencemæssig fordel på det danske marked.

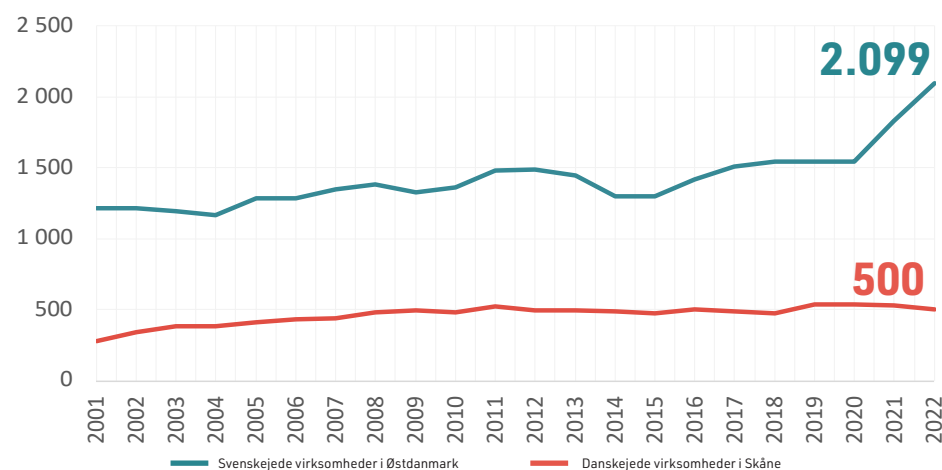
I 2022 var antallet af danskejede virksomheder i Skåne faldet med 6 pct. sammenlignet med året før. I forhold til 2001, hvor antallet lå på 283 virksomheder, er det steget med 77 pct. i 2022. Det er højere end stigningen af danskejede virksomheder i hele Sverige på 70 pct. fra 816 i 2001 til 1.390 i 2022. Flere danskejede virksomheder har sine svenske kontorer i Malmø.

INDEKS 2024

173

INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLINGEN VIRKSOMHEDER PÅ TVÆRS AF ØRESUND 2001-2022



Kilde: Tillväxtanalys, Danmarks Statistik

### OM STATISTIKKEN

Statistikken kommer fra Danmarks Statistik og Tillväxtanalys. Statistikken dækker ikke pengeinstitutter, finansvirksomhed og foreninger. DST indsamler data fra Nationalbanken, virksomhedernes officielle regnskaber og Det erhvervsstatistiske register (ESR) samt Den generelle firmastatistik. På grund af metodeændringer i statistikken fra DST i 2015 og i 2019, har vi korrigeret udviklingen bagud for at give et mere sammenligneligt helhedsbillede. Der findes ikke en statistik forklaring på

den markante øgning i antallet af svenskejede virksomheder i Østdanmark fra 2020 og frem. Den svenske statistik kommer fra Tillväxtanalys, som udarbejder den officielle statistik, og angiver antallet af danskejede virksomheder i Sverige. Statistikken omfatter alle aktive udenlandske virksomheder i Sverige, som er identificerede virksomheder, hvor mere end 50 procent af stemmerettighederne ejes af en eller flere udenlandske ejere.

## Generel fremgang i godstransporten trods fald i de seneste år

I 2024 krydsede 1,2 millioner godstogsvoerne og lastbiler Øresund over broen eller med færge. Det er en stigning på 132 pct. siden 2001. Med et indeks på 232 i 2024 er integrationen i Øresund højere end i årene før pandemien, men 2022 var det år, hvor indekset for godstrafik toppede.

I 2022 lå indekstallene på 257 og er i de efterfølgende år faldet til at ligge på 232 i 2024, svarende til, at ca. 1,2 millioner godstogsvoerne og lastbiler har kørt over broen eller taget færgen. Det er et fald på 2 pct. siden foregående år. Kigger man tilbage på 2001 ser billedet dog anderledes ud. Antallet af godstogstransporter er nemlig steget med 132 pct. i forhold til 2024. Sidste år var der ca. 688.000 lastbiler, der

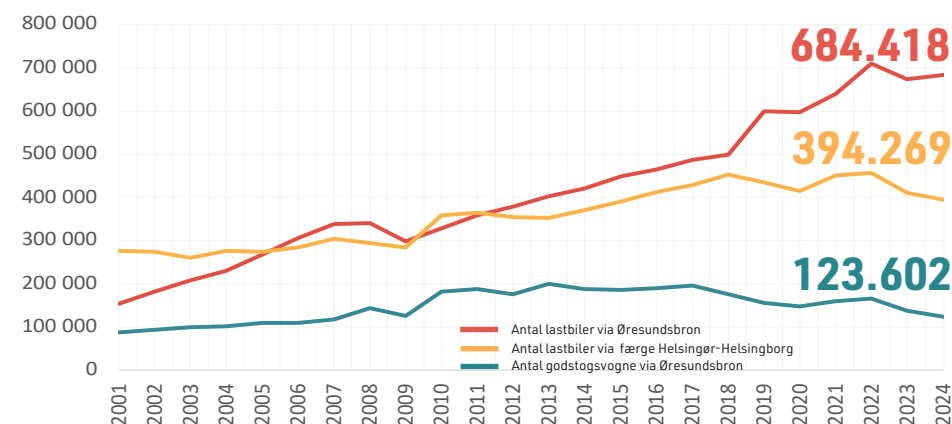
kørte over broen – en stigning på 346 pct. i forhold til 2001. Siden 2018 er andelen af lastbiler over broen vokset, mens andelen af lastbiler, der anvender færgen, er faldet. Hvor førstnævnte er vokset med 37 pct. i 2024 sammenlignet med 2018, er sidstnævnte mindsket med 13 pct. i samme periode. Antallet af godstogsvoerne toppede i 2013 med næsten 200.000 vogne, der i 2024 faldt til 123.602 vogne.

INDEKS 2024

232

INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLINGEN I GODSTRAFIK OVER ØRESUND 2001-2024



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



### OM STATISTIKKEN

Statistikkerne for godstransport over Øresund stammer delvist fra Øresundsindex - Trafikken over Øresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen og Trafikverket. Statistikken starter i 2001, som er det første år med helårsstatistik. Trafikverket har statistik over antallet af godstogsvoerne, der krydser Øresundsbron per kvartal. Fra 2001 og frem til 2015 er tallene for godstogsvoerne baseret på transportvolumen (ton) per år på Øresundsbronns jernbanespor fra Trafikverkets opfølgningssystem, da der ikke findes data på antallet af godstogsvoerne for den periode. Godstrafikken på Øresundsbron fra 2019 og frem omfatter gods og lastbiler fra seks meters længde og opefter. Før det består tallene af lastbiler på over ni meters længde. I oplysningerne fra Øresundslinjen omfatter godstrafikken vare- og lastbiler fra seks meters længde og opefter.

## Rekordmange personrejser – særligt med bil og tog

Antallet af personrejser med tog, bil eller færge har aldrig været højere end i 2024 med i alt ca. 38 millioner passagerer. Dermed er indekstallet på 189 i 2024 det højeste målt i hele tidsserien. Både personrejser med bil og tog har nået nye højder, mens brugen af færger er faldende.

I 2024 var der ca. 15 millioner passagerer med toget over Øresund, som er det højeste niveau nogensinde. Det er en stigning på 7 pct. i forhold til året før og en stigning på 255 pct. sammenlignet med 2001. Også personrejser med bil over broen har slået rekord sidste år med 17 millioner rejsende, som er en stigning på 3 pct. sammenlignet med 2023 og en stigning på 115 pct. i forhold til 2001.

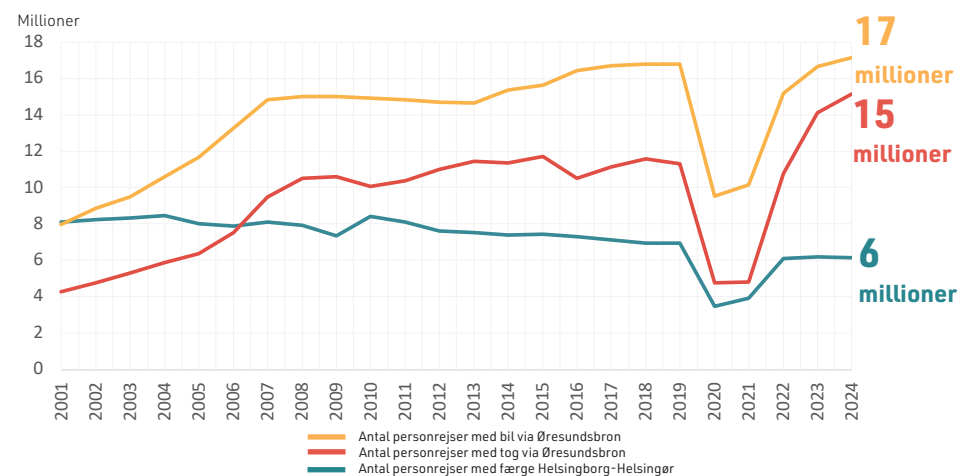
Antallet af personrejser med færgen mellem Helsingør og Helsingborg er gennem årene faldet i takt med at flere passagerer anvender broen. I 2024 var der ca. 6 millioner passagerer med færgen. Det er et fald på 24 pct. sammenlignet med 2001. Tendensen med færre passagerer fortsatte også efter pandemiårene. Antallet faldt med 1 pct. i 2024 i forhold til foregående år.

INDEKS 2024

189

INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLINGEN I PERSONREJSER OVER ØRESUND 2001-2024



Kilde: Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafikken, DSB og Øresundslinjen

### OM STATISTIKKEN

Statistikken omfatter personrejser over Øresund med bil, tog og færge. Statistikken over persontrafikken mellem Helsingør og Helsingborg er baseret på Øresundslinjen enkelt- og turbilletter, AutoBizz smart og billetter købt via Skånetrafikken. Tal fra Sundsbusserne er ikke inkluderet, da kilden ikke har statistik for tidsperioden 2001 til 2010. Statistikken for antallet af togrejser (enkeltrejse) med Øresundstog over Øresundsbron er udarbejdet af Skånetrafikken i samarbejde med DSB. Den er baseret på salget af enkeltbilletter, dagsbilletter og døgnbilletter samt periodebilletter til Øresundstog. Der er blevet tilføjet yderligere 5 procent til salgsstatistikken for at medtage passagerer, der ikke er medtaget i

salgsstatistikken, f.eks. ledsagende børn og rejsende med fribilletter (sygerejser). Tallene for personrejser med tog i denne rapport adskiller sig fra Øresundsinstitutts Trafikindex. Det skyldes at Skånetrafikken anvender en anden tidsserie med delvist anden metodik. Tallene for antallet af personrejser over Øresundsbron er et skøn foretaget af Øresundsbro Konsortiet på grundlag af en gennemsnitsberegning af antallet af personer, der rejser med hver type køretøj og hver aftaletype. Statistikken omfatter bustrafik, herunder rutekørsel mellem København og Ystad (Bornholmerbussen) til Bornholmerfærgen.

