

2026

INTEGRATIONEN OVER ØRESUND

Rekordstærk grænseregion



Integrationen vokser

Øget grænsependling og flere virksomheder trækker især Øresundsindexet op

Flere personrejser både med bil, tog og færge

ØRESUNDS
INSTITUTTET



Partner:

DSB | Skånetrafiken | Trafikverket | Öresundslinjen





ØRESUNDS INDEX® UDVIKLINGEN



Integrationen over Øresund

på vegne af Øresundsbro Konsortiet

Rapporten er udarbejdet af Øresundsinstitutet.
Projektteam: Christina Solhøj Hansen, Erik Björck,
Henrik Smångs, Lennart Hedstigen och Johan Wess-
man.

Layout: Øresundsinstitutet.
Omslagsfoto: News Øresund.
Foto: News Øresund hvis intet andet angivet.

Maj 2026

Forord

Øresundsregionen bliver stadig stærkere i takt med, at flere pendler og rejser over sundet, samtidig med at en voksende gruppe virksomheder er ejet på tværs af grænsen. Otte af de ni parametre, som vi måler i Øresundsindex, er steget i 2025. Det betyder, at indekset for integrationen over Øresund er styrket fra 112 i 2024 til 115 i 2025.

At indekset fortsætter med at stige, er et tydeligt tegn på, hvordan Danmark og Sverige er gode naboer, der formår at drage fordel af nærheden og de nemme rejsemuligheder over Øresundsbron mellem Malmø og København samt med færge mellem Helsingborg og Helsingør.

At pendlingen over sundet stiger, betyder, at jobsøgende i Skåne i høj grad benytter muligheden for nemt at rejse til det attraktive arbejdsmarked i Østdanmark. I Skåne har virksomhederne kunnet drage fordel af muligheden for at rekruttere erfarne eksperter og virksomhedsledere fra Københavnsområdet. Samtidig har valutaforskellen mellem landene gjort det attraktivt for danske fritidsrejsende at besøge Skåne og resten af Sverige.

Arbejdet med at styrke samarbejdet mellem landene blev sidste år manifesteret gennem statsministrenes "erklæring mellem Danmark og Sverige i anledning af Øresundsbrons 25-års jubilæum i 2025". Året før var landene blevet enige om en ny dansk-svensk skatteaftale, Øresundsaf-talen. Det styrkede samarbejde er afgørende for fuldt ud at kunne udnytte potentialet i vores grænseregion.

Nu er byggeriet af det næste store infrastrukturprojekt, Femern Bælt-tunnelen, i gang. Derfor har vi som tema i årets Øresundsindex set nærmere på, hvordan turismeerhvervet i Danmark og Sydsverige kan blive påvirket, når rejsetiden med tog mellem Hamborg og København bliver halveret.

Øresund, 18 maj 2026

Linus Eriksson
adm. direktør Øresundsbro Konsortiet

Johan Wessman
adm. direktør Øresundsinstitutet

ØRESUNDS
INSTITUTTET

ØRESUNDSINSTITUTTET er et uafhængigt dansk-svensk videncenter, 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.

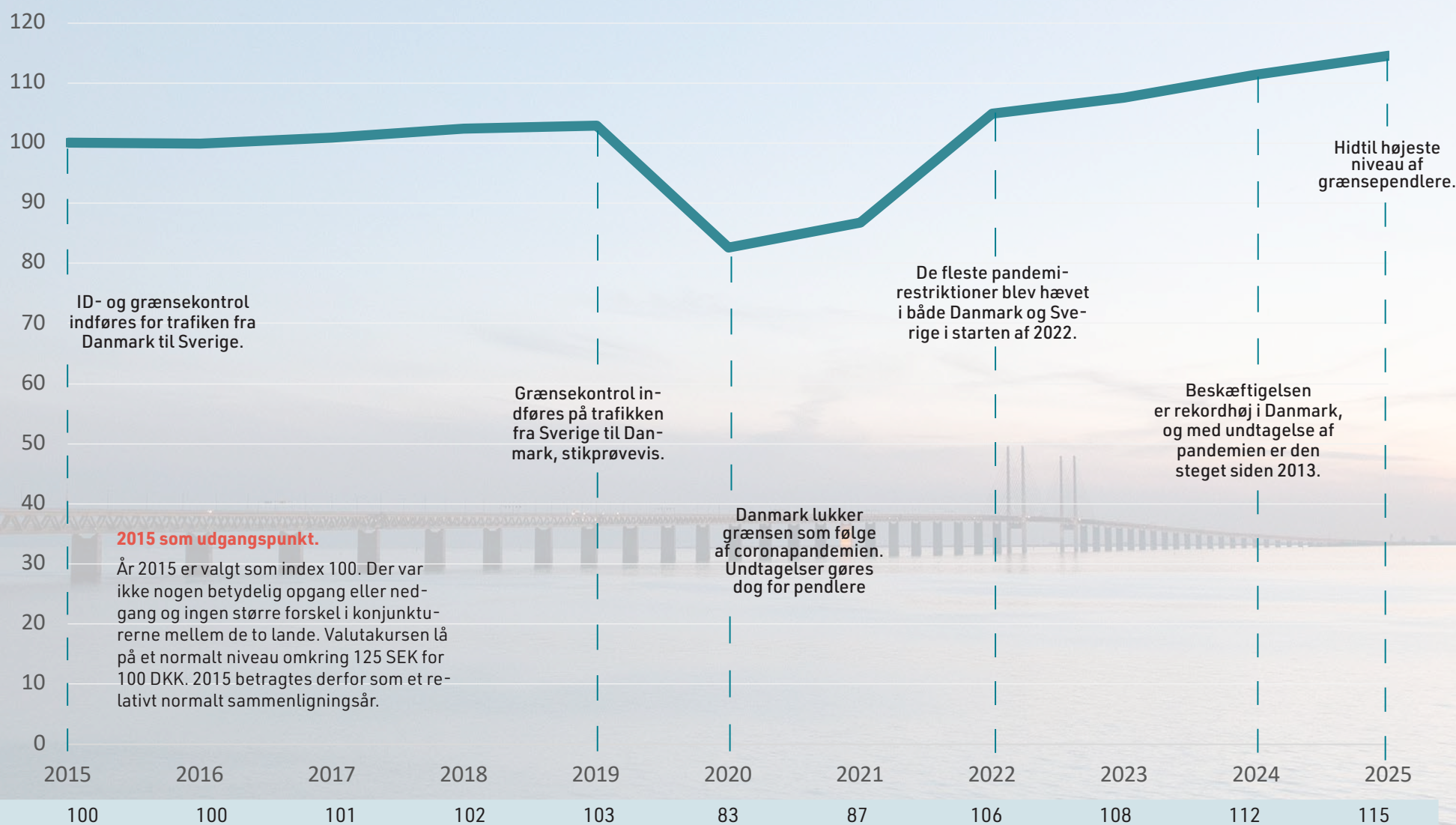
Östergatan 9B | 211 25 Malmø | +46 (0) 40 30 56 30 | info@oresundsinstitutet.org | oresundsinstitutet.org

INTEGRATIONEN I ØRESUNDSREGIONEN

2025 blev endnu et rekordår for Øresundsindexet med et tal på 115. Siden 2022 efter pandemiårene er udviklingen i indexet vokset hvert år.

115

Øresundsindex 2025



INDEX

ØRESUNDSINDEX

Øgning fra 112 til 115 – otte ud af ni indikatorer i indexet er vokset

Integrationen over Øresund i 2025 fortsætter frem jævnført året inden med otte ud af ni parametre, der voksede i seneste år. Særligt grænsependlingen, personrejser og virksomheder i nabolandet trækker indextallet op. Udviklingen er dog mere nuanceret, når man bryder det ned inden for hver parameter. For eksempel tager færre svenskere en overnatning i Østdanmark, mens flere danskere besøger Skåne.

TRAFIK: FLERE REJSEREKORDER

2025 var ikke blot året, hvor Øresundsbron kunne fejre sit 25-års jubilæum. Det blev også året, hvor rejseaktiviteten slog rekord på 41 millioner rejser med enten bil, tog eller færge over Øresund. Det er første gang antallet af personrejser er passeret 40 millioner, og det er en stigning på seks procent i forhold til 2024. I gennemsnit blev der foretaget 112.000 daglige enkeltrejser og omfatter både fritidsrejser, forretningsrejser og pendling.

Alle tre rejsetyper er steget, men særligt antallet af togrejser er gået frem med mere end 16 millioner rejser i 2025, som svarer til en stigning på ni procent sammenlignet med året før. Bilrejser via bron steg med seks procent til over 18 millioner ture, mens rejser via færgen mellem Helsingør og Helsingborg steg med fire procent til cirka 6,7 millioner.

Kommende Femern Bælt-forbindelse udgør stort vækspotentiale for regionen

Det bliver uden tvivl lettere at rejse mellem Skandinavien og det kontinentale Europa, når den kommende Femern Bælt-forbindelse står klar. Når byggeriet er færdigt, vil forbindelsen blive en vigtig brik i Øresundskooridoren med en direkte ”genvej” mellem København/Malmø-området til Helsingør, hvor rejsetiden med tog vil reduceres fra 4,5 til 2,5 time. Udover tunnelen vil andre projekter i infrastrukturen i Østdanmark som ved Københavns Lufthavn også bidrage til en reduceret rejsetid for både mennesker og gods. Skåne forventes også at mærke effekten af den kommende forbindelse inden for forskellige brancher såsom turisme.

ARBEJDSMARKED: GRÆNSEPENDLINGEN ER ØGET MED NI PROCENT

Øresundspendlingen slog endnu engang i rekord i fjerde kvartal 2025, hvor antallet voksede til 22.881 personer. Kigger man på helårsstatistikken, som modsat kvartalsstatikken er sæsonkorrigeret, var grænsependlingen steget med ni procent til 21.902 i 2024, som er det seneste tilgængelige år.

Det er blevet mere fordelagtigt for Øresundspendlere, der bor i Danmark at arbejde i Sverige. Siden den 1. januar i år har den lavere takst for indkomstskatten Sink fra 25 til 22,5 procent nemlig været gældende – [en beslutning Riksdagen traf](#) sidste år. Personer, der arbejder i Sverige og bor i et andet land, kan vælge at betale Sink-skat, hvis de er underlagt ”begrænset skattepligt”. Den nye skattesats kan altså påvirke de 904 personer, som bor i Danmark og arbejder i Skåne. Det er fire procent af alle Øresundspendlere ifølge seneste helårsstatistik.

Flere svenske studerende i Danmark

Antallet af svenske studerende nåede op på 1.021 sidste år svarende til en stigning på otte procent jævnført 2024. Det er stadig langt fra niveauet i 2015 (1.555), men udviklingen er gået frem de sidste to år efter nedgang hvert år siden startåret for målingen. Antallet af danske studerende i Sverige er uændret.

ERHVERVSLIV: GODSTRAFIKKEN FORBLIVER UÆNDRET

I 2025 var godstrafikken over Øresund stort set uforandret. Antallet af lastbiler, varevogne og godstogs-vogne, der krydsede sundet var 1,2 millioner, hvilket var

Fortsetter på side 8

Tre højdepunkter i Øresundsindex

1 Frem- og tilbagegange på det integrerede arbejdsmarked

Efter år med færre og færre svenske studerende i Danmark steg antallet sidste år, ligesom året før, hvilket tyder på at udviklingen er vendt. Mens der er blevet færre danske virksomheder i Skåne, er udviklingen for svenskejede virksomheder i Østdanmark opadgående.