## Pendlingen over Øresund satte rekord i fjerde kvartal 2024

Pendlingen nåede nye højder. I 2023 – det seneste år, hvor der foreligger helårstal – var der 20.119 pendlere på tværs af Øresund. Det er en stigning på godt 8 pct. sammenlignet med 2022. Tallet for fjerde kvartal 2024 viser en stigning 9 pct. i forhold til samme kvartal året før.

I de første år af broens levetid steg pendlingen kraftigt fra 4.290 pendlere i 2001 og toppede i 2008 til ca. 19.000, hvorefter antallet generelt var faldende. I 2020 begyndte pendlingen så gradvist at stige igen, og i 2023 blev der sat en ny rekord for hele indeksperioden med 20.119 pendlere. Det er en stigning på 8 pct. sammenlignet med 2022 og en stigning på

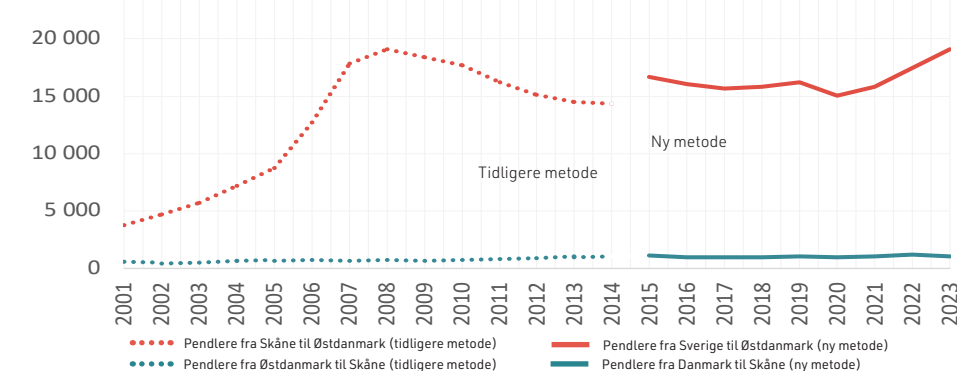
369 pct. i forhold til 2001 med forbehold for metodeændring fra og med 2015. Den stigende tendens ser ud til at fortsætte. Fjerde kvartal 2024 er vokset med 9 pct. til 21.585 pendlere sammenlignet med fjerde kvartal 2023. Kvartalsstatistikken er dog ikke sæsonkorrigeret og kan derfor afvige fra helårsstatistikken for 2024, som bliver klar 2025.

INDEKS 2024

512

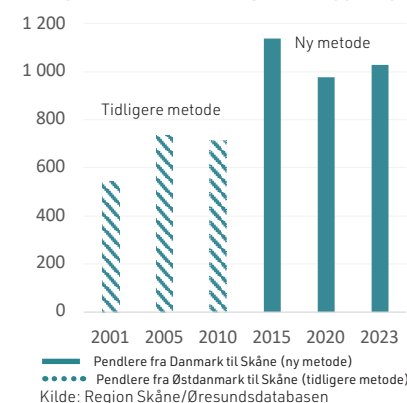
INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLINGEN I GRÆNSEPENDLING FOR HELÅRENE 2001-2023



Kilde: Region Skåne/Øresundsdatabase/Danmarks Statistik/SCB

### DANSKE PENDLERE TIL SKÅNE 2001-2023



Kilde: Region Skåne/Øresundsdatabase

### OM STATISTIKKEN

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdatabase med Danmarks Statistik og SCB som underliggende kilder. Indtil 2015 blev der brugt mikrodata, som gav et billede af antallet af personer, der pendlede mellem Østjylland og Skåne. Fra og med 2015 anvendes en anden metode, der identificerer antallet af pendlere fra hele Sverige til arbejdspladser i Østjylland (Region Hovedstaden og Region Sjælland) og fra hele Danmark til Skåne. De nye tal for pendling fra den danske til den svenske side af Øresund er dog først tilgængelige fra 2019 og frem, og derfor er udviklingen for 2016-2018 blevet estimeret. Øresundsindexet bruger helårsstatistikken fra Øresundsdatabase frem til det senest tilgængelige år 2023. For 2024 er helårstallet fra 2023 opregnet ved hjælp af kvartalsstatistikken fra 2024. Kvartalsstatistikken er dog ikke sæsonkorrigeret og kan omfatte personer, der har pendlet i en kortere periode, og som derfor ikke er med i helårsstatistikken. Se appendiks for en forklaring på, hvordan vi har beregnet et foreløbigt indekstal for 2024.



## Modsatrettede tendenser for studerende i Øresund

Antallet af svenske studerende i Danmark og danske studerende i Sverige har rykket sig nærmere hinanden de seneste par år, når man kigger tilbage i tiden. Trods et generelt fald af svenske studerende i Danmark er indekstallet steget til 125, hvilket skyldes flere danske studerende i Sverige.

I 2024 var der 1.689 studerende i nabolandet. Det er en stigning på 84 personer eller 5 pct. flere sammenlignet med 2023 og en øgning på 25 pct. i forhold til 2001. Antallet af svenske studerende i Danmark har under hele indeksperioden været højere end antallet af danske studerende i Sverige. Tallet toppede i 2010 med 2.185 svenske studerende i Danmark og faldt derefter støt til et lavpunkt i 2023, hvor tallet var nede på 853. Det var

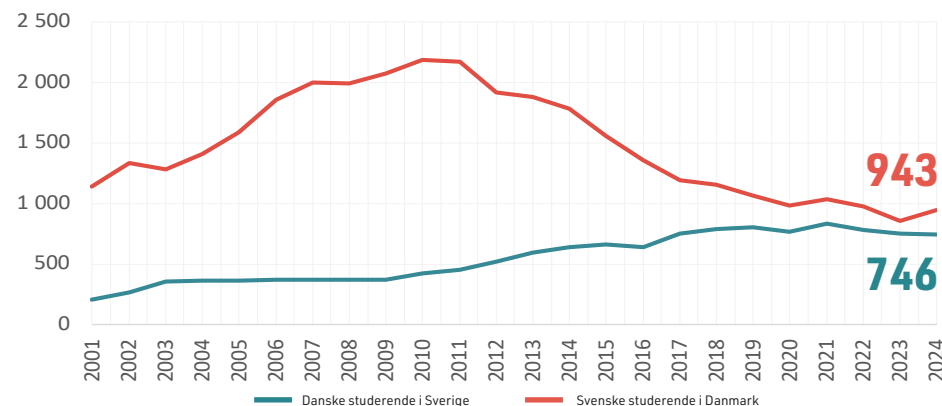
næsten det samme som antallet af danske studerende i Sverige, som lå på 753 samme år. I 2024 steg antallet af svenske studerende i Danmark til 943 – en stigning på 11 pct. i forhold til året før, men et fald på 17 pct. i forhold til 2001. Antallet af danske studerende faldt med mindre end 1 pct. fra 752 i 2023 til 746 i 2024, men er dog vokset med 256 pct. sammenlignet med 2001, hvor antallet lå på 208. Det giver et indeksresultat på 125 i 2024.

INDEKS 2024

125

INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLINGEN STUDERENDE I NABOLANDET 2001-2024



Kilde: Nordic Statistics/Kela



### OM STATISTIKKEN

Statistikken stammer fra Nordic Statistics database og omfatter studerende, der modtager økonomisk støtte til at studere i udlandet og gennemfører en hel uddannelse i et andet land, altså ikke udvekslingsstuderende. Data indsamles af Kela - socialsikringsmyndigheden i Finland - som henter oplysninger fra bl.a. Uddannelses- og Forskningsministeriet i Danmark og CSN i Sverige. Tal for danske studerende i Sverige i 2005 og 2006 er et estimat baseret på året før og året efter grundet databrud hos kilden. Andre statistikker om udenlandske udvekslingsstuderende findes bl.a. hos SCB og Universitetskanslersämbetet samt Danmarks Statistik og Uddannelses- og Forskningsministeriets Datavarehus. Her har vi valgt statistikker, der kun omfatter dem, der vælger at gennemføre hele deres uddannelse i nabolandet.

## Flytninger over Øresund på det højeste niveau i 10 år

Flytninger på tværs af Øresund er stigende efter nogle svære år siden finanskrisen, hvor især flytninger fra Østdanmark til Skåne faldt kraftigt. Nu ligger antallet af flytninger på det højeste niveau siden 2014 med 3.590 flytninger på tværs af Sundet i 2024 svarende til et indekstal på 161.

I de første år efter broens indvielse steg antallet af flytninger fra Østdanmark til Skåne kraftigt fra 1.528 flytninger i 2001 til 4.360 i 2007. Det kan ses i lyset af de hastigt stigende boligpriser i Danmark, der toppede i 2007. Da det danske boligmarked bristede, valgte færre at flytte til Skåne og mange danskere i Skåne valgte af flytte tilbage til Danmark frem til 2021, hvor antallet nåede et bundniveau på 1.223.

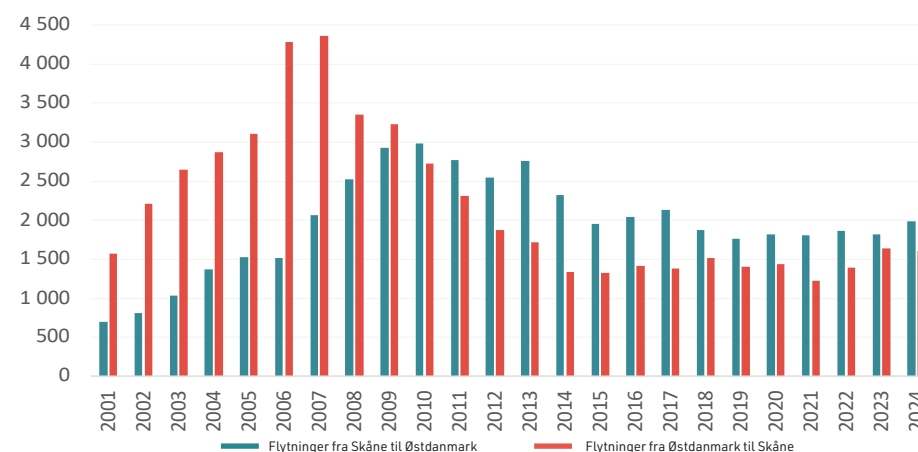
Det voksede dog til 1.642 i 2023 for at falde med 40 flytninger til 1.602 i 2024. Flytninger fra Skåne til Østdanmark toppede først i 2010 med 2.979 flytninger. Siden er det generelt faldet frem til 2018, hvorefter det har været nogenlunde stabilt frem til 2023. I 2024 steg antal flytninger fra Skåne til Østdanmark med 9 pct. svarende til 1.988. Det betyder, at antallet af flytninger over Øresund er steget med 61 pct. i 2024 fra 2001.