2 Flere personrejser både via Øresundsbron og med færge

I 2025 satte antallet af personrejser rekord med cirka 112.000 enkeltrejser over Øresund om dagen.



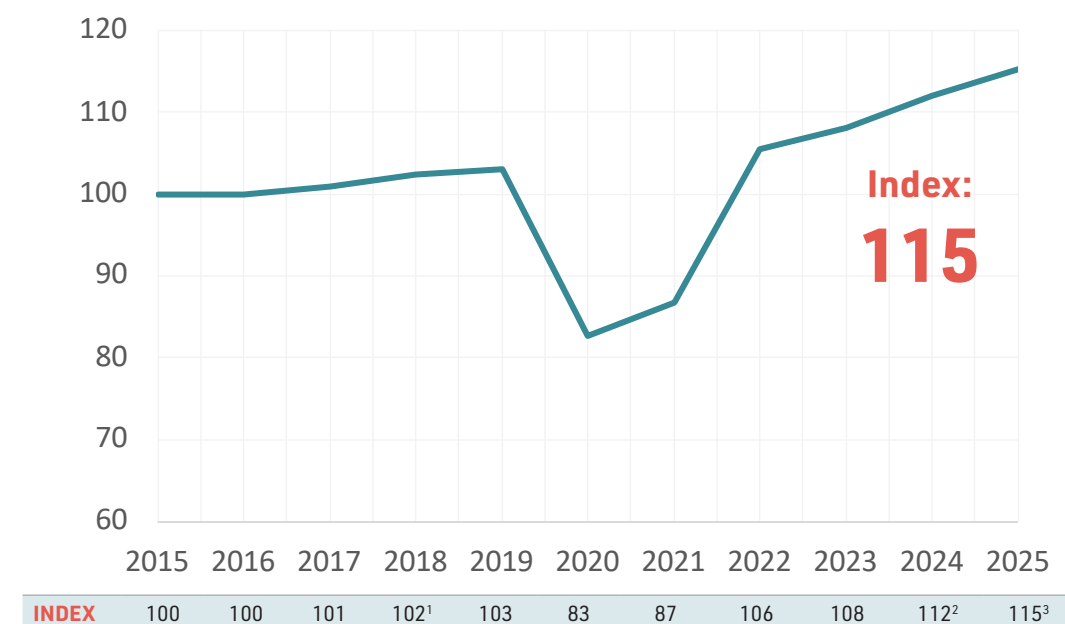
Det svarer samlet set til næsten 41 millioner rejser sidste år, hvilket er en stigning på seks procent i forhold til 2024.

3 Flere Øresundspendlere

Pendlingen over Øresund har også nået et nyt højdepunkt, siden målingen begyndte i 2015. Ni procent flere personer grænsependlede i 2024, som er det seneste tilgængelige år med helårsstatistik. I fjerde kvartal 2025 steg antallet til 22.881 Øresundspendlere fra 21.513 i samme kvartal året før. Modsat kvartalsstatistikken er helårsstatistikken korrigeret for sæsonarbejde, men begge typer af statistik fortæller noget om udviklingen.



ØRESUNDSINDEX 2015-2025



¹ Pendlingstatistik: danske cifre for 2015-2018 mangler (se side 59). ² Virksomhedsstatistik: svenske cifre findes frem til 2023 og danske frem til 2024 samt metodeændring i svensk statistik (se side 60). ³ Pendlingstatistikken for 2025 baseres på kvartalsstatistikken. Læs mere på side 59.

det samme som i 2024. Kun antallet af lastbiler over bron er steget med tre procent, mens antallet af godstogsvoogne og lastbiler via færgeren er faldet med henholdsvis tre og fem procent.

Svensk forslag klar om bilateral undersøgelse af ny fast forbindelse

Selvom [Trafikverket anslår](#) at Øresundsforbindelsen vil have jernbanekapacitet frem til 2050 og til 2060 for vejtrafikken, vurderer myndigheden det nødvendigt at undersøge spørgsmålet om en ny fast forbindelse over Øresund. Det kan nemlig tage op til 25 år at udrede og planlægge ny infrastruktur. På den baggrund præsenterede Allan Widman, landshövding i Kalmar, [flere forslag](#) i marts i år, som for eksempel idéen om en fælles dansk-svensk undersøgelse på nationalt niveau i 2027.

Færre danskejede virksomheder i Sverige

Det viser den seneste statistik fra Tillväxtanalys. I 2023 var antallet af virksomheder med dansk ejerskab i Skåne faldet med ni procent i forhold til 2022. Det er ikke bare i Skåne, men også i resten af Sverige at færre danskejede virksomheder etablerer sig. På den anden side af sundet bliver der flere svenskejede virksomheder i Østdanmark, viser cifre

fra Xtelligent Data. I 2024, som er seneste år med statistik, steg antallet til 1.980 svarende øgning på fem procent jævnført med 2023.

HVERDAGSINTEGRATION: FLERE DANSKE BESØGENDE I SKÅNE

Siden rejserestriktionerne under coronapandemien blev løftet, er antallet af besøgende i Skåne fra Danmark steget kraftigt, og i 2025 fortsatte udviklingen. Antallet af gæstovernatninger fra den side voksede med seks procent sidste år sammenlignet med 2024, mens antallet af svenskere, der tog en overnatning i Østdanmark faldt med to procent. Totalt set blev der foretaget 1.312.000 overnatninger i Østdanmark og Skåne af besøgende bosat i nabolandet. Det betyder, at indekstallet er steget med en procent og er kommet op på 114, hvilket er det højeste niveau siden startåret for målingen.

Udviklingen af danske fritidshusejere i Skåne går dog i modsat retning. Indekstallet for denne parameter er faldet med cirka en procent til 79, som er et nyt lavpunkt i målingen.

Turismen fra Tyskland ventes at øge i Øresundsregionen

Tyskland er det største marked for turismen i

TABEL: Ni indikatorer i Øresundsindex

Indikator	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Vægt
1. Personrejser	100	100	100	101	101	51	56	94	103	109	116	0,15
2. Grænsependling over Øresund	100	96	94	95	97	91	95	105	113	123	133 ¹	0,20
3. Studerende i nabolandet	100	90	88	88	84	79	84	79	72	76	79	0,05
4. Virksomheder i nabolandet	100	108	113	114	124	125	125	128	130	135	135 ²	0,10
5. Godstransport over Øresund	100	104	108	110	116	113	122	130	119	117	117	0,10
6. Flytning over Øresund	100	106	107	104	97	100	92	100	106	110	110	0,10
7. Bosatte i nabolandet	100	99	99	99	99	99	99	99	100	100	100	0,10
8. Overnatninger over Øresund	100	98	102	111	108	34	47	111	112	113	114	0,15
9. Danskejede fritidshuse i Skåne	100	97	93	91	89	87	86	83	82	80	79	0,05
Vægtet index, totalt	100	100	101	102	103	83	87	106	108	112	115	1,00

1. Pendling: danske cifre for 2015–18 mangler. Her har vi beregnet udviklingen ud fra samme ændring som for pendlingen fra Sverige til Danmark. Hele årsstatistikken offentliggøres med to års forsinkelse. Indekstallet for 2025 er derfor baseret på et gennemsnit af kvartalsstatistikken fra Øresundsdata-basen. Læs mere om beregningen i appendix.
 2. Virksomheder: Det seneste år med tilgængelig svensk statistik er 2023, og fra den danske kilde er det 2024. Derfor anvendes indekstallet for 2024 for 2025. Indekstallet for 2015–2021 er delvist baseret på en omregning af tallene for danskejede virksomheder i Skåne på grund af en metodeændring fra og med 2022. Læs mere om ændringen i appendix.

både Danmark og Sverige. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, forventes der at komme endnu flere tyske besøgende særligt i Østdanmark, men selv i Skåne. Læs mere om udviklingen i tysk turisme i Danmark og Sverige, og hvordan aktører i Øresundsregionen ser et vækstpotentiale i turistsektoren med den kommende faste forbindelse mellem Tyskland og Danmark på siderne 14-31.

Politiske ændringer i Sverige får også opmærksomhed i Danmark

Sverige har halveret fødevarer-momsen fra 12 siden den 1. april i år. Det betyder, at det bør blive 5,36 procent billigere at handle i de svenske dagligvarebutikker – hvis priserne fuldt ud tilpasses de nye momsregler. Den lavere moms gælder fødevarer i butikker samt takeaway fra restauranter, men ikke når man spiser på stedet i en restaurant.

Med tanke på at det i øjeblikket kun koster 68,63 danske kroner at veksle til 100 svenske kroner ifølge Nationalbanken (1. april 2026), betyder den lavere svenske fødevarer-moms, at en dansk indkøb-



Antallet af bosatte i nabolandet slår rekord

Sidste år var første gang i indeksperioden, at antallet af personer, som bor på den anden side af grænsen, nåede over 31.000. Antallet af danskfødte i Skåne er fortsat klart højere end antallet af svenskfødte i Østdanmark, men forskellen mindsker. I 2025 voksede antallet af svenskfødte

med to procent til 11.731. Samtidigt faldt antallet af danskfødte i Skåne med en procent til 19.305.

Antallet af flytninger over Øresund i 2025 var derimod næsten uændret i forhold til 2024. Fra Østdanmark til Skåne flyttede 1.610 personer, otte flere end året før, og i modsat retning 1.993 personer, fem flere end i 2024. Det betyder, at indekstallet igen ender på 110 som sidste år, men det er stadig det højeste, der er målt.

Analysemodel

Øresundsindex: Ni forskellige indikatorer er blevet valgt for at måle udviklingen i integrationen i Øresundsregionen. De har fokus på fysisk interaktion over Øresund og dækker over fire områder: trafik, arbejdsmarked, erhvervs- og hverdagsintegration. Indikatorerne er baseret på officiel tilgængelig statistik samt trafikstatistik for gods og personrejser over Øresund. Statistikkerne viser antal og er derfor mulige at summere. Indikatorerne vægtes ind i det samlede indeks ud fra deres relevans og nøjagtighed. 2015 er basisåret, indeks 100. Det er hovedsageligt inden id- og grænsekontrollerne blev indført (Sverige indførte grænsekontrol den 12. november 2015). Det var hverken ekstra høj- eller lavkonjunktur, og der var ingen større forskel på konjunkturstemningen i Danmark og Sverige. Valutakursen lå på et normalniveau omkring 125 SEK for 100 DKK. 2015 anses derfor at være et relativt normalt sammenligningsår.

Vækstparametre: Ud over integrationsindekset ses der også på den økonomiske udvikling i Øresundsregionen. Som et overordnet parameter for væksten i regionen ses på udviklingen i bruttoværditilvæksten

(BVT). Regionerne i Øresundsregionen sammenlignes desuden med udvalgte nordeuropæiske regioner: Stockholm, Helsingfors, Hamborg, Berlin og Amsterdam. Derudover ses på BNP-udviklingen i Danmark og Sverige samt konjunkturbarometer for at kunne sætte den regionale udvikling i et nationalt perspektiv, ligesom der bliver redegjort for udviklingen i valutakursen DKK/SEK. Desuden ses på forskellige vækstparametre for de tre regioner: Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Skåne for at kunne beskrive udviklingen i regionen.