INDEKS 2024

161

INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLINGEN I FLYTNINGER PÅ TVÆRS AF ØRESUND 2001-2024



Kilde: Region Skåne/Øresundsdatabasen



### OM STATISTIKKEN

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdatabasen, som er resultatet af et statistisk samarbejde mellem Region Skåne, SCB og Danmarks Statistik. Tallene viser, hvor mange personer der har flyttet deres bopælsadresse fra en kommune i Skåne til en kommune i Region Hovedstaden eller Region Sjælland og omvendt.

Østdanmark består af Region Hovedstaden og Region Sjælland.

## 30.978 danskere/svenskere i nabolandet

I 2024 var der 30.978 bosatte i nabolandet, hvilket er 26 pct. flere sammenlignet med 2001. Antallet af svenskfødte i Øst-danmark er generelt opadgående, mens antallet af dansk-fødte i Skåne toppede i 2009. Det giver et indekstal på 126.

INDEKS 2024

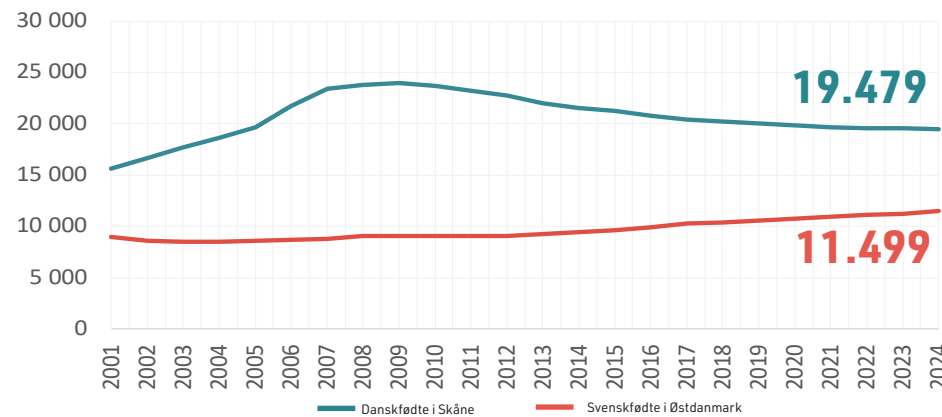
126

INDEKS 2001 = 100

Årene 2008 og 2009 er fortsat de bedste år for udviklingen i antallet af bosatte i nabo-landet, hvor indekstallet lå på 134. Specielt steg antallet af danskfødte i Skåne fra 2001 med godt 15.000 bosatte til næsten 24.000 i 2009 – en stigning på 53 pct. Siden er antallet faldet stødt, men tendensen har dog været mindre faldende siden 2019, hvor antallet har ligget på omkring 20.000 personer. I 2024 var der 19.479 danskfødte i Skåne, hvilket er et fald på 0,4 pct. i forhold

til 2023. Det kunne tyde på at tendensen er ved at vende. Omvendt er antallet af svenskfødte i Østdanmark generelt steget år for år, med kun et lille fald i 2002. I 2001 var der 8.974 svenskfødte bosatte i Østdan-mark, som er øget med 28 pct. til 11.499 personer i 2024. Sammenligner man sidste år med 2023 er det en stigning på 2 pct. Samlet set er antallet af bosatte i nabolandet vokset ganske lidt, med kun 152 personer, svarende til 0,5 pct. i samme periode.

### UDVIKLINGEN BOSATTE I NABOLANDET 2001-2024



Kilde: Danmarks Statistik og SCB

### OM STATISTIKKEN

Årene 2008 og 2009 er fortsat de bedste år for udviklingen i antallet af bosatte i nabolandet, hvor indekstallet lå på 134. Specielt steg antallet af danskfødte i Skåne fra 2001 med ca. 15.000 bosatte til næsten 24.000 i 2009 – en stigning på 53 pct. Siden er antallet faldet stødt, men tendensen har dog været mindre faldende siden 2019, hvor antallet har ligget på omkring 20.000 personer. I 2024 var der 19.479 danskfødte i Skåne, hvilket er et fald på 0,4 pct. i forhold til 2023. Det kunne tyde på at tendensen er ved at vende. Omvendt er antallet af svenskfødte i Østdanmark generelt steget år for år kun med et lille fald i 2002. I 2001 var der 8.974 svenskfødte bosatte i Østdanmark, som er øget med 28 pct. til 11.499 personer i 2024. Sammenligner man sidste år med 2023 er det en stigning på 2 pct. Samlet set er antallet af bosatte i nabolandet vokset ganske lidt med kun 152 personer svarende til 0,5 pct. i samme periode.



FOTO: NEWS ØRESUND

## Antallet af danskejede fritidshuse er fordoblet trods år med nedgang

I 2024 var der 2.260 danske fritidshuse i Skåne. Udviklingen er generelt gået frem, hvis man kigger tilbage på 2001, hvor der var 1.143 fritidshuse i Skåne under dansk ejerskab. Det giver et indekstal på 198 for 2024.

INDEKS 2024

198

INDEKS 2001 = 100

Antallet af danske ferieboliger i Skåne er vokset med 98 pct. i 2024 i forhold til 2001. Stigningen i antallet af danskejede fritidshuse toppede i 2011 med 3.040 fritidshuse. Dengang lå indekstallet helt op på 266, men derfra faldt det med 26 pct. sammenlignet med 2024. Sidste år endte det med et fald på 3 pct. i forhold til 2023. Antallet af tyskejede fritidshuse i Skåne

er dog kun faldet siden 2001, hvor der var 873 fritidshuse, sammenlignet med 2024, hvor der var 650. Der findes ikke en entydig forklaring på nedgangen, men en udfordring for udenlandske fritidshusejere i Sverige er, at det er svært at få svensk e-legitimation, som ofte kræves til eksempelvis at tegne et telefonabonnement.

### UDVIKLINGEN I DANSKEJEDE FRITIDSHUSE I SKÅNE 2001-2024



Kilde: SCB



FOTO: NEWS ØRESUND

### OM STATISTIKKEN

Statistikken kommer fra SCB. Udenlandsk ejerskab af en fritidsbolig betyder, at den skattepligtige ejer ikke har en svensk adresse og et svensk personnummer. Det land der oplyses, er ejerens bopælsland, og kun fysiske personer er omfattet af undersøgelsen. Det er ikke muligt for udlændinge at købe et fritidshus i Danmark – medmindre de får dispensation, fordi køberen opfylder visse krav, herunder personens tilknytning til Danmark. Derfor oplyses der kun statistik for antallet af fritidshuse i Skåne med en ejer, der er bosiddende i Danmark.

## Exceptionel høj tilvækst i danske overnatninger i Skåne

Turismen over Øresund har haft store udsving gennem tiden og er den af alle de ni parametre i Øresundsindex, der har udviklet sig mindst med et indekstal på 122. Danske overnatninger i Skåne er steget kraftigt over tid, mens der er sket et fald i antallet af svenske overnatninger i Østdanmark.

Turismen over Øresund har haft store udsving under tiden. Et tilbageblik viser, at danske overnatninger i Skåne og svenske overnatninger i Østdanmark startede på to vidt forskellige niveauer og fortsatte i modsatte tendenser. I 2001 var der næsten 1 million svenske overnatninger i Østdanmark, hvor der i samme år var omkring 71.000 danske overnatninger i Skåne.

Antallet af svenskere, der tog overnatninger i Østdanmark, faldt de efterfølgende år med et betydeligt dyk mellem 2008 og 2009, hvor antallet nåede ca. 672.000 overnatninger som lavpunkt. Fra 2001 og frem til 2009 oplevede man det modsatte i Skåne, hvor der var en stigning i antallet af danske overnatninger, som dog derefter faldt.

Samlet set er antallet af danske overnatninger i Skåne dog vokset markant under hele tidsserien. I 2024 lå tallet på 435.000, som er en stigning på 512 pct. i forhold til 2001. I samme periode er svenske overnatninger i Østdanmark faldet med 13 procent. Valutakursen mellem Danmark og Sverige synes at

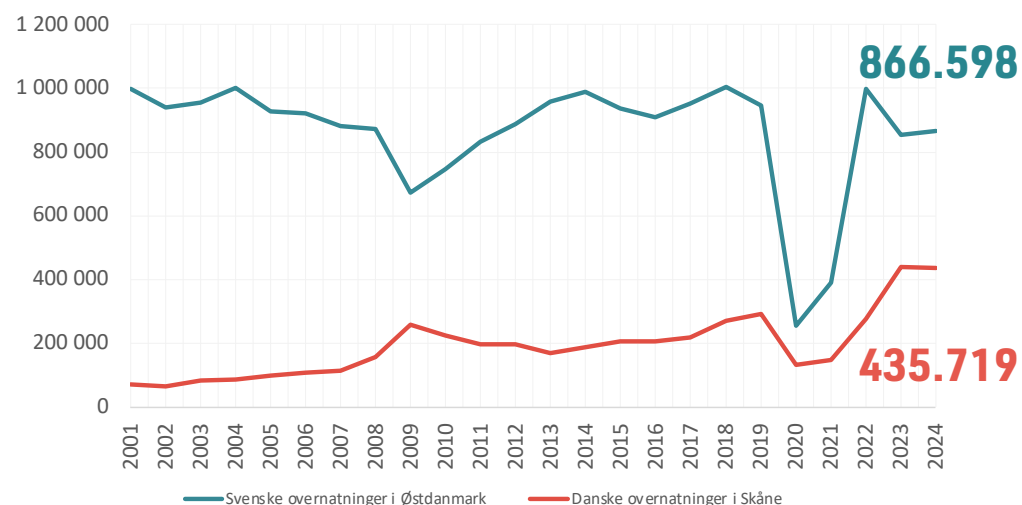


INDEKS 2024

**122**

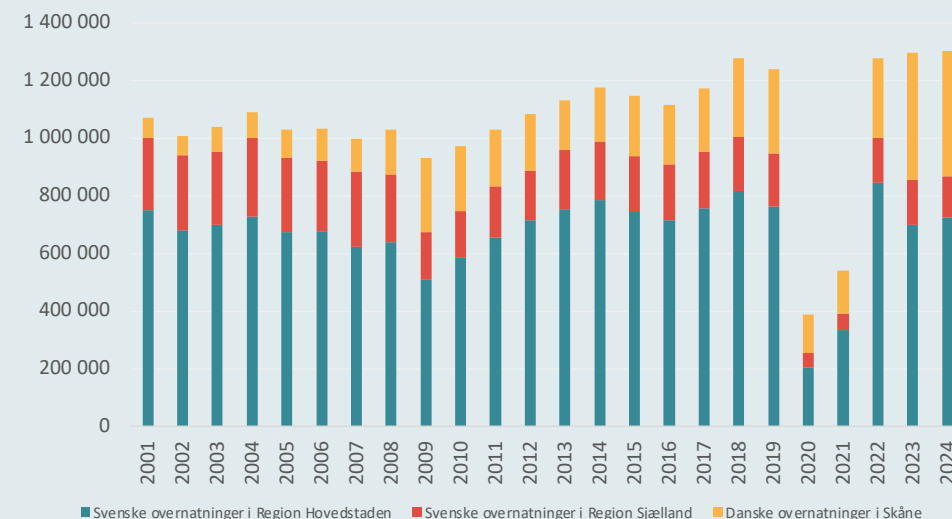
INDEKS 2001 = 100

### UDVIKLING DANSKE OG SVENSKE OVERNATNINGER I ØRESUND 2001-2024



Kilde: Danmarks Statistik og SCB/Tilväxtverket.