Vækstparametre er:

- BRP i Øresundsregionen og visse nordiske regioner
- BNP i Danmark og Sverige
- Befolkningstilvækst i Øresundsregionen og visse nordiske regioner
- Konjunkturbarometer i Danmark og Sverige
- Valutakursudvikling
- Beskæftigelse
- Nye virksomheder
- Konkurs
- Gæstovernatninger
- Flytrafik

Udviklingstendenser for Øresundsintegrationen

De ni udvalgte indikatorer i Øresundsindex viser at integrationen fortsætter med at øge. Niveauet for alle indikatorer er enten gået frem, såsom grænsependling, personrejser og virksomheder, eller er uændret sammenlignet med foregående år. Kun danskejede fritidshuse i Skåne er gået tilbage.

INDEX 1: Personrejser over Øresund

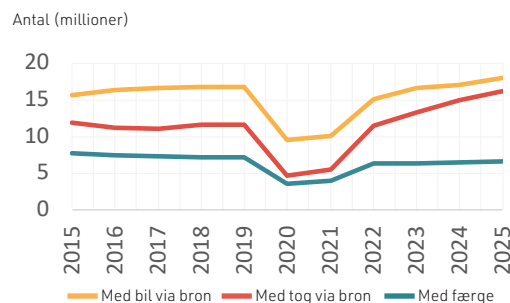
Antal personrejser med bil, tog og færg

116

(+7 efter sidste index)

Antallet af personrejser overstiger 40 millioner for første gang. Rejser med bil og tog via Øresundsbron slår rekord.

Kilde: Øresundsbro Konsortiet, Skåne- trafikken/DSB og Øresundslinjen og Helsingborg Hamn (Sundsbusarna)



INDEX 2: Grænsependling over Øresund

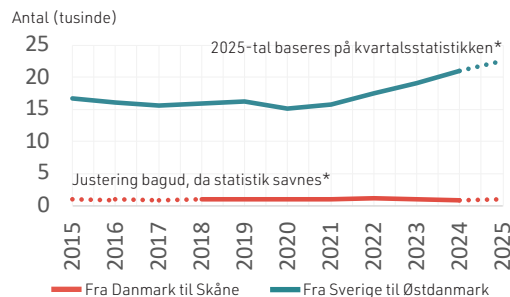
Antal personer som arbejder på anden side af Øresund.

133

(+10 efter sidste index)

I alt pendlede 22.881 personer på tværs af Øresund i fjerde kvartal 2025 og godt 22.000 i 2024 ifølge den seneste helårsstatistik.

Kilde: Region Skåne/Øresundsdatabasen



INDEX 3: Studerende i nabolandet

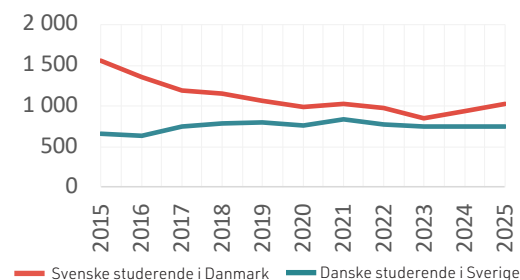
Antal personer som læser en hel uddannelse i nabolandet.

79

(+3 efter sidste index)

Flere svenskere studerede i Danmark i 2025, mens antallet af danske studerende i Sverige var stort set uændret sammenlignet med i 2024.

Kilde: Nordic Statistics database



INDEX 4: Godstransport over Øresund

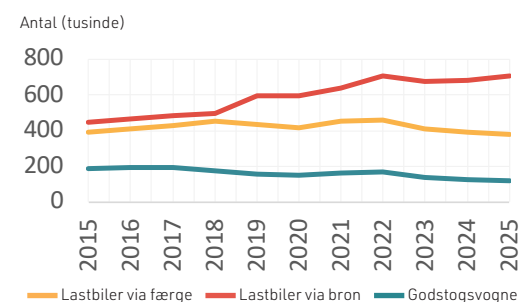
Antal lastbiler og godstogsvogne som kører over Øresund.

117

(0 efter sidste index)

Flere lastbiler via Øresundsbron i 2025 end året før, mens antallet af lastbiler via færg og godstogsvogne falder.

Kilde: Øresundsindex - Trafiken, Øresundsbro Konsortiet, Trafikverket, Øresundslinjen og Helsingborg Hamn (Sundsbusarna)



INDEX 5: Virksomheder i nabolandet

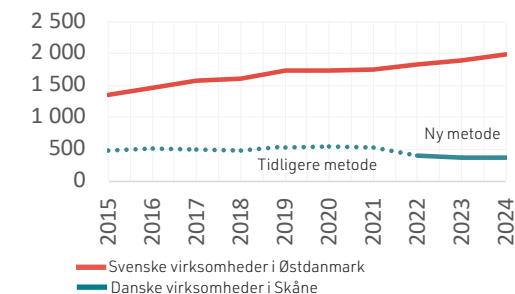
Antal danskejede virksomheder i Skåne og omvendt

135

(+5 efter sidste index)

Færre danske virksomheder etablerer sig i Skåne i 2025, mens svenskejede virksomheder i Østdanmark fortsætter med at stige.

Kilde: Tillväxtnalys, Xtelligent Data/CVR



INDEX 6: Flytning over Øresund

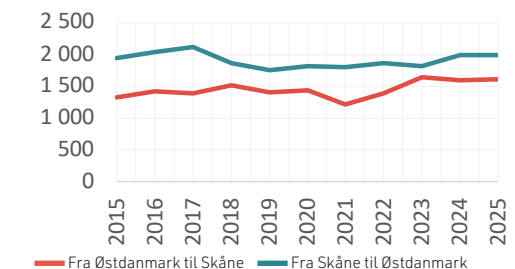
Antal personer som flytter over Øresund

110

(+0 efter sidste index)

Flytninger i begge retninger over Øresund forbliver stort set uændret i 2025 sammenlignet med året før.

Kilde: Region Skåne/Øresundsdatabasen



INDEX 7: Bosatte i nabolandet

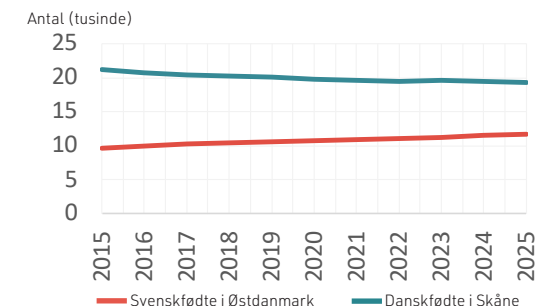
Antal personer som bor på den anden side af Øresund.

100

(+0 fra sidste index)

Forskellen mellem antallet af danskfødte og svenskfødte i nabolandet fortsætter at mindske. Svenskefødte i Østdanmark sætter rekord.

Kilde: SCB, DST



INDEX 8: Overnatninger over Øresund

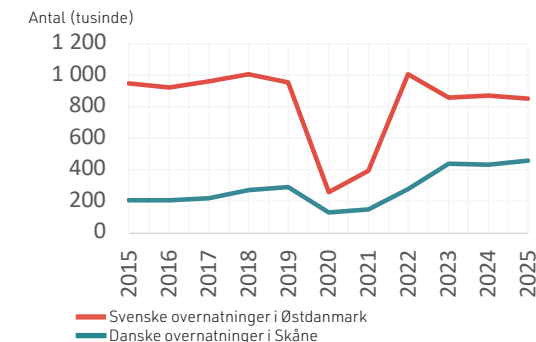
Antal personer som tager en overnatning på hotel m.m.

114

(+1 efter sidste index)

Seks procent flere danskere tog en overnatning i Skåne i 2025, mens antallet af svenske gæsteovernatninger i Østdanmark faldt med to procent.

Kilde: DST, SCB/Tillväxtverket



INDEX 9: Danskejede fritidshuse i Skåne

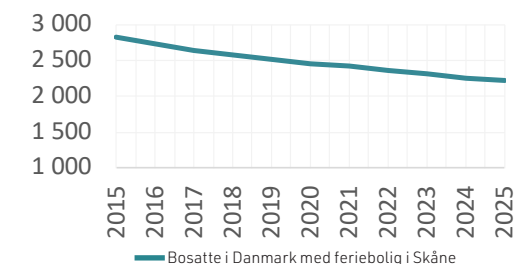
Antal bosatte i Danmark, som ejer feriebolig i Skåne.

79

(-1 efter sidste index)

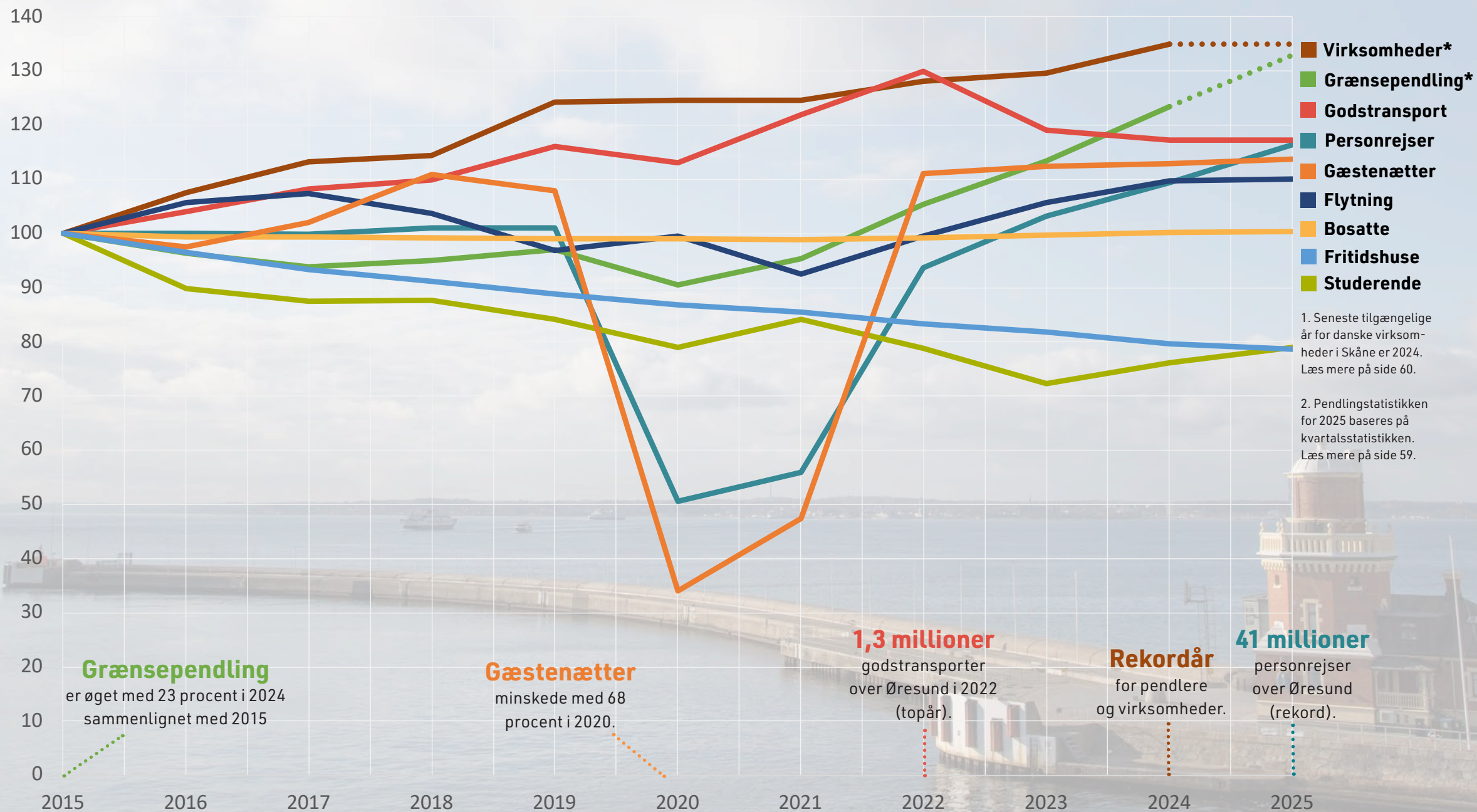
Fortsat færre sommerhusejere i Skåne, der bor i Danmark. Fald på 32 sommerhuse på danskejede hænder i 2025.

Kilde: SCB



Trendudvikling over Øresund

Visualisering af udviklingen i de seneste ti år for alle ni indikatorer for integrationen over Øresund. Virksomheder i nabolandet, grænsependling og personrejser er steget særligt markant.



**PRESUNDS
INDEX**
UDVIKLINGEN

**TEMA: FEMERN
BÆLT-FORBINDELSEN**



HIGHLIGHTS:

Femern Bælt-forbindelsen vil forandre turismen i Øresundsregionen

Den kommende Femern Bælt-forbindelse vil knytte Skandinavien og Kontinentaleuropa tættere sammen med en kortere rejsetid for mennesker og gods. Forventningen er også, at den bidrager til en øget turisme i Øresundsregionen.

21,9

MILLIONER

tyske overnatninger i de fem regioner i Danmark i 2025 (+3 procent jf. 2024)

TURISMEN VENTES AT ØGE I SKÅNE

– Det ideelle scenarie er, at infrastrukturen fungerer, at der kommer rigtig mange, og at vi har en destination, der er klar. Men der er også et højt risikofyldt scenarie, siger Sara Brynskog, kommunikationschef i Visit Skåne.

Sammen med Visit Halland og Malmö stad, har Visit Skåne gjort en rapport om mulighederne inden for Femern-forbindelsen. Læs mere på side 24-25.



Sara Brynskog, kommunikationschef i Visit Skåne



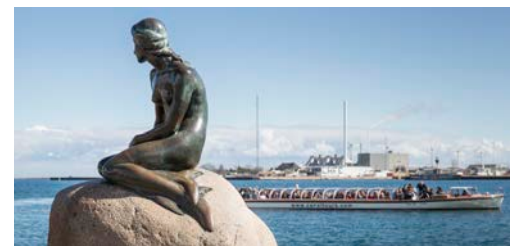
FLASKEHALSE KAN PÅVIRKE POTENTIALET AF FEMERN-FORBINDELSEN

I Sydsverige vil både erhvervslivet og infrastrukturen mærke effekten af Femern Bælt-forbindelsen, når den står klar ifølge flere aktører. Mens nogle organisationer peger på trafikkaos, fastslår Trafikverket en mere afdæmpet udvikling, men med flaskehalse. Myndigheden anbefalder en udvidelse af Södra stambanan nord for Älmhult.

Erhvervslivet forventer også en øget efterspørgelse inden for turisme, handel samt logistik og transport. "Det sydlige Skåne har potentiale til at blive en stor arbejdsmarkedsregion," skriver HUI i en spørgeskemaundersøgelse lavet på vegne af brancheforeningen Fastighetsägarna Syd. Læs mere på side 27.

Glasriket forbereder sig på flere tyske turister

Glasriket er et velbesøgt område i Småland, som mest af alt tiltrækker tyske og danske turister. Flere virksomheder er allerede begyndt at forberede sig på øget turisme, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Det fortæller den administrerende direktør i destinationsselskabet Glasriket Weronica Stålered i et interview på side 26.



TYSKE BESØGSTAL I ØSTDANMARK ER ØGET MERE END I RESTEN AF DANMARK

Selvom Hovedstaden og Sjælland modtager en betydelig mindre mængde af de tyske turister end de øvrige danske regioner, er det dem, som er vækset mest over årene. I 2025 var antallet af tyske gæsteovernatninger i Region Hovedstaden og Region Sjælland øget med henholdsvis 79 og 56 procent i forhold til 2015. Se regionsforskellene i tabellen på side 30.

Københavns Lufthavns passagergrundlag øges fra 11 til 15 millioner indbyggere, når Femern Bælt-tunnelen åbner

Når Femern Bælt-tunnelen står klar i begyndelsen af 2030'erne, forventer Københavns Lufthavn at nå flere passagerer. Passagergrundlaget, målt som antallet af indbyggere, der kan nå lufthavnen inden for fire timers rejse med bil eller offentlig transport, forventes at stige fra 11 til 15 millioner indbyggere.



De blåmarkerede områder på kortet viser, hvor de beboere bor, der kan nå Københavns lufthavn inden for fire timers rejsetid i bil eller med offentlig transport efter indvielsen af Femern Bælt-tunnelen.

1,4

MILLIONER

tyske overnatninger i de fem regioner i Sydsverige i 2025 (+2,5 procent jf. 2024)



DESTINATIONSSKABER I ØSTDANMARK I SAMARBEJDE OM TYSK TURISME

Fem destinationsselskaber på Sjælland og øerne er gået sammen i samarbejdet Strategic Marketing Alliance-Zealand (SMA-Z). Visionen er at udnytte potentialet af Femern-forbindelsen, når den åbner til at styrke turismen i regionen.

– Vi har et ønske om at gæsterne ikke bare bruger os som en gennemkørselsdestination, men bliver hos os, siger Lindy Kjøller fra Visit LollandFalster i et interview på side 22-23.

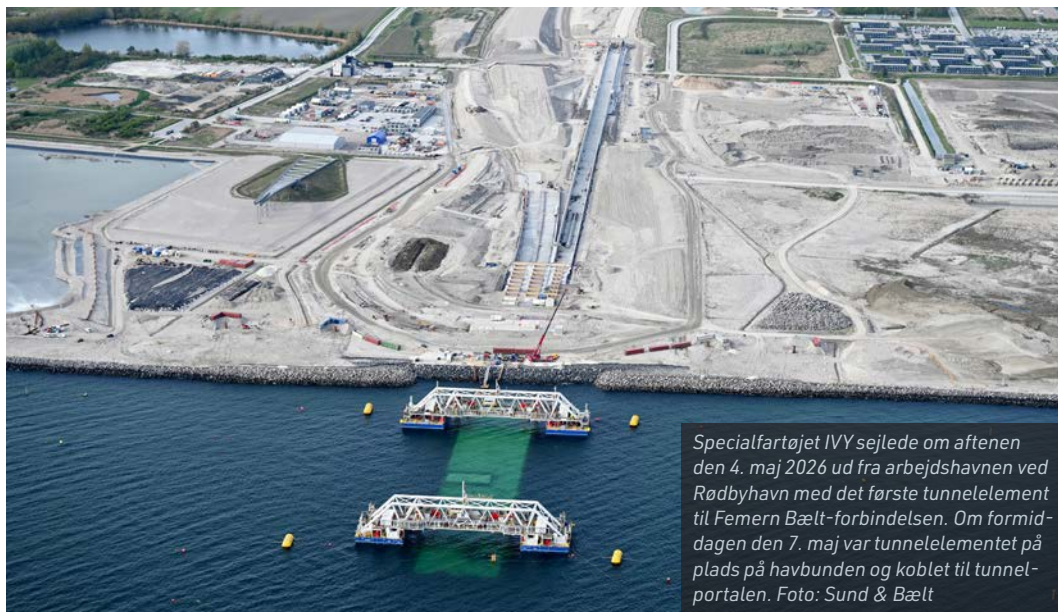


Lindy Kjøller, destinationschef i Visit LollandFalster

Tyske campister dominerer i Sydsverige – men ikke i Skåne

Camping var klart den foretrukne overnatningsform for tyske turister i de fem sydsvenske regioner (Kalmar, Kronoberg, Skåne, Blekinge og Halland) i 2025.

Skåne var dog den eneste region, hvor andelen af tyske gæsteovernatninger på hoteller var på samme niveau som på campingpladserne. Se mere på side 30.



Specialfartøjet IVY sejlede om aftenen den 4. maj 2026 ud fra arbejdsbunden ved Rødbyhavn med det første tunnelelement til Femern Bælt-forbindelsen. Om formiddagen den 7. maj var tunnelelementet på plads på havbunden og koblet til tunnelportalen. Foto: Sund & Bælt

FEMERN BÆLT-FORBINDELSEN

Danmark gør klar til øget tysk turisme – i Sydsverige ser aktører stort potentiale

Den kommende Femern Bælt-forbindelse vil få stor betydningen for transportkorridoren i Øresundsregionen, når den bliver en direkte kobling mellem Skandinavien og resten af Europa. Turismen ventes også at øge fra specielt Tyskland, som allerede udgør det vigtigste marked for Danmark og Sverige. Brancheaktører i regionen forventer høje væksttal.

Et af de største anlægsprojekter i Danmarkshistorien, Femern Bælt-forbindelsen, har været undervejs i mange år. Nu er byggeprocessen nået en ny milepæl. Den 7. maj i år blev det første af i alt 89 tunnelelementer placeret på havbunden ved tunnelportalen i Rødbyhavn. Tunnelelementet er 217 meter langt og vejer 73.500 tons ifølge det statslige danske infrastrukturselskab Sund & Bælt.

Forbindelsen vil binde Skandinavien tættere sammen med det kontinentale Europa med en direkte kobling gennem Øresundskorridoren. Korridoren er en grænseoverskridende transport- og udviklingskorridor mellem Kastrup i København, via Malmø over Øresund og fortsætter nordpå ad

E6/E20 og den sydlige hovedjernbanelinje til vigtige destinationer for gods- og persontransport.

Udbygget infrastruktur forkorter rejsetiden

Når den 18 kilometer lange sænketunnel er klar, vil turen mellem Rødbyhavn på Lolland og Puttgarden i Tyskland tage ti minutter i bil og syv minutter med tog.

Rejsetiden med tog mellem København og Hamborg vil blive mindsket fra 4,5 time i dag til cirka 2,5 time.

Flere togselskaber ser muligheder i at skabe ny trafik fra Oslo, Stockholm eller København. For eksempel satser det tyskejede Snälltoget at øge sin

Femern Belt Development har kontakt med svenske aktører

Den erhvervsdrivende fond Femern Belt Development (FBD) arbejder for, at dansk erhvervsliv skal kunne udnytte potentialet ved byggeriet af Femern Bælt-tunnelen.

– Vi beskæftiger os også mere med, hvilke muligheder der er for erhvervsudvikling, når det står klart, siger FBD's managing director Stig Rømer Winther.

Den kommende tunnel åbner op for en række af muligheder i den fremtidige dansk-tyske grænseregion Femern Bælt-region, der dækker Hamborgs grænser til og med den sydlige del af København, fortæller Stig Rømer. FBD har fokus på de nordtyske handelsbyer, Lübeck, Kiel og Hamborg.