### UDVIKLING I ØRESUNDSREGIONAL TURISME 2001-2024



Kilde: Danmarks Statistik og SCB/Tilväxtverket.

påvirke turismen. Den svage svenske krone gør det billigere for danskere at købe ind og gå på restaurant i Sverige. Samme logik kan bruges for folk, der pendler fra Sverige til Danmark.

Diagrammet om Øresundsregional turisme viser samme tendenser for henholdsvis Region Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland. I de danske regioner er antallet af svenske overnatninger faldet. Dog er antallet i Region Sjælland faldet

betydeligt mere end i Region Hovedstaden på ca. 140.000 i 2024 fra ca. 250.000 i 2001 - et fald på 43 pct., og i forhold til 2023 er det et fald på 9 procent. Region Hovedstaden oplevede et fald på 3 pct. til omkring 723.000 i 2024 fra ca. 748.000 i 2001. Sidste år steg antallet dog med 4 pct. sammenlignet med 2023, hvor der var godt 700.000 svenske overnatninger.

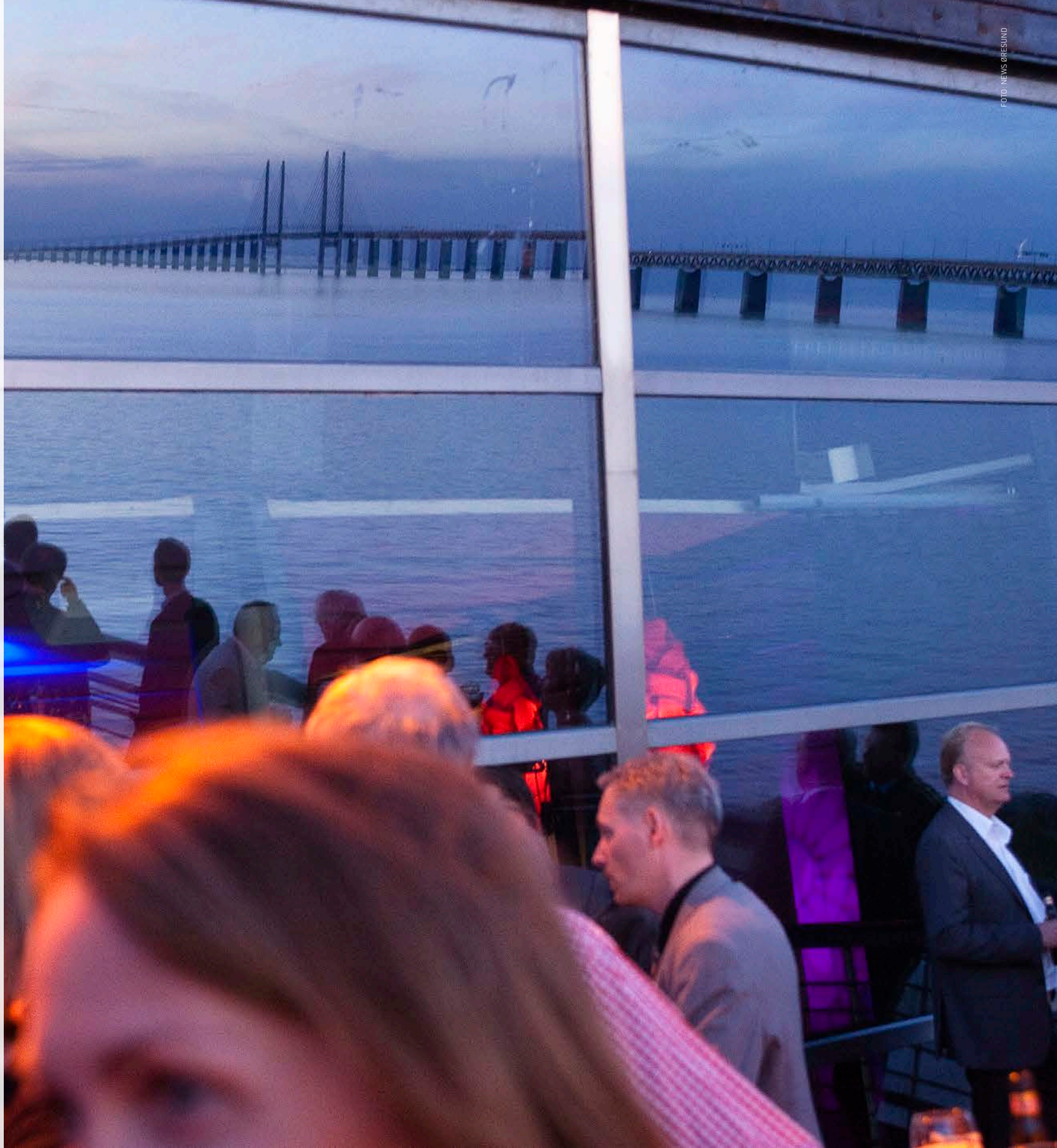


### OM STATISTIKKEN

Statistikkerne stammer fra Danmarks Statistik og Tillväxtverket/SCB. Den svenske statistik omfatter overnatninger på hoteller, feriecentre med hytter og vandrerhjem. Lejligheder og sommerhuse (SoL) blev inkluderet i 2003 og camping i 2008. I 2024 ændrede mange hoteller deres bookingsystem, hvilket betød, at gæsternes bopæl ikke blev registreret. I Skåne er der lidt over 140.000 flere end i de foregående år, hvis bopæl er ukendt. Disse indgår ikke i statistikken. Den danske statistik omfatter overnatninger på hoteller, feriecentre, vandrerhjem, campingpladser, lystbådehavne og feriehus. Fra 2024 har DST en ny faktor for besætningsstørrelse i lystbådehavne, som blev indfaset i 2024 med data fra 2007. Den danske og svenske statistik er ikke direkte sammenlignelige, men giver en god indikation af udviklingen i turistbranchen på begge sider af sundet.

**Del IV:**

# **HISTORIK I ØRESUNDS- REGIONEN**



# HISTORIK

## Udviklingen i Øresundsregionen

### 2025

**Øresundsbron** fylder 25 år den 1. juli. Som en del af jubilæumsfejringen den 1. juli 2025 vil H.M. Kong Carl XVI Gustaf og H.M. Dronning Silvia møde H.M. Kong Frederik X og H.M.

Dronning Mary på den svenske side af forbindelsen. Kongeparrene vil derefter køre i kortege over broen og gøre et stop på øen Peberholm midt i Øresund.

**Øresundstogene** og informationstjenesten Øresunddirekt fylder også 25 år.

**I forbindelse** med indvielsen af Fehmarn Bælt-tunnelen i 2029 udvides den danske jernbane mellem København og Rødbyhavn. Den nye Storstrømsbro forventes at være klar til biltrafik til efteråret og til togtrafik i 2027.

**Øresundsregionen** har 4,2 millioner indbyggere.

### 2024



Biltrafikken over Øresundsbron satte ny rekord i 2024.

**Trafikken** over Øresund slår flere rekorder i 2024. Antallet af personrejser pr. døgn med bil, tog og færge steg til 105.212 pr. døgn. Antallet af Øresundspendlere steg til 21.585 i fjerde kvartal, hvoraf 96 procent bor i Sverige og arbejder i Østdanmark. Med i gennemsnit 20.692 vejpassager pr. dag på Øresundsbroen i 2024 blev den tidligere årsrekord for vejtrafik over broen fra 2017 slået.

**Sveriges regering** skriver i efterårets infrastrukturforslag, at de ønsker, at Sveriges andel af de fremtidige



overskud fra den delejede Øresundsbro skal blive i regionen og anvendes til investeringer i infrastruktur.

**En dansk sundhedsreform** baseret på reformforslaget "Sundhed tæt på dig" blev vedtaget i november. Reformen betyder, at Region Sjælland og Region Hovedstaden slås sammen til Region Østdanmark, hvilket også vil påvirke strukturen inden for det dansk-svenske politiske samarbejde Greater Copenhagen. De danske regioner vil også fortsat have mulighed for at deltage i og medfinansiere grænseoverskridende samarbejder, herunder Interreg-projekter.

**Danmark og Sverige** bliver enige om en opdateret fælles skatteaftale, den såkaldte Øresundsafale, som har været under forhandling siden 2022. De nye regler gælder også for offentligt ansatte, og skattepligten i de respektive lande beregnes nu ud fra 12-månedersperioder i stedet for tre måneder, som tidligere. Det skal gøre det lettere for Øresundspendlere at arbejde hjemme. Aftalen trådte i kraft den 1. januar 2025. Også Øresundsafalen, der vedrører reglerne for socialforsikringer, blev opdateret i 2024.

**Sverige** bliver fuldgældigt medlem af NATO.

**Det nordiske** fælles arbejdsmarked fylder 70 år. Aftalen fra 1954 betyder, at nordiske borgere har ret til at bosætte sig i et andet nordisk land uden arbejdstilladelse, samtidig med at myndighederne i landene aktivt bidrager til at sprede information om arbejdsmarkedsforholdene mellem landene

### 2023

**Sverige ansøger** om medlemskab af NATO, hvilket forventes at styrke forsvarssamarbejdet med blandt andet Danmark.

**En rekordsvag svensk krone** i forhold til den danske gør, at mange danskere rejser til Skåne for at holde ferie og shoppe.

**I maj** afskaffer Danmark grænsekontrollerne mod Sverige, som blev indført i 2019. I en kort periode i august, efter et øget sikkerhedstrusselbillede mod Sverige og Danmark som følge af koranabrudningerne, genindfører Danmark grænsekontrollerne mod

Sverige, og Sverige styrker sine grænsekontroller mod Danmark. De danske kontroller bliver derefter fjernet igen, mens de svenske forbliver.