– Men i stigende grad viser svenskerne også interesse i at være en del af den region, siger han.

FBD er til en vis grad i kontakt med svenske aktører primært gennem Greater Copenhagen- og STRING-samarbejdet (Hamburg-Køben-

havn-Malmø-Gøteborg-Oslo). På svensk side har FBD i de senere år været i kontakt med aktører i korridoren op mod Göteborg og især i korridoren op mod Stockholm. I april var Stig Rømer for eksempel på besøg i Malmø, hvor han skulle holde et oplæg for Riksdagens transporttukt. På samme rejse var han i Stockholm for at deltage i et seminar om de svenske stambaner.

FBD er medlemsfinansieret af Region Sjælland, 11 kommuner, fagforeningen 3F og erhvervs- og arbejdsgiverorganisationen Dansk Industri.



Stig Rømer Winther, managing director i Femern Belt Development

FOTO: FEMERNBELT-DEVELOPMENT

internationale togtrafik og udnytte den forkortede rejsetid, når den dansk-tyske forbindelse åbner. Læs mere på side 20-21.

Satsninger på øget tysk turisme i Danmark

Udover store investeringer i infrastruktur i Østdanmark, forbereder Danmark sig også på at udnytte potentialet af forbindelsen inden for turistbranchen. For eksempel besluttede den tidligere SVM-regering at afsætte 10,5 millioner danske kroner til en særlig indsats i 2028, som skal bruges til at tiltrække turister primært fra Tyskland og Polen, når forbindelsen åbner.

På regionalt niveau er der opstået et samarbejde mellem danske destinationsselskaber, som forventer høje væksttal i udenlandsk (særligt tysk) turisme på Sjælland og øerne. Et svenskejet resort i handelsbyen Køge åbnede netop med tanke på at tiltrække flere tyske turister, når forbindelsen åbner (se side 22-23).

Tyskland er det største marked for udenlandsk turisme i både Danmark og Sverige

Tyskland er uden tvivl et vigtigt marked for turismen i Danmark og Sverige med tyske besøgstal på henholdsvis 21,9 millioner og 1,4 millioner i de fem danske regioner og de fem sydsvenske regioner i 2025. For eksempel stod tyske turister for cirka 40 procent af Danmarks udenlandske turismeindtægter i 2024, som totalt set løb op i 250 milliarder svenske kroner det år. Læs om statistikken bag udvikling-

en i tysk turisme i Danmark og Sverige på siderne 28-31.

Flaskehalse i sydsvenske jernbanenet kan gøre Skåne til gennemfartsdestination

Når Femern Bælt-forbindelsen engang åbner, forventer både erhvervsliv og destinationsselskaber, at det vil øge turismen i Skåne. Det afgørende er, hvordan regionen takler potentialet ifølge flere analyser. I et interview på side 24-25 fortæller Sara Brynskog, indsigts- og kommunikationschef hos Visit Skåne, om risikoen for at Skåne kan blive en gennemfartsdestination, hvis ikke flaskehalse på jernbanenettet håndteres. Andre aktører påpeger også udfordringer og potentialer som følge af Femern Bælt-forbindelsen på siderne 26-27.



Familie på cykeltur på Sjælland.

Flere togselskaber sigter mod trafik mellem Norden og storbyer på kontinentet

Når Femern Bælt-tunnelen står klar i begyndelsen af 2030'erne, og det tyske landanlæg er færdigt, halveres rejsetiden med tog mellem København og Hamburg. Det betyder, at flere togselskaber ser muligheder for at etablere nye forbindelser fra Oslo, Stockholm og København til storbyer på kontinentet. De nye toglinjer forventes også at styrke turismeerhvervet i Danmark og Sverige.

Allerede inden Femern Bælt-tunnelen står færdig, begynder togtrafikken mellem København og kontinentet at stige.

Tjekkiske CD har startet trafik mellem København og Prag

Den 1. maj startede det tjekkiske jernbaneselskab České dráhy (CD) i samarbejde med danske DSB og tyske DB en direkte togforbindelse mellem København og Prag via Hamburg, Berlin og Dresden. Med to daglige afgang og en rejsetid på 11 timer efter sommeren håber de at tiltrække nye togrejsende. Den nye toglinje gennemføres som en del af i alt ti pilotprojekter, der er initieret af Europa-Kommissionen for at styrke grænseoverskridende jernbaneforbindelser.

DSB kører nye røde EuroCity-tog til Hamburg

Danske DSB og tyske DB samarbejder om togtrafikken mellem København og Hamburg. I november sidste år var der premiere på DSB's nye røde EuroCity-togsæt på strækningen København–Hamburg. DSB har bestilt 16 togsæt fra den spanske leverandør Talgo, som skal leveres mellem 2025 og 2027. De nye togsæt gør det muligt på sigt at øge trafikken til ti daglige afgang mellem de to byer.

De nye EuroCity-togsæt er et led i moderniseringen af det danske jernbanesystem. Togene trækkes af nye elektriske EB-lokomotiver, som allerede er i drift hos DSB. Næste skridt er leveringen af 153 elektriske IC5-togsæt fra franske Alstom. De nye tog får en tophastighed på 200 km/t og forventes taget i drift i 2027.

SJ genoptager trafikken til København

Det statslige svenske togselskab SJ befinder sig i en overgangsfase. I august indstilles nattogtrafikken fra Stockholm via Malmö til Hamburg og Berlin. Trafik-



Det danske DSB's nye røde EuroCity-togsæt er sat ind på strækningen København–Hamburg, hvor der nu kører flere tog.

ken er udbudt af Trafikverket på vegne af regeringen.

På kort sigt har SJ fokus på at genoptage trafikken med X2000 mellem Stockholm og København. I øjeblikket skal passagererne skifte tog i Malmö for at komme videre til den danske hovedstad. Trafikken til København har været indstillet, blandt andet fordi X2000-flåden er blevet renoveret, og flere tog har været ude af drift.

– I løbet af 2026 og 2027 leveres vores nye tog, og det vil øge vores kapacitet, siger SJ's kommunikationsdirektør Fredrik Henriksson.

I slutningen af 2027 forventes SJ's nye hurtigtog fra Alstom at blive sat i drift. De vil have en tophastighed på 250 km/t og kunne anvendes i international trafik.

Ifølge Fredrik Henriksson er ambitionen at vokse internationalt, og han udelukker ikke samarbejder med andre togselskaber. Beslutninger om nye satsninger træffes løbende i både et kortere og et længere perspektiv.

Han understreger, at det ikke kun handler om, at danskere og svenskere vil tage toget til resten af Europa. Lige så vigtigt er det, at antallet af togrejsende fra kontinentet forventes at stige, når Femern Bælt-tunnelen halverer rejsetiden med tog mellem Hamburg og København.

Norske Vy kommer med nyt senere i år

Det norske statslige togselskab Vy vil til sommer have daglig trafik mellem Oslo og Malmö. I 2028 lancerer Vy i samarbejde med DSB og DB direkte tog mellem Oslo og Berlin med stop i Göteborg, Malmö, København og Hamburg.

Det statslige finske VR, som driver trafikken med Øresundstog på vegne af Skånetrafiken, oplyser, at de i øjeblikket fokuserer på den finske og svenske jernbane frem til København.



Det svenske selskab Snälltåget kører allerede tog til Tyskland. SJ fokuserer i øjeblikket på at genoptage togdriften til København, men ønsker på sigt at udvide sine aktiviteter internationalt.

Snälltåget ser nye muligheder for at vokse med Femern Bælt-tunnelen

Det tyskejede Snälltåget med hovedkontor i Malmö driver allerede trafik mellem Stockholm og Hamburg og sigter mod at vokse.

– Vores plan er gradvist at udvide den internationale trafik, og når Femern Bælt åbner, skaber det mange nye muligheder. I dag kører vi nattoget Stockholm–Malmö–København–Hamburg–Berlin, og fra 4. maj udvider vi også med et tog i dagtimerne på strækningen Stockholm–Malmö–København–Hamburg, siger Marco Andersson, medstifter og i dag kommerciel chef for Snälltåget.

– På længere sigt vil rejsetiderne blive kortere, hvilket gør togrejsen mere attraktiv og samtidig giver mulighed for hyppigere afgang og/eller længere strækninger. Hvordan vores planer præcist ser ud, holder vi foreløbig for os selv, da andre dominerende jernbaneselskaber også ønsker at køre på strækningen.



Det statslige selskab Sund & Bælt indviede den udvidede togstation ved Københavns Lufthavn i Kastrup den 27. april.

STORE INFRASTRUKTURPROJEKTER ER I GANG I SVERIGE OG DANMARK

Infrastrukturen i Danmark, men også i Sverige, udbygges forud for åbningen af Femern Bælt-tunnelen. I slutningen af april meddelte den svenske regering, at man ønsker at fremskynde udbygningen til fire jernbanespor fra Lund til Hässleholm. Derfor fordobles det oprindelige budget for projektet nu.

Dagen efter den svenske melding indviede det statsejede danske infrastrukturfirma Sund & Bælt den udbyggede togstation ved Københavns lufthavn. Stationen beskrives som en "nøgleetape i jernbanekorridoren fra Skåne via Sydsjælland og videre ud i Europa". Også Øresundsbanen og Øresundsmotorvejen udbygges. Sund & Bælt er bygherre for Femern Bælt-tunnelen og ejer Store Bælt-broen samt halvdelen af Øresundsbron.

Siden marts i år har Dronning Margrethe II-broen været åben for biltrafik. Broen, der er bygget på opdrag af Vejdirektoratet, forbinder Sjælland og Falster via Masnedø og erstatter den ældre Storstrømsbroen. I 2027 forventes den også at blive taget i brug til jernbanetrafik. I 2019 blev den nye dobbeltsporede jernbane mellem København og Ringsted via Køge Nord indviet, som er bygget til hastigheder op til 250 km/t. Der arbejdes nu på at udbygge strækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn, som ledes af Banedanmark. Hele strækningen elektrificeres og udbygges til dobbeltspor og vil kunne klare trafik med 200 km/t.



Kort over jernbaneforbindelsen mellem København og Puttgarden med Femern-tunnelen.



Tyskere er allerede den største udenlandske turistgruppe i København og ventes at øge, når rejsetiden med tog fra Hamborg mindskes til 2,5 time, når Femern Bælt-forbindelsen åbner.

Turistbrancheni Østdanmark forbereder sig på Femern-forbindelsen

Når Femern-forbindelsen åbner, forventes 1,3 millioner flere turistrejser mellem Danmark og Tyskland ifølge en analyse fra en dansk turistalliance. Nu forbereder destinationsselskaber sig på at sætte skub i den tyske turisme i Østdanmark. Turistorganisationen Wonderful Copenhagen har i samarbejde med Københavns Kommune opstartet et nyt Partnerskab for International Togturisme, hvor den nye tunnel skaber nye muligheder.

I januar i år startede turistorganisationen Wonderful Copenhagen (WoCo) et nyt Partnerskab for International Togturisme i samarbejde med Københavns Kommune. Initiativet samler stakeholders på tværs af nærmarkeder for at øge international togturisme til, fra og via København. WoCo's head of mobility Lise Boch-Andersen kunne sagtens se, at fokuset på Femern-forbindelsen tages med ind i det nye initiativ, da togtrafikken forventeligt kommer til at øge, når den åbner. Men i øjeblikket er Femern Bælt-forbindelsen ikke i fokus hos turistorganisationen i hovedstadsområdet.