### 2022

**I løbet af året** indleder den danske og den svenske regering en genforhandling af den dansk-svenske skatteaftale, Øresundsafalen. Landenes nordiske ministre præsenteres for fire forslag til ændringer af Øresundsafalen, da de i april deltager i et møde med Greater Copenhagen Task Force.

**Danmark og Sverige** bliver enige om en transitdeklaration, som betyder, at rejsende til og fra Bornholm samt til og fra Københavns Lufthavn i Kastrup skal undtages, hvis Sverige eller Danmark i fremtiden skulle vælge at lukke grænsen eller indføre rejserestriktioner.

**I december** overtog Skånetrafiken ansvaret for Øresundstogtrafikken i Danmark fra DSB.

### 2021

**Greater Copenhagen Task Force** afholdes for første gang, et samarbejdsformat, der samler nationale, regionale og lokale perspektiver i samtaler mellem landenes samarbejdsministre, ledelsen for Greater Copenhagen, erhvervsorganisationer, Øresundsbron og landenes ambassadører.

### 2020

**Byggearbejdet** på Fehmarn Bælt-forbindelsen påbegyndes på den danske side og i Tyskland året efter.

**Øresundsbron** fylder 20 år den 1. juli.

**På grund af smitterisikoen** under den igangværende coronapandemien lukker den danske og den svenske regering periodevis i løbet af 2020-2022 grænsen mellem landene med undtagelse for grænsependlere og visse andre grupper.

### 2019

**En ny dansk lov**, "Lov om erhvervsfremme", træder i kraft i januar med det formål at øge effektiviteten i arbejdet med at fremme dansk erhvervsliv. Den nye lov betyder også, at de danske regioner ikke længere må arbejde med erhvervsudvikling og turisme. I september meddeler den danske regering, at anvendelsen af loven om erhvervsfremme vil blive

ændret med hensyn til grænseregionalt samarbejde. De danske regioner får igen lov til at være formand for Greater Copenhagen Committee.

**I februar** giver de tyske myndigheder tilladelse til at bygge Femern Bælt-tunnelen.

**I efteråret** åbner Cityringen i København med 17 nye metrostationer. Året efter åbnes en udvidelse til Nordhavn, og i 2024 en Sydhavnslinje.

**I november** indfører Danmark grænsekontroller mod Sverige med det formål at modvirke grænseoverskridende kriminalitet.

### 2018

**En aftale** fra august mellem Transportministeriet og Region Skåne indebærer, at ansvaret for Øresundstogtrafikken skal overdrages til Skånetrafiken.

### 2017

**De svenske ID-kontroller** ved Øresund ophører i maj, hvilket betyder, at rejsetiderne for togpassagerer nærmer sig normalt niveau.

**I juni** bliver Danmark og Sverige enige om at igangsætte en strategisk statslig analyse af en fast HH-forbindelse som et Interreg-projekt. Initiativet ledsages af et fælles arbejde med trafikprognoser.

### 2016

**Det dansk-svenske** politiske samarbejde Øresundskomiteen omdannes til The Greater Copenhagen and Skåne Committee. Ud over navneændringen er alle 79 kommuner og tre regioner i Øresundsregionen nu inkluderet. Samtidig ændres vedtægterne, så der kommer mere fokus på international markedsføring og tiltrækning af udenlandske investeringer og talenter.

**Sverige** beslutter at supplere grænsekontrollen på svensk jord med et krav om transportøransvar. Det betyder, at der indføres ID-kontrol på færger, busser og Øresundstog, inden man rejser fra Danmark til Sverige. Rejsetiden for Øresundspendlere med tog vil blive forlænget.

**Den tyske transportminister** Alexander Dobrindt (CSU) og den danske transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) bekræfter deres fælles støtte til en fast Femern Bælt-forbindelse.

**Max IV-forskningsanlægget** i Lund indvies. Danmark investerer i anlægget gennem DanMAX-koncertiet.

## 2015



FOTO: NEWS ØRESUND

I forbindelse med migrationskrisen indførte Sverige grænsekontrol i november 2015, her ved Hyllie station.

**Den kommende** European Spallation Source, ESS, bliver Skandinaviens første ERIC, et europæisk konsortium med Sverige og Danmark som værtslande.

**Som en følge** af det store antal flygtninge indfører Sverige midlertidige grænsekontroller mellem Danmark og Sverige. En bieffekt heraf er, at danske og svenske Øresundspendlere, især dem, der rejser med tog, får længere rejsetider mellem hjem og arbejde.

**Øresundsregionen** har over 3,9 millioner indbyggere.

## 2014

**Nordisk Ministerråd** opretter Grænsehindringsrådet.

## 2012

**Resterne** af Øresundsuniversitetet og Øresund Science Region: Øresund University Network nedlægges.

**Metrosamarbejdet** mellem København og Malmø indledes med målet om at bygge en metro over Øresund, Øresundsmetroen.

## 2011

**Den danske og svenske stat** trækker deres bidrag til Øresundsuniversitetet og Øresund Science Region tilbage, og det besluttes, at samarbejdet skal fortsætte i mindre skala under navnet Øresund University Network.

**Malmö Arena** er et af spillestederne for VM i håndbold for mænd. Det bliver indledningen på flere VM (2023) og EM (2020 og 2026), hvor Malmö Arena bliver en af arenaerne og dermed kan fungere som hjemmebane for det danske landshold.

## 2010

**Citytunnelen i Malmø** åbner med de nye stationer

Triangeln og Hyllie.

**Øresund** Entrepreneurship Academy nedlægges.

**Flyttestrømmen** over Øresund vender, og flertallet flytter fra Skåne til det østlige Danmark.

**ØRUS** - Øresundsregional Udviklingsstrategi præsenteres af Øresundskomiteén.

**Portalen** Øresunddirekt Business åbner med information til virksomheder.

## 2009

**Danmark** og Sverige får støtte til at placere det europæiske neutronforskningsanlæg European Spallation Source (ESS) i Lund og det tilhørende datacenter i København.

**I OECD's rapport** "Territorial Review" om København konstateres bl.a., at en tættere integration over Øresund vil gavne byens vækst.

**Øresundsregionen** har nu vokset til over 3,7 millioner indbyggere.

## 2008

**En statstraktat** mellem Danmark og Tyskland om etablering af en fast forbindelse over Fehmarn Bælt underskrives af de to landes transportministre, Carina Christensen (K) og Wolfgang Tiefensee (SPD).

**Nordisk** grænsehindringsforum oprettes.

**Øresund** Network nedlægges.

## 2007



FOTO: NEWS ØRESUND

Metroen til Københavns Lufthavn åbnede i 2007

**Københavns** metrolinje til lufthavnen åbnes.

## 2006

**Øresund** Entrepreneurship Academy blev oprettet som en organisation under Øresundsuniversitetet for at fremme iværksætteri på universiteterne.

## 2003

**En fælles skatteaftale** mellem Sverige og Danmark for Øresundspendlere, Øresundsaf-talen, underskrives med blandt andet en kompensationsordning for pendlere tabte skatteindtægter i hjemlandet. Øresundspendlere skal betale skat i det land, hvor de arbejder, i henhold til den nye Øresundsaf-tale.

**Anden og tredje fase** af Københavns metro åbnes.

**Finansieringen** af Øresunddirekt overgår fra udelukkende at være finansieret af den danske og svenske stat til at blive finansieret af flere aktører, myndigheder og regioner.

## 2002

**Den første etape** af Københavns metro åbnes med stationer i blandt andet det nye byområde Ørestad.

**Øresundsinstittuttet** oprettes. Et dansk-svensk videncenter, der udarbejder analyser og fakta om regionen.

## 2001

**Københavns Havn og Malmø Havn** fusionerer til en fælles havneoperatør – Copenhagen Malmö Port.

**Øresund Science Region** åbner. Dette er et parallelt samarbejde til Øresundsuniversitetet med fokus på at inddrage den offentlige og private sektor.

## 2000



FOTO: ØRESUNDBRO KONSORTIET

I 1995 begyndte byggeriet af Øresundsbron, og den 1. juli 2000 blev den faste forbindelse over Øresund indviet.

**Øresundsbroen** åbner den 1. juli, og trafikken med Øresundstog indledes.

**Øresund** Network bliver etableret. Hovedfokus er at udvikle varemærket Øresund og udbrede kendskabet til området.

**Øresunddirekt** oprettes. Det er et offentligt informationscenter, der giver information om arbejdsmarkedet, skatter og samfundsregler for Øresundspendlere og virksomheder. Formelt er det to organisationer – en dansk (hjemmeside) og en svensk (besøgscenter) med forskellige former for finansiering.

## 1997

**Øresundregionens** første tværnationale klyngeorganisation etableres i form af Medicon Valley Alliance med målet at styrke life science- og lægemiddelvirksomhederne i Øresundregionen.

**Øresundsuniversitetet** etableres med ni medlemsuniversiteter

**Crossborder** Øresund partnership etableres.

## 1993

**Øresundskomiteen** dannes som en politisk samarbejdsorganisation ud af de tidligere organisationer Øresundsrådet og Øresundskontakt. Øresundskomiteen skal udgøre platformen for den nye region på tværs af Øresund.

## 1991

**De danske og svenske regeringer** underskriver en aftale om at bygge Øresundsbroen. I 1995 begyndte byggeriet af Øresundsbron

**Øresundsbro Konsortiet**, som skal eje og drive Øresundsbron, etableres. Det ejes til halvdelen af hvert land.

## 1965

**Trafik** med flyvebåde/bæreplansbåde indledes mellem Malmø og København. Den kortere rejsetid gør det muligt at pendle over Øresund.

## 1964

**Øresundsrådet** blev dannet som et samarbejdsorgan mellem ca. 30 svenske og danske kommuner samt amter og landsting.

## 1819

**Den 23. maj** indleder den britiske hjuldamper Caledonia den første moderne dampbådstrafik mellem Malmø og København.

# APPENDIKS



## Om Øresundsindex

### FORMÅLET MED ET ØRESUNDSINDEX:

Øresundsinstitutet har udarbejdet dette Øresundsindex på vegne af Øresundsbro Konsortiet. Fokus for udarbejdelsen af Øresundsindex har været at skabe et transparent indeks baseret på et tydeligt udvalg af indikatorer og med mulighed for at gentage indeksarbejdet år efter år. Det overordnede formål med Øresundsindex er at følge udviklingen i integrationen og mobiliteten over Øresund, men også at kunne beskrive den økonomiske udvikling i Øresundsregionen og dens delregioner.