I 2025 var Tyskland det største internationale marked for turisme i København og overgik turismen fra USA med over en million overnatninger. Det svarer til en vækst på 4,4 procent i forhold til 2024 og hele 65,5 procent i forhold til 2019 ifølge Lise Boch Andersen.

– Derfor er det oplagt at øge fokuset på potenti-

alet af Femern Bælt-forbindelsen, når tiden nærmer sig det færdige byggeri, udtaler hun.

Alliance vil styrke turismen i Østdanmark

Uden for København findes et behov for mere investering og forretningsudvikling i turistbranchen for at lokke flere tyske gæster til Sjælland og øerne. Det konstaterer Lindy Kjølner, som er destinationschef i Visit Lolland-Falster.

Selskabet er gået sammen med de fire andre destinationsselskaber på Sjælland og øerne, herunder Visit Sydsjælland & Møn, Visit Fjordlandet, Destination Sjælland, Visit Nordsjælland, samt Erhvervs- og Naturturisme Sjælland, Dansk Kyst- & Naturturisme og VisitDenmark i den såkaldte Strategic Marketing Alliance-Zealand (SMA-Z). Visionen er at udnytte potentialet af Femern-forbindelsen, når den åbner til at styrke turismen på Sjælland og øerne. Gennem analyse, forretningsudvikling og testmarkedsføring

arbejder alliancen på at tiltrække nye og andre målgrupper både fra Tyskland, Holland og de sydlige markeder til Østdanmark.

– Vi har et ønske om at gæsterne ikke bare bruger os som en gennemkørselsdestination, men bliver hos os, siger Lindy Kjølner.

Forventninger om høje væksttal for tyske gæstebesøg i Østdanmark

I en analyse fra marts i år estimerer SMA-Z en stigning på omkring 2,9 millioner ekstra årlige rejser mellem Danmark og Tyskland, heraf 1,3 millioner turistrejser og 1,6 millioner pendlerrejse, som ikke ville være foretaget uden forbindelsen. I øjeblikket står Sjælland for bare syv procent af de tyske overnatninger i Danmark, men når Femern-forbindelsen står klar, forventer alliancen effekter på turismen på Sjælland og øerne såsom:

- **273.000 ekstra udenlandske turister** årligt.
- **498.000 ekstra udenlandske overnatninger** årligt.
- Den øgede turisme forventes at skabe **1.760 nye arbejdspladser** om året.
- Bruttoværditilvækst i Danmark forventes at vokse med ca. **1.130 millioner danske kroner** fra de nye turister.

SMA-Z har planer om at markedsføre Sjælland og øerne som samlet enhed på det tyske marked. Det handler for eksempel om at virksomhedernes hjemmesider oversættes til tysk. Alliancen arbejder også på at udvide partnerkredsen med blandt andet Wonderful Copenhagen, transportører og ferichusejere ifølge Lindy Kjølner.

Det svenske marked er også i fokus

Et nyt projekt rettet mod det svenske marked er udsprunget af SMA-Z-projektet ved navn Unikke Sjællandske Potentialer (UPS). Det handler om at udvikle konkrete oplevelsesruter i Østdanmark for



Lindy Kjølner, destinationschef i Visit Lolland-Falster

svenske turister i samarbejde med lokale aktører, såsom Visit Skåne.

– Med dette initiativ har destinationsselskaber i Østdanmark erkendt, at hvis vi går sammen, får vi endnu større resultater af vores indsats, siger Lindy Kjølner.

SVENSK HOTELEJER ÅBNEDE DANSK RESORT MED FEMERN BÆLT-FORBINDELSEN I TANKERNE

Hotelkoncernen ESS driver hoteller i både Danmark, Sverige og Norge, og 95 procent af kunderne er skandinaver. Så da ESS åbnede Rex Resort i Køge i 2025, var det med tanke på at nå en mere international kundebase, særligt fra Tyskland, England og USA ifølge Anders Nilsson, operativ chef og partner i ESS.



Anders Nilsson, operativ chef og partner i ESS

– Da vi åbnede Rex, havde vi i tankerne, at Femern Bælt-forbindelsen skulle stå færdigt i 2029, men vi var ikke afhængige af det; det var snarere en stor mulighed for at nå ud til et nyt marked, udtaler han.

Selvom det færdige byggeri af forbindelsen er udsået med nogle år, er ESS allerede i gang med at lægge planer for øget turisme fra Tyskland, som forbindelsen forventes at skabe. Det tyske besøgstal i hotelkæden er gået fra promille til procent i de seneste år, men potentialet er mere end 10 procent af det samlede besøgstal, som skal komme fra Tyskland ifølge Anders Nilsson. ESS samarbejder med rejsebureauer og forskellige aktører inden for turistbranchen i sin strategi for tysk turisme.

– Markedet i regionen udvides dramatisk, det bliver nemt at bevæge sig inden for det "indre marked", som er mellem Skåne, Danmarks østlige øer og Hamborg, udtaler han.



Udover Rex Resort i Køge driver ESS Group flere hoteller i Øresundsregionen, såsom Ystad Saltsjøbad og Marienlyst Strandhotel i Helsingør.



Sara Brynskog, indsigts- og kommunikationschef i Visit Skåne

INTERVIEW

Tysk turisme forventes at stige i Skåne

Femern Bælt-forbindelsen kan gøre Skåne til en gennemfartsdestination, hvis infrastrukturen ikke følger med. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, vil rejsetiden fra Hamburg til Sverige blive væsentligt forkortet. Visit Skåne ser et stort potentiale i dette, men også klare risici, siger Sara Brynskog, kommunikationschef hos Visit Skåne.

I Skåne diskuteres Femern Bælt-forbindelsen forholdsvis flittigt, men andre steder ser det anderledes ud ifølge Sara Brynskog, kommunikationschef hos Visit Skåne.

En af hendes kolleger var for nylig på ITB i Berlin, verdens største rejsemesse. Her blev det tydeligt, at kendskabet er lavt. Femern Bælt-forbindelsen blev knap nævnt på messen.

– Femern Bælt-forbindelsen fyldte ikke meget i samtalerne; det var kun en enkelt turoperatør, der nævnte den.

Skåne kan blive en gennemfartsdestination

Visit Skåne er dog meget bevidste om den nye forbindelse og har derfor udarbejdet en scenarierapport sammen med Region Halland og Malmö Stad for at danne sig et overblik over situationen.

Alle scenarier i rapporten peger på en øget strøm af besøgende, men hvordan regionen håndterer den, er afgørende. Brynskog mener, at det bedste og det værste udfald ligger forholdsvis tæt på hinanden.

– Drømmescenariet er, at infrastrukturen fungerer, at der kommer rigtig mange, og at vi har en destination, der er klar. Men det er også højrisikoscenariet. Hvis destinationen fremstår usammenhængende, og turismeerhvervet ikke er klar, mister man ret hurtigt sit omdømme, siger hun.

En konkret bekymring er, at Skåne risikerer netop at blive en gennemfartsdestination.

– Kapaciteten over Øresundsbron vurderes at være god, men på den svenske side er der flaskehalse. Risikoen er, at man ikke oplever det som nemt at komme rundt og blive her, men bare suser videre. Og tyskerne kan jo også godt lide Småland.

For at det ikke bliver en realitet, mener Brynskog, at der skal investeres i infrastrukturen i det sydlige Sverige, og at information om, hvordan man kommer rundt, skal være tilgængelig på tysk, dansk og engelsk.

Tyskerne søger stilhed og natur

At netop information på tysk prioriteres af Visit Skåne, er ikke tilfældigt. Tyskland er allerede Skånes

Fire scenarier om muligheder for turismen i Sydsverige

Hvis potentialet i Femern Bælt-forbindelsen udnyttes med målrettede investeringer i infrastruktur og bæredygtige oplevelser, kan turistbranchen i Sydsverige gå en stærk fremtid i møde. Men uden de nødvendige satsninger risikerer turismen at øge på en uholdbar måde. Det viser en scenarierapport fra Rambøll på vegne af Visit Skåne, Visit Halland og Malmö Stad.

- 1. Den sammenkoblede og attraktive destination.** Sydsverige er et forbillede for bæredygtig, tilgængelig og voksende turisme. Femern Bælt og Københavns Lufthavn forbinder regionen, og et integreret transportsystem gør det nemt at rejse med offentlig transport mellem kyst, by og landområder. Bookingsystemerne er koordinerede, og bæredygtige rejsevalg er det oplagte valg.
- 2. Kringlet vej til drømmeturen i det Sydsverige.** Regionen lokker med attraktiv natur, kultur og gastronomi, men infrastrukturen følger ikke med. Forsinkelser, labile billetsystemer og mangel på mobilitetsløsninger skaber flaskehalse. Efterspørgslen er høj, men kapaciteten er lav. Turismen er stærkt billedet, og den er koncentreret om kysten og campingpladserne.
- 3. Sydsverige som gennemfartsrute.** Rejsen hertil er let, men manglende koordinering og forberedelse skaber kaos på populære destinationer. Derfor stopper tilstrømningen af udenlandske turister, når dette vigtige segment søger til andre destinationer. Sydsverige må kæmpe med konsekvenser som øget slitage og belastning uden at kunne drage nytte af fordelene.
- 4. Sydsverige står i tomgang.** Forsinkelser i Femern Bælt, ustabil planlægning og svag markedsføring betyder, at det sydlige Sverige bliver overset. Turismen domineres af indenlandske gæster, der rejser i bil, hovedsageligt om sommeren. Antallet af internationale turister falder, efterhånden som alternative destinationer bliver lettere at nå.

Fra rapporten: [Framtidens väg- och rälsburna transporter](#) (2026) af Rambøll på vegne af Visit Skåne, Visit Halland og Malmö stad

største udenlandske marked, og ifølge Brynskog matcher tyskerne rejsemotiver godt med det, regionen har at tilbyde.

– De søger stilhed, ro, udsigter og naturoplevelser, men også kultur, mad og drikke. Det er præcis det, Skåne har at tilbyde. De er en rigtig god målgruppe for os, siger hun.

Autocamperturismen kan stige markant

En stor del af den tyske turisme til Skåne foregår i dag med autocamper. Med åbningen af Femern Bælt-forbindelsen forventer Visit Skåne, at strømmen vil stige yderligere, og det rejser spørgsmål, som de tager alvorligt.

– Vi ønsker ikke, at de bare tager ud og fricamperer i skoven og belaster naturen. Mange ved ikke præcis, hvad der gælder, og kan for eksempel tømme deres gråvand steder, hvor det skader omgivelserne.

Visit Skåne mener dog, at den bedste vej frem er at informere og oplyse. Derfor har de gennemført informationskampagner rettet mod tyske autocam-

perurister. De har også for nylig fået midler til en forundersøgelse af autocamperturismen.

– De kommer, og derfor er det bedre, at vi udnytter potentialet og får noget godt ud af det. Vi vil gerne forstå, hvilke muligheder der er for overnatningspladser til autocampere, og hvordan vi kan gøre det til en bæredygtig form for turisme.