**Tydighed og transparens:** Fokus på det vigtigste, nemlig integrationen som interaktion/mobilitet over Øresund. Det er let for læseren at forstå, og udviklingen over tid bliver tydelig at følge. Statistikkerne viser antal og kan dermed summeres. Statistikkerne kan så vidt muligt siges at være sammenlignelige.

**Udvælgelse og vægtning:** Der er udvalgt ni forskellige indikatorer til at måle udviklingen i integrationen. Disse kan siges at dække forskellige områder, men vægtes i det samlede indeks i forhold til deres relevans og træfsikkerhed.

Udvælgelsen af indikatorer er baseret på Øresundsinstitutets samlede erfaring med at overvåge og analysere udviklingen i Øresundsregionen. Under processen er metode og valg også blevet drøftet med forskere fra Lunds Universitet, Københavns Universitet og Roskilde Universitet.

Det tilstræbes at give en bred beskrivelse af udviklingen i Øresundsregionen ud fra flere områder: trafikken, arbejdsmarkedet, erhvervslivet, hverdags- og fritidslivet. Alle disse dele er vigtige for at forstå interaktionen og integrationen over Øresund.

**Tilgængelighed og bæredygtighed:** De fleste af indikatorerne er baseret på officiel statistik, der er gennemskuelig og tilgængelig. Med pålidelige officielle kilder er der mindre risiko for brud på tidsserier og fremtidigt ophør af statistikkerne. Statistik, der ikke stammer fra officielle kilder, er udarbejdet af Øresundsinstitutet i samarbejde med faktapartners til Øresundsindex - Trafikken over Øresund.

### FREMGANGSMÅDE:

Arbejdet med Øresundsindex er baseret på flere trin. Øresundsinstitutet har en lang erfaring med at beskrive og analysere udviklingen i Øresundsregionen, og denne viden er grundlaget for udarbejdelsen af rapporten. Under arbejdet er der blevet undersøgt flere forskellige statistikker og foretaget bredere research for at få et billede af udviklingen, ligesom der er blevet drøftet med forskere og bestilleren af rapporten Øresundsbro Konsortiet. Rapporten består af flere dele:

**Øresundsindex:** Fysisk interaktion over Øresund er vigtig for integrationen i regionen. Bevægelserne giver ikke hele billedet, men er en god indikator. Med de udvalgte indikatorer, der beskriver trafikken, arbejdsmarkedet, erhvervslivet og hverdagslivet, gives der et bredt billede af integrationen. Vi har valgt at fokusere på målbar udvikling og har derfor ikke medtaget mental integration som f.eks. netværk over grænsen eller interesse for og kendskab til det andet land.

**Vækstparametre:** For at få et godt billede af, hvordan integrationen og bevægeligheden over Øresund udvikler sig, har vi primært brugt officiel statistik fra Øresunds-databasen, Danmarks Statistik og SCB - men i nogle tilfælde har vi også set på tal fra andre kilder.

### 2001 som index 100:

Året 2001 er valgt som indeks 100 for Øresundsindex jubilæum (i det faste Øresundsindex er 2015 basisåret med indeks 100). Øresundsbron åbnede i juli 2000, og derfor findes ingen helårscifre for det år, som rapporten anvender. For nogle af de ni indikatorer har det vist sig at være udfordrende at få en sammenlignelig tidsserie fra 2001 og frem til 2024, da statistiske metoder er blevet ændret og forbedret gennem årene. Vi har i nogle tilfælde været nødt til at foretage justeringer for at få et så retvisende billede som muligt, hvilket fremgår af de næste sider.

### ØRESUNDSINDEX TRAFIKEN OVER ØRESUND PUBLICERES PER HALVE ÅR

To gange per år med start i januar 2022 publiceres Øresundsindex - Trafikken som også udarbejdes af Øresundsinstitutet på vegne af Øresundsbro Konsortiet.

ØRESUNDS  
INDEX  
TRAFIKKEN

## Dataindsamling til Øresundsindex

### INDIKATORER TIL ØRESUNDSINDEX JUBILÆUM:

Øresundsindex måler udviklingen i interaktion på tværs af Øresund, hvilket kan give en indikation på integrationens udvikling. Ni forskellige indikatorer er blevet udvalgt og disse dækker over fire områder: trafik, arbejdsmarked, erhvervsliv og hverdagsintegration. Tidsserien som undersøges er 2001 til senest aktuelle år, hvilket for de fleste indikatorer er 2024.

Indikatorerne er baseret på officiel statistik samt trafikstatistik. De viser antal og er derfor mulige at summere. Det vil sige at for eksempel er flytning sammenlagt af antal flytninger fra Skåne til Østdanmark og omvendt. Der bliver derfor ikke lagt nogen værdi i relation til hvilken retning eller hvem, som flytter over sundet. Men i rapporten vises også den faktiske udvikling i begge retninger ligesom der i teksten ræsonneres omkring andre faktorer som påvirker flytningen så som boligpriser.

Indikatorerne vægtes i det samlede indeks efter sin relevans og nøjagtighed. Læs mere om data og vægt for hver indikator herunder:

### TRAFIK

#### Antal personrejser (vægt 0,15) (trafikstatistik, over Øresund 2001-2024)

Statistikken kommer fra Skånetrafikken, DSB, Øresundsbron Konsortiet og Øresundslinjen, som samlet set giver antallet af personrejser, der hvert år foretages over Øresund med bil og tog over Øresundsbron og med færge mellem Helsingborg og Helsingør. Data for personrejser med tog i tidsserien 2001 og frem er ikke identisk med de data, der anvendes i Øresundsinstitutets Trafikindex. Statistikken over persontrafikken med færgerne Helsingborg-Helsingør er baseret på enkelt- og turabiletter, AutoBizz smart. Tal fra Sundsbusserne er ikke inkluderet, da kilden ikke har statistik for tidsperioden 2001 til 2010. Statistikken over antallet af togrejser (enkeltrejser) med Øresundstog over Øresundsbron er udarbejdet af Skånetrafikken i samarbejde med DSB. Den er baseret på salg af enkelt- og dagsbiletter samt periodekort til Øresundstog. Der er lagt fem procent til salgsstatistikken for at inkludere passagerer, som ikke indgår i salgsstatistikken, såsom ledsagende børn og rejsende med frikort (sygerejser). Tallene for antallet af personrejser over Øresundsbron er et skøn foretaget af Øresundsbro Konsortiet baseret på gennemsnitsberegninger af antallet af personer, der rejser med de enkelte køretøjs- og aftale-typer. Statistikken inkluderer bustrafik, herunder den faste rute mellem København og Ystad (Bornholmerbussen) til Bornholmerfærgen. Det seneste aktuelle år er 2024.  
**Kilde:** [Øresundsbro Konsortiet](#), [Skånetrafikken](#), [DSB](#), [Øresundslinjen](#)

Vægtningen er baseret på det faktum, at trafik er en forudsætning for fysisk interaktion og dermed integration over Øresund. Der er tale om et stort antal personrejser pr. år, og selv om ikke alle disse rejser starter og slutter i regionen, anses statistikken for at give en god indikation af aktiviteten over Øresund, som omfatter fritids-, pendler- og forretningsrejser.

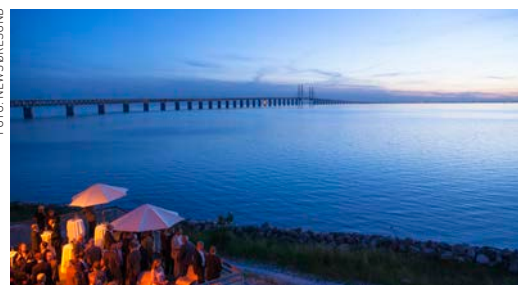
### ARBEJDSMARKED

#### Grænsependling (vægt 0,20) (antal pendlere, regional statistik, 2001-2024)

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdata-basen og viser grænsependling over Øresund, dvs. personer, der har en indkomst på den anden side af Øresund. Det er ikke det samme som antallet af pendlerrejser, da disse kan variere afhængigt af beskæftigelsesgraden og mængden af hjemmearbejde. Grænsependlingsstatistikken for tidsperioden omfatter en metodeændring udviklet af Region Skåne i samarbejde med Danmarks Statistik og SCB (Sveriges statistikmyndighed). I den tidligere metode omfatter grænsependlingen personer fra Skåne til Østdanmark (Region Sjælland og Region Hovedstaden) og fra Østdanmark til Skåne fra 2001 til 2014. I den nye metode kan Region Skåne identificere flere grænsependlere og omfatter grænsependlere fra hele Sverige til Østdanmark og grænsependlere fra hele Danmark til Region Skåne fra og med 2015. De nye tal for pendling fra den danske til den svenske side af Øresund er dog kun tilgængelige for 2015 og 2019-2024, og derfor er udviklingen i perioden 2016-2018 estimeret. Øresundsindexet anvender helårsstatistikken for pendling over Øresund fra Øresundsdata-basen frem til seneste tilgængelig år 2023 og kvartalsstatistikken frem til kvartal 4 2024, som er seneste tilgængeligt. Kvartalsstatistikker giver et billede af antallet af pendlere i det aktuelle kvartal. I modsætning til helårsstatistikken er denne statistik ikke sæsonkorrigeret. Det betyder blandt andet, at den kan indeholde personer, som kun har pendlet i kort tid, og som derfor ikke er med i helårsstatistikken. Helårsstatistikken er derfor mere velegnet til at se en klar tendens over tid og til sammenligninger mellem flere år. Indekstallet for 2024 er udregnet ved hjælp af kvartalsstatistikken. Vi har udregnet gennemsnittet af den procentvise forandring i antallet af grænsependlere for hvert kvartal i 2024 i forhold til hvert kvartal i 2023, hvilket giver et indekstal på 512 i 2024. Tallene er foreløbige og er forbeholdt ændringer, når helårsstatistikken for 2024 publiceres til næste år.

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

Vægtningen er baseret på, at antallet af grænsependlere har stor betydning for både integration og udvikling i Øresundsregionen. Grænsependlingen involverer godt 21.000 mennesker, men disse mennesker kan siges at have





en dybere interaktion, idet de bidrager til den tværregionale netværk og dermed har en stor indflydelse.

#### Studerende i nabolandet (vægt 0,05) (antal studerende, national statistik, 2001-2024)

Statistikken kommer fra Nordic Statistics database og angiver antallet af svenske studerende på danske universiteter og danske studerende på svenske universiteter. Det drejer sig om såkaldte free mover-studerende, som læser hele uddannelser i et andet land og modtager SU. Tallene omfatter ikke udvekslingsstuderende, som læser en del af deres uddannelse i et andet nordisk land. Det har ikke været muligt at få statistik på regionalt niveau. Statistikken indsamles af Kela - the Social Insurance Institution of Finland - og Forskningsstyrelsen i Danmark samt CSN i Sverige. Statistik for danske studerende i Sverige er ikke tilgængelige for 2005 og 2006, og derfor er antallet blevet estimeret. Det seneste aktuelle år er 2024.