Turisme, der gavner lokalbefolkningen

Bag organisationens arbejde ligger også en bredere filosofi om, hvad turisme skal være.

– Vi arbejder med regenerativ turisme, så den bidrager positivt til samfundet og ikke bliver en belastning. Og det er glædeligt at se, hvor mange skåninger der oplever, at turismen bidrager positivt. Mange er klar over, at vi ikke ville have haft det samme udbud af restauranter, kulturoplevelser og hoteller, hvis vi ikke havde haft udenlandske besøgende, siger Brynskog.

Glasriket forbereder sig på Femern Bælt-forbindelsen

Tyskerne er en de vigtigste målgrupper for Glasriket i Småland, og med Femern Bælt-forbindelsen kan de tyske turiststrømme komme til at stige. Weronica Stålered, direktør for Glasriket, er optimistisk, men ser også tydelige udfordringer med overturisme.

I marts afholdt Destination Glasriket sin tilbagevendende Glasriketdag, hvor virksomheder og offentlige aktører blev inviteret til at diskutere fremtiden, og hvor Femern Bælt-forbindelsen for første gang var på dagsordenen. Ifølge Weronica Stålered, direktør for Destination Glasriket, er der stor interesse, og nogle virksomheder er allerede langt fremme i deres planlægning.

– De virksomheder, der allerede har tyske besøgende som deres primære målgruppe, har i høj grad taget det til sig og er begyndt at se på, hvordan de kan tilpasse sig en øget strøm af besøgende. Man kan altså sige, at arbejdet allerede er i gang her i området, fortæller Stålered.

Flere turister kan belaste vandforsyningen

Frem mod åbningen af Femern Bælt-forbindelsen deler Stålered mange andre aktørers bekymring for infrastrukturen. Hun peger også på vandforsyningen som en udfordring, der allerede i dag lægger pres på regionen, men fremhæver at løsningerne allerede findes.

– Vi har problemer med vandstanden og meget lavt grundvand. På Öland, som har rigtig mange turister, har man løst det ved at rense havvand og andre innovative metoder. Skulle vi stå over for den samme udfordring, findes der altså allerede afprøvede løsninger at trække på, siger Stålered.

En anden udfordring er, hvordan man håndterer en øget tilstrømning til destinationer, som allerede er velkendte blandt tyskerne. Den løsning, Stålered ser, er dels at opgradere kapaciteten på eksisterende destinationer, dels at synliggøre flere steder i regionen, så de besøgende fordeles bedre.

Glasriket kan tage imod flere

En vigtig del af Destination Glasrikets arbejde er at sikre, at øget turisme går hånd i hånd med miljøet og de lokalsamfund, der tager imod besøgende.

– Vi skal planlægge og tænke os grundigt om i forhold til, hvor mange mennesker et sted kan håndtere ad gangen, så det bliver en bæredygtig og regenerativ turisme, siger Stålered.

Destination Glasriket ser frem til at byde flere besøgende velkommen til regionen, og Stålered er tydelig, at forudsætningerne er gode.



Weronica Stålered, adm. direktør i Destination Glasriket i Småland

FOTO: GLASRIKETE



Glasriket er et område i Småland med stor natur.



Designhotellet Kosta Boda Art Hotel ligger i Glasriket.



Glasriket er kendt for sin glaspustertradition.



Glasbaren er en del af Kosta Boda Art Hotel.

FOTO: GLASRIKETS ELLARS NILSSON

FOTO: KOSTA BODA ART HOTEL

Aktører peger på flaskehalse og muligheder i det sydlige Sverige

I Sydsverige vil både erhvervslivet og infrastrukturen mærke effekten af Femern Bælt-forbindelsen, når den står klar ifølge flere aktører. Mens nogle organisationer peger på trafikkaos, fastslår Trafikverket en mere afdæmpet udvikling, men med flaskehalse. Samtidigt forventer erhvervslivet en øget efterspørgelse inden for turisme, handel samt logistik og transport.

Det vil ikke være muligt at flytte det stigende antal godstransporter til jernbane, når Femern Bælt-tunnelen mellem Danmark og Tyskland bliver færdig på grund af en række flaskehalse i det tyske og svenske jernbaneland. Sådan konkluderer de tværregionale politiske samarbejdsorganisationer Greater Copenhagen og STRING. Allerede i 2023 advarede de to organisationer om, at der vil opstå lastbilkaos langs de europæiske veje i det sydlige Sverige, når Femern Bælt-tunnelen står færdig. I november sidste år fik de konsulentfirmaet Sweco til at opdatere rapporten, som skærpede advarselen.

– De fleste flaskehalse vil forblive uløste indtil 2029, hvilket risikerer at øge lastbiltrafikken og føre til mistede muligheder for forbedringer inden for jernbanebaseret logistik, skriver de i [rapporten](#).

Behov for udvidelse af Södra stambanan

Mens Greater Copenhagen og STRING advarer om trafikkaos i sine analyser, peger den svenske myndighed Trafikverket på et mere afdæmpet billede af trafikudviklingen, efter Femern Bælt-forbindelsen er klar. I sin [analyse](#) fra januar i år skriver

myndigheden, at den kommende tunnel vil primært føre til ændrede transportstrømme gennem Danmark, men også en vis stigning i godstrafikken over Øresundsbron. Broen vil dog fortsat have kapacitet til øgede mængde trafik.

Derimod bemærker Trafikverket, at det er vigtigt, at den Södra stamban udvides fra to til fire spor mellem Lund og Hässleholm inden 2045, ellers vil kapaciteten nå sit loft. Derefter er det jernbanestrækningen Alvesta-Älmhult, der forventes at nå sit kapacitetsloft, hvilket vil kræve yderligere udvidelse af stambanen gennem Småland. Den nye nationale plan indeholder derfor forslag om at bygge omfartsspor nord for Älmhult.

“Det sydlige Skåne har potentiale til at blive en stor arbejdsmarkedsregion”

Ejendomsvirksomheder i Skåne forventer at kunne mærke effekterne af Femern-forbindelsen inden for ti år efter åbningen. Det viser en [undersøgelse](#) fra HUI på vegne af brancheorganisationen Fastighetsägarna Syd. Et klart flertal af de adspurgte virksomheder, syv ud af ti, mener, at attraktiviteten i det sydlige Sverige vil stige som følge af Femern Bælt-tunnelen. “Det sydlige Skåne har potentiale til at blive en stor arbejdsmarkedsregion,” skriver HUI. Hvert tredje selskab forventer en øget efterspørgsel efter ejendomme knyttet til turisme. De brancher, som flest ejendomsselskaber forventer vil udvikle sig som følge af Femern Bælt-tunnelen, er logistik og transport, hoteller, handel, industri og kontorer.

Fransk satsning på outlet i Skåne

I 2027 indvies første etape af Malmö Designer Village i Löddeköpinge i Skåne, som, når det står færdigt, skulle blive Skandinaviens største outletby med 130 butikker. Målet er at nå ud til kunder i hele den dansk-svenske Greater Copenhagen-region med en placering i Löddeköpinge, der ligger kun 40 km fra Øresundsbron. Investeringen foretages af det franske ejendomsselskab Frey Group. Det bliver en direkte konkurrent til det danske Ringsted Premium Outlet, der ligger knap 70 km sydvest for København og ejes af det tyske selskab Patrizia.



ILLUSTRATION: VEJDEKKE

FORDYBNING I STATISTIK

Turismen til Sverige og Danmark forventes at stige

Tyske turister er den vigtigste udenlandske besøgsgruppe i både Sverige og Danmark. De sydlige danske regioner dominerer med millioner af tyske gæstenætter hvert år. Når Femern Bælt-forbindelsen står klar og rejsetiderne forkortes, er der gode muligheder for, at strømmen af tyske besøgende til det sydlige Sverige og Østdanmark vil stige.

Turismeforbrug i Sverige 2025*

340 milliarder DKK

Turismeforbrug i Danmark 2024**

168,5 milliarder DKK

Kilde: Tillväxtverket og Visit Denmark
 *Det svenske tal er omregnet til DKK med den gennemsnitlige valutakurs for 2025.
 **De danske tal for 2024 er foreløbige.

Fra 2015 til 2025 har antallet af tyske gæstenætter i de fem danske og de fem sydlige svenske regioner varieret betydeligt, hvilket fremgår af figur 1 og 2. Udviklingen har fulgt samme mønster i begge lande med en stabil vækst frem til 2019, et markant fald under pandemien i 2020 og derefter en genopretning, som ikke blot har indhentet, men også overgået tidligere rekordniveauer.

I Danmark domineres den tyske turisme af Region Syddanmark med mere end 9 millioner gæstenætter i 2025, hvilket er flere millioner flere end i den næststørste region, Region Midtjylland. Den geografiske placering med direkte adgang fra Nordtyskland via motorvej og tog er en oplagt forklaring.

Samlet set nåede antallet af tyske gæstenætter i de fem danske regioner op på godt 21,9 millioner i 2025, hvilket svarer til en stigning på 56 procent siden 2015.

Det er værd at bemærke, at Hovedstaden og Sjælland har betydeligt færre tyske besøgende end de øvrige danske regioner. Det er et mønster, som de deler med de svenske regioner, og som sandsynligvis delvist kan forklares af rejsetiden fra Tyskland.

Af de fem sydlige svenske regioner ligger Skåne i front med 545.000 tyske gæstenætter i 2025, efterfulgt af Kalmar og Kronoberg. Væksten i den tyske turisme er tydelig i alle regioner, bortset fra Blekinge, og den samlede stigning siden 2015 udgør 39 procent. Målt i volumen er de svenske tal dog langt fra de danske, hvilket formentlig afspejler den længere rejsetid fra Tyskland.

Turismen er en central del af økonomien

Turismeerhvervet skaber også betydelig øko-

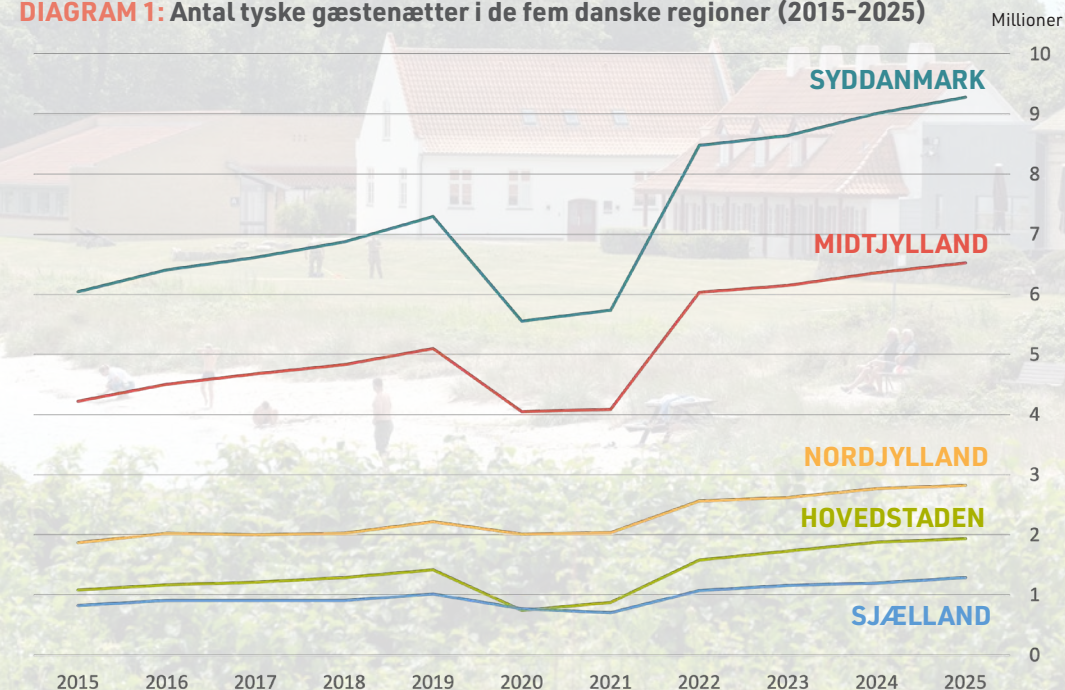
nomisk aktivitet i Sverige og Danmark, og de tyske besøgsstrømme er en vigtig del af dette. Sveriges samlede turismeforbrug udgjorde 340 milliarder kroner i 2025 og Danmarks tilsvarende 168,5 milliarder kroner i 2024. Af Danmarks udenlandske turismeindtægter stod tyske turister for 39,6 procent, hvilket gør dem til landets klart største udenlandske marked for turismeerhvervet. Turismen er med andre ord ikke blot et brancheanliggende, men en central del af landenes økonomi, og det tyske marked er meget vigtigt for både Sverige og Danmark.