**Kilde:** [Nordic Statistics](#)

Vægtningen tager højde for, at statistikken dækker studerende i hele Danmark og Sverige. Der er således ikke nødvendigvis tale om interaktion over Øresund, men kan f.eks. omfatte danske studerende på Stockholms Universitet. Ifølge statistik fra Universitetskanslersåmbetet er Lunds Universitet dog den videregående uddannelsesinstitution i Sverige med flest danske studerende, og det må anses for rimeligt at antage, at der er flest svenske studerende på videregående uddannelsesinstitutioner i den danske hovedstadsregion.

#### ERHVERVSLIV

#### Virksomheder i nabolandet (vægt 0,10) (antal virksomheder, regional statistik, 2001-2022)

Statistikken kommer fra Tillväxtanalys i Sverige og angiver antallet af danskejede virksomheder i Sverige/Skåne og Danmarks Statistik som angiver svenske virksomheder i Danmark/Østdanmark. Firmastatistikken fra den danske statistik er tilgængeligt fra 2002 til 2022, og derfor er tallet for 2002 det samme som i 2001 for at kunne udregne indekstallet for første år. Statistikken består af aktive firmaer efter definitionen økonomisk aktiv, og metoden er blevet ændret

gennem indeksets tidsperiode. I 2007 er der databrud i cifre fra DST, da kommunalreform trådte i kraft. 271 kommuner blev til 98 store kommuner, og 14 amter blev nedlagt og i stedet blev der skabt fem regioner. I 2015 og siden i 2019 kunne DST identificere flere virksomheder end tidligere statistikversioner. Derfor har vi korrigeret cifrene for 2001 til 2014, som er blevet ganget med forskellen på cifrene fra 2014 til 2015. For 2001 til 2018 er cifrene blevet ganget med forskellen på cifrene fra 2018 til 2019. Tidsserien er dermed ikke fuldstændig nøjagtig, men det giver et mere retvisende billede af udviklingen. Den svenske statistik fra Tillväxtanalys viser antallet af danskejede virksomheder i Sverige og Skåne. Statistikken dækker alle aktive udenlandske virksomheder i Sverige, der er identificeret som virksomheder, hvor mere end 50 procent af stemmerettighederne ejes af en eller flere udenlandske ejere. Det seneste år er 2022. Tillväxtanalys har revideret statistikken og sorteret virksomheder fra, som ikke længere er aktive.

**Kilde:** [Tillväxtanalys](#) og [Danmarks Statistik](#)

Vægtningen sker i lyset af, at statistikken er vigtig for at belyse erhvervsintegration i form af etablering af danskejede virksomheder i Skåne og svenskejede virksomheder i Østdanmark. Regionale statistikker anvendes, da de kan give et bedre billede af virksomhedsopretninger på den anden side af Øresund som en effekt af integrationen i erhvervslivet. Statistikken har en vis tidsforskydning, og det påvirker også vægtningen.

#### Godstransport (vægt 0,10) (trafikstatistik over Øresund 2001-2024)

Statistikken kommer fra delvist fra rapporterne Øresundsindex - Trafikken over Øresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen og Trafikverket og giver et samlet tal for antallet af godstransporter, der hvert år foretages over Øresund, med lastbil over Øresundsbron, godstog eller færge mellem Helsingborg og Helsingør. Statistikken er baseret på trafikstatistik fra operatørerne. Trafikverket har statistik over antallet af godstogsvogne, der krydser Øresundsbron per kvartal. For de tog, hvor antallet af vogne ikke er tilgængeligt, er der anvendt en gennemsnitsværdi for det foregående år. Hvad angår antallet af tog, der krydser Øresundsbron, angives antallet af togpassager for både gods- og passagertog, men ikke for servicetog (dvs. kun lokomotiver eller tomme tog) pr. kvartal. Fra 2001 og frem til 2015 er tallene for godstogsvogne baseret på transportvolumen (ton) per år på Øresundsbrons jernbanespor fra Trafikverkets opfølgningssystem, da der ikke findes data på antallet af godstogsvogne for den periode. I data fra Øresundslinjen inkluderer godstrafikken vare- og lastbiler fra seks meters længde og opefter. Godstrafikken på Øresundsbron fra 2019 og frem inkluderer vare- og lastbiler fra seks meters længde og opefter, for det består tallene af lastbiler over ni meters længde. Det seneste aktuelle år er 2024.

**Kilde:** [Øresundsinstituttet/Øresundsindex - Trafikken Q4 2024](#), [Øresundsbro Konsortiet](#), [Trafikverket](#), [Øresundslinjen](#)

Vægtningen er baseret på varestrømmens betydning for regionens udvikling, men også på det faktum, at det ikke nødvendigvis er et tegn på integration mellem den danske og svenske side af Øresund, men snarere en transit af varer gennem regionen.

#### HVERDAGSINTEGRATION

#### Flytning (vægt 0,10) (antal flytninger over Øresund, regional statistik, 2001-2024)

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdata-basen og angiver antallet af personer, der flytter deres bopælsadresse fra en kommune i Østdanmark til en kommune i Skåne eller fra Skåne til Østdanmark. I dette indeks sammenfattes antallet af flytninger over Øresund i begge retninger til et enkelt tal. Seneste aktuelle år er 2024. I modsætning til tallene for antallet af personer, der bor i nabolandet, viser statistikken over flytninger alle flytninger over Øresund, uanset nationalitet. Det betyder for eksempel, at hvis en danskfødt person flytter fra Skåne til Østdanmark, stiger antallet af flytninger over Øresund, men antallet af beboere i nabolandet falder.

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

Vægtningen sker ud fra den betragtning, at mennesker, der bevæger sig over sundet, kan anses for at fremme integrationen. Der foretages ingen vurdering i forhold til retningen eller den person, der flytter over sundet. Det er derfor ikke muligt at vurdere, om personer, der flytter tilbage til deres hjemland, bidrager til mere eller mindre integration. Det samlede antal personer, der flytter over Øresund, er omkring 3.500 om året, og formålet med statistikken er primært at måle aktiviteten, mens statistikken over antallet af indbyggere i nabolandet i højere grad handler om integration på stedet.

#### Bosatte i nabolandet (vægt 0,10) (antal svenskfødte/danskfødte bosatte i nabolandet, regional statistik 2001-2024)

Statistikkerne kommer fra Danmarks Statistik og SCB og angiver antallet af danskfødte, der bor i Skåne, og antallet af svenskfødte, der bor i Østdanmark. Da den danske statistik henviser til 1. januar og den svenske statistik til 31. december, er det danske tal for 2002 angivet i 2001, og det tilsvarende tal for de efterfølgende år. Tallet for 2024 er således fra 1. januar 2025 for den danske statistik og fra 31. december 2024 for den svenske statistik. Den danske statistik er kun baseret på indvandrere, dvs. personer, der er født i udlandet, og hvor ingen af forældrene både er danske statsborgere og født i Danmark. Den svenske statistik dækker personer født i udlandet og dermed personer født i Danmark. Statistikken siger ikke noget om statsborgerskab, da det ville være misvisende, da personer med dobbelt statsborgerskab, hvoraf det ene er svensk, tælles som svenskere i SCB's statistik. Det seneste aktuelle år er 2024.

**Kilde:** [Danmarks Statistik](#) og [SCB](#)

Vægtningen er baseret på, at hverdagsintegration påvirkes af mennesker, der har valgt at bosætte sig på den anden side af Øresund. Statistikken dækker danskfødte og svenskfødte, som har bosat sig på den anden side af grænsen, og det anses for at være en vigtig faktor for integrationen. I alt drejer det sig om ca. 31.000 personer.

#### Gæsteovernatninger (vægt 0,15) (antal gæsteovernatninger i nabolandet, regional statistik, 2001-2024)

Statistikken kommer fra Danmarks Statistik og SCB/ Tillväxtverket og angiver antallet af gæsteovernatninger i Østdanmark af personer med bopæl i Sverige og antallet af gæsteovernatninger i Skåne af personer med bopæl i Danmark. Den svenske statistik omfatter gæsteovernatninger på hoteller, feriecentre med hytter, vandrerhjem samt formidlede lejligheder og sommerhuse (SoL). I 2024 skiftede mange hoteller bookingsystem, hvilket betød, at gæsternes bopæl ikke blev registreret. I Skåne er der over 140.000 flere end tidligere år, som har ukendt bopæl. Disse indgår ikke i statistikken. Den danske statistik omfatter overnatninger på hoteller, feriecentre, vandrerhjem, campingpladser, lystbådehavne og feriehus. Kun hoteller og feriecentre med mere end 40 sengepladser indgår i statistikken. Fra og med 2024 har Danmarks Statistik en ny faktor for besætningsstørrelse i lystbådehavne, som blev indfaset i 2024 med data fra 2007. Den danske og svenske statistik er ikke direkte sammenlignelig, men giver en god indikation af udviklingen i turismesektoren på begge sider af Sundet. Det senest aktuelle år er 2024, men tallene for svenske gæsteovernatninger i Østdanmark er foreløbige, da de endelige tal først foreligger i slutningen af maj.

**Kilde:** [Danmarks Statistik](#), [SCB/Tillväxtverket](#)

Vægtningen er baseret på det faktum, at antallet af overnatninger anses for at være en vigtig indikator for fritidsintegrationen på tværs af Øresund. I et normalt år overnatter mere end en million mennesker i den anden del af regionen. Ved at sammenlægge de danske og svenske statistikker foretages der ingen vurdering af retningen på besøgsstrømmene. Disse er relativt stærkt påvirket af valutakursen, og derfor falder udviklingen i den ene retning ofte, mens den anden stiger.

#### Danskejede sommerhuse i Skåne (vægt 0,05) (antal huse, regional statistik 2001-2024)

Statistikken kommer fra SCB og viser antallet af sommerhuse i Skåne, som ejes af personer med bopæl i Danmark. Udenlandsk ejerskab af et fritidshus betyder, at den ejer, der er ansvarlig for selvangivelsen, hverken har en svensk adresse eller et svensk personnummer. Det indberettede land er ejerens adresseland, og det er kun fysiske personer, der indgår i undersøgelsen. Som udgangspunkt er det ikke muligt for udenlandske statsborgere at købe et sommerhus i Danmark - undtagen i tilfælde af en given dispensation, hvor køberens opfylder visse krav, f.eks. om tilknytning til Danmark - og der findes ingen tilgængelig



statistik over, hvor mange sommerhuse i Danmark der ejes af udlændinge. Derfor fremlægges der kun statistik for antallet af ferieboliger i Skåne, som har en ejer, der er bosiddende i Danmark. Det seneste aktuelle år er 2024.

Kilde: SCB

Vægtningen er baseret på, at danskernes forhold til Sverige og dermed hverdagsintegrationen øges, når flere danskere tilbringer deres fritid i Skåne, men samtidig måler denne faktor kun integrationen i én retning, da det normalt ikke er muligt for svenskere at købe feriehus i Danmark. Statistikken omfatter knap 2.300 sommerhuse, som hver især har et ukendt antal ejere.

#### KILDER:

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

#### INTERVIEWLISTE:

- **Bardia Soltanabadi**, pendler
- **Camilla N. Latifi**, pendler
- **Jonas Ringbom**, pendler
- **Karin Stohr**, pendler
- **Kristian W.-Petersen**, pendler
- **Linus Jacobson**, pendler
- **Malcolm Siljehag Alencar**, pendler
- **Michael Palmgren**, leder af Marint Kundskapscenter
- **Kjell Andersson**, dykker og forskningsingeniør, tidligere ansat ved Lunds Tekniska Högskola
- **Vilma Randklev Kjær**, pendler

#### SAMTALE MED FORSKERE:

Øresundsinstitutet står udelukkende selv for indholdet af denne rapport, men under udviklingen af Øresundsindex har Øresundsinstitutet konsulteret og diskuteret metode og resultater med flere forskere og eksperter:

- **Jesper Falkheimer**, professor vid Institutionen för strategisk kommunikation, Lunds universitet
- **Karl-Johan Lundquist**, professor vid Institutionen för kulturgeografi og økonomisk geografi, Lunds universitet
- **Lars Winther**, professor i geografi på Institut for Geovidenskab 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**, stifter af rådgivningsvirksomheden Xtelligent Data ApS

#### STATISTIKKILDER:

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

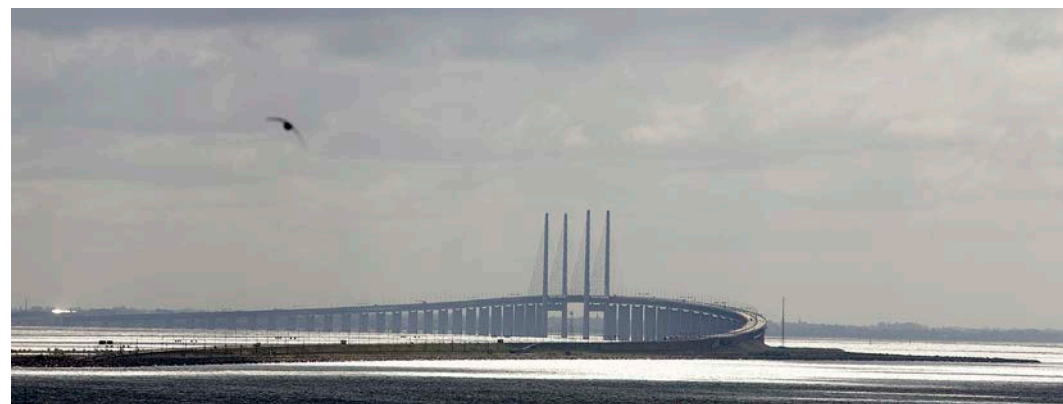


FOTO: NEWS.ØRESUND

## TABEL 1: NI INDIKATORER I ØRESUNDSINDEX

	2001	2005	2010	2015	2020	2024
Personrejser over Øresund	100	128	164	171	87	189
Grænsependling	100	222	429	413	375	512 <sup>1</sup>
Studerende i nabolandet	100	145	194	165	130	125
Virksomheder i nabolandet	100	113	123	118	139	173 <sup>2</sup>
Godstransport over Øresund	100	126	167	198	224	232
Flytning over Øresund	100	208	256	147	146	161
Bosatte i nabolandet	100	115	133	126	124	126
Overnatninger over Øresund	100	96	91	107	36	122
Danske fritidshuse i Skåne	100	168	263	248	215	198
Samlet index med ni indikatorer	100	150	215	204	174	234

Tabellen indeholder indekstal fra første år med helårsstatistik, hvert femte år og det sidste år. Indekset er beregnet på baggrund af tilgængelig og seneste aktuelle statistik fra Region Skåne/Øresundsdatabasen, Danmarks Statistik, SCB, Tillväxtanalys, Tillväxtverket, Nordic Statistic. For personrejser og godstransport over Øresund er statistikken hentet fra Øresundsindex - Trafikken over Øresund samt fra Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen, DSB/Skånetrafiken og Trafikverket. Læs mere om statistikken og udvalg af indikatorer på de næste sider i appendiks.

1. Grænsependling: Tal for dansk pendling er kun tilgængelige for perioden 2001 til 2015 og 2019 til 2024 - for 2016 til 2018 har vi estimeret udviklingen baglæns med samme ændring som pendling fra Sverige til Danmark. 2023 er det seneste aktuelle år for helårsstatistik fra Øresundsdatabasen. Derfor er indekstallet for 2024 er baseret på en gennemsnitsberegning af kvartalsstatistikken. Læs mere om beregningen i appendiks.

2. Virksomheder i nabolandet: Statistikken indberettes med to års forsinkelse, så derfor er indekstallet for 2022 anvendt i de efterfølgende år.

## TABEL 2: NI INDIKATORER I FAKTISKE TAL

	2001	2005	2010	2015	2020	2024
Personrejser over Øresund (mio.)	20	26	33	35	18	38
Grænsependling	4.290	9.517	18.414	17.834	16.067	21.585 <sup>1</sup>
Studerende i nabolandet	1.348	1.956	2.609	2.219	1.752	1.689
Virksomheder i nabolandet	1.498	1.696	1.848	1.771	2.086	2.599 <sup>2</sup>
Godstransport over Øresund	518.425	652.522	868.207	1 mio.	1,1 mio.	1,2 mio.
Flytning over Øresund	2.228	4.630	5.706	3.272	3.257	3.590
Bosatte i nabolandet	24.585	28.277	32.760	30.900	30.587	30.978
Overnatninger over Øresund	1,1 mio.	1 mio.	971.903	1,1 mio.	387.360	1,3 mio.
Danske fritidshuse i Skåne	1.143	1.918	3.003	2.834	2.460	2.260

Tabellen indeholder faktiske tal for ni indikatorer fra første år med helårsstatistik, hvert femte år og det seneste år.

1. Grænsependling: Tal for dansk pendling er kun tilgængelige for 2015 og 2019 til 2024 - for 2016 til 2018 har vi estimeret udviklingen baglæns med samme ændring som pendling fra Sverige til Danmark. 2023 er det seneste aktuelle år for helårsstatistik fra Øresundsdatabasen. Derfor er tallet for fjerde kvartal 2024 anvendt i 2024. Læs mere om helårs- og kvartalsstatistikken på de næste sider i appendiks.

2. Virksomheder i nabolandet: Statistikken indberettes med to års forsinkelse, så derfor er antallet af virksomheder for 2022 anvendt i de efterfølgende år.

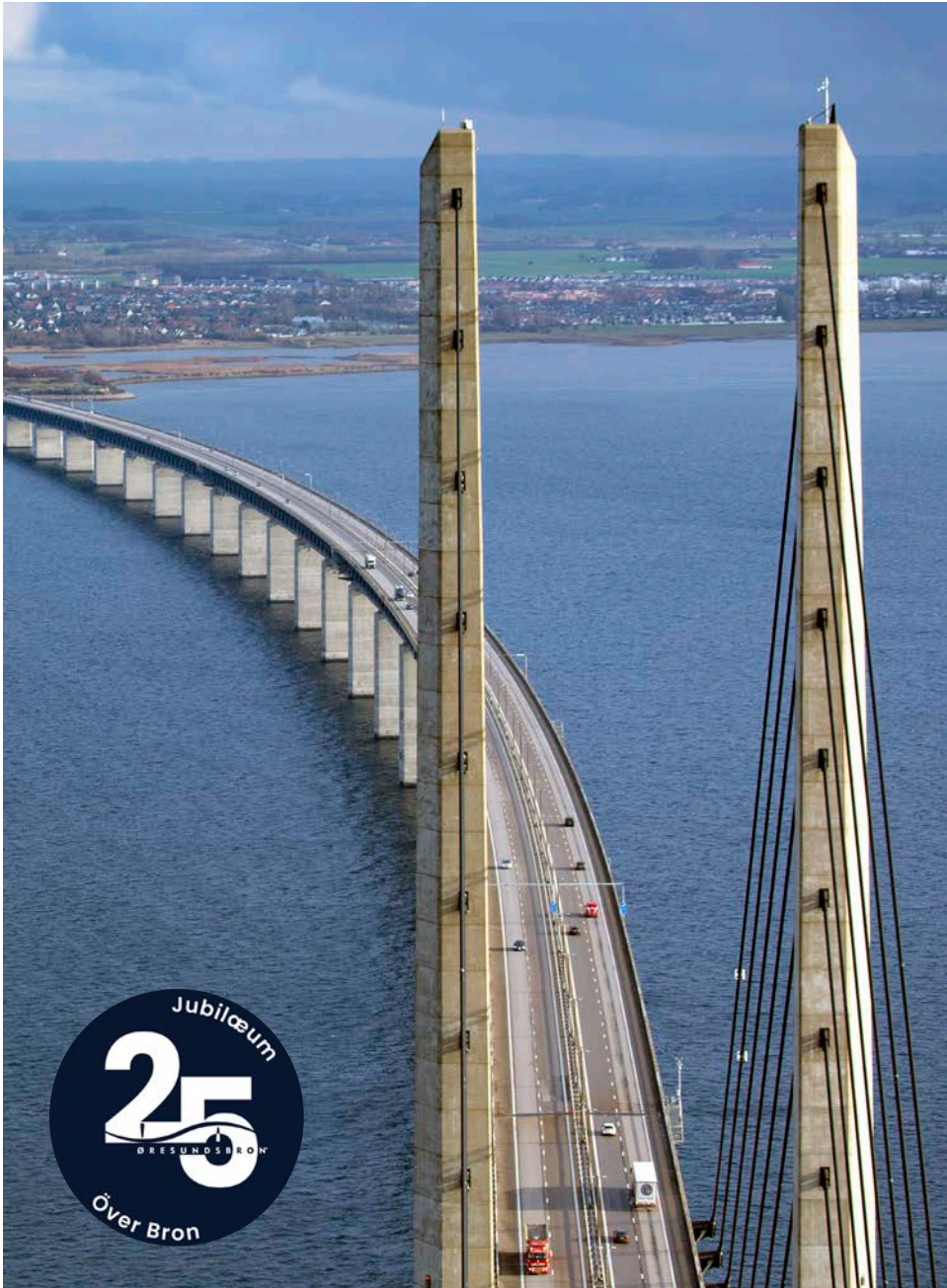


FOTO: NEWS ØRESUND