Det er i det lys, Femern Bælt-forbindelsen bør forstås. En fast forbindelse, der forkorter rejsetiden mellem Hamburg og København til under tre timer og eliminerer færgeoverfarten, sænker en af de væsentligste barrierer for tyske rejsende. For de svenske regioner, som i dag ligger et skridt længere ude i rejsekæden, vil forbindelsen sandsynligvis betyde flere tyske turister. Det er rimeligt at antage, at effekterne af Femern Bælt-forbindelsen bliver størst netop dér, hvor rejsetidsgevinsterne er mest markante, nemlig i det sydlige Sverige og Østdanmark.



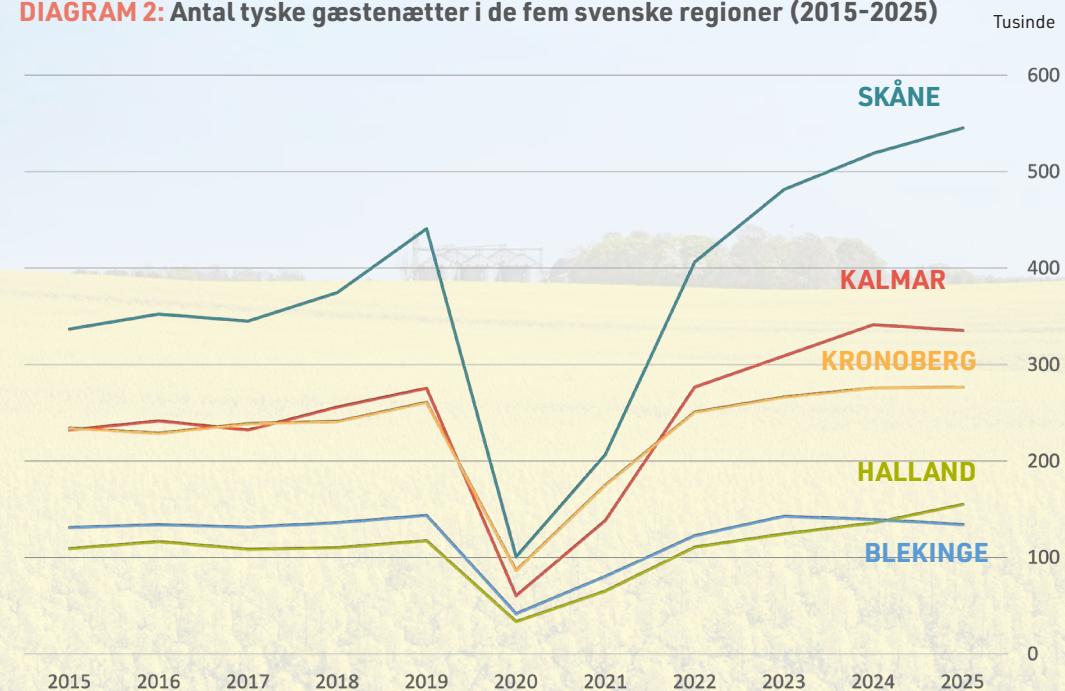
Camping er populært blandt tyske turister i Sydsverige.

DIAGRAM 1: Antal tyske gæstenætter i de fem danske regioner (2015-2025)



Kilde: Danmarks Statistik

DIAGRAM 2: Antal tyske gæstenætter i de fem svenske regioner (2015-2025)



Kilde: Tillväxtverket

Tyskerne camperer i Sverige og lejer hus i Danmark

DIAGRAM 3: Tyske gæstenætter i de fem danske regioner i 2025 fordelt efter overnatningstype

Det er tydeligt, at tyske besøgende i de fem danske regioner i overvejende grad vælger at overnatte i feriehuse.

I 2025 blev der registreret 15,8 millioner tyske gæstenætter i feriehuse. Camping var den næstmest udbredte overnatningsform med godt 3,2 millioner nætter. Hoteller, marinaer, feriecentre og vandrerhjem stod for de resterende 13 procent. Mønstret er stabilt over tid, og feriehuse har konsekvent domineret de tyske overnatninger i Danmark i hele perioden fra 2015 til 2025. Se side 61 for mere detaljer.

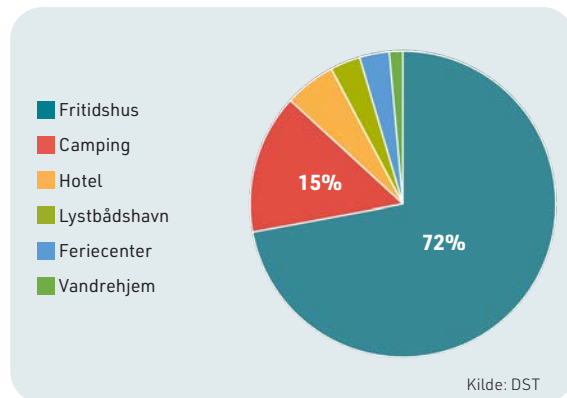
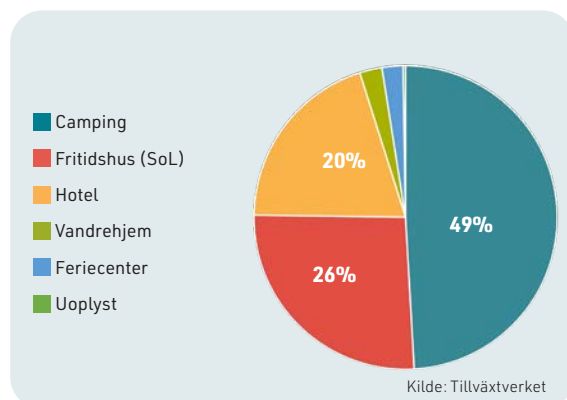


DIAGRAM 4: Tyske gæstenætter i de fem svenske regioner i 2025 fordelt efter overnatningstype

I de fem svenske regioner er camping den mest populære overnatningsform blandt tyske besøgende, og godt 710.000 tyske gæstenætter blev tilbragt på denne måde i 2025. Formidlede feriehuse og ferielejligheder, opgjort som SoL, stod for cirka 378.000 gæstenætter, mens hoteller stod for omkring 288.000.

Skåne er det eneste län, hvor hotelovernatningernes andel er på niveau med camping, med 213.000 hotelovernatninger mod 222.000 campingovernatninger. Det skyldes formentlig, at Malmö som storbydestination tiltrækker den anden type turister end de øvrige regioner.



TABELL 1: Udviklingen i tyske gæstenætter i de udvalgte regioner (tusinde)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2015-2025 (%)
Syddanmark	6 043	6 407	6 614	6 872	7 295	5 555	5 735	8 477	8 645	9 012	9 280	54%
Midtjylland	4 225	4 504	4 680	4 831	5 099	4 052	4 087	6 033	6 147	6 358	6 526	54%
Nordjylland	1 872	2 030	2 002	2 027	2 218	2 012	2 035	2 564	2 623	2 768	2 822	51%
Hovedstaden	1 084	1 170	1 212	1 291	1 418	745	879	1 583	1 732	1 880	1 938	79%
Sjælland	823	909	911	912	1 016	774	706	1 074	1 158	1 199	1 288	56%
Sum	14 047	15 018	15 419	15 933	17 046	13 138	13 442	19 730	20 305	21 218	21 854	56%
Skåne	337	352	345	375	441	101	207	406	481	519	545	62%
Kalmar	232	242	232	256	275	60	138	277	309	342	335	44%
Kronoberg	234	229	239	241	261	87	175	251	266	276	277	18%
Halland	109	116	109	110	117	33	65	111	124	136	155	42%
Blekinge	131	134	132	136	144	42	80	123	143	139	134	2%
Sum	1 043	1 073	1 057	1 118	1 238	323	666	1 167	1 324	1 412	1 446	39%

Kilde: Tillväxtverket og DST

Nærheden til Tyskland præger dansk turisme

DIAGRAM 5: De fem største udenlandske gæstegrupper i de fem danske regioner (i millioner)

Med 21,9 millioner gæstenætter i de fem danske regioner i 2025 er tyskerne den største udenlandske besøgsgruppe. Antallet af tyske gæstenætter er næsten fire gange så stort som de øvrige fire lande tilsammen. Efter Tyskland er Nederlandene den næststørste gruppe, efterfulgt af Norge, Sverige og endelig USA.

Ser man på udviklingen over tid, er det også værd at bemærke, at både Norge og Sverige har haft faldende eller stagnerende antal gæstenætter siden midten af 2010'erne, mens USA er vokset støt, og Tyskland efter pandemiårene har nået nye rekordniveauer i antallet af gæstenætter.

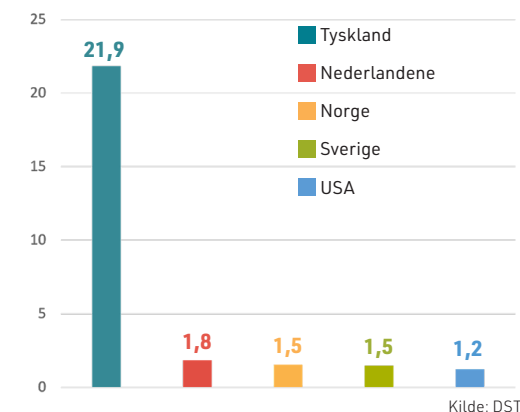


DIAGRAM 6: De fem største udenlandske gæstegrupper i de fem svenske regioner (i millioner)

Tyskerne er den største udenlandske besøgsgruppe i de fem sydlige svenske regioner med 1,4 millioner gæstenætter i 2025. Den førsteplads har de haft, siden statistikken begyndte at blive ført i 2008. De tyske gæstenætter toppede i 2019 med godt 1,2 millioner, faldt markant i 2020 og er siden kommet sig og har nået nye rekordniveauer. Antallet af danske gæstenætter er vokset markant siden 2022 og nåede 729.000 i 2025, og også antallet af nederlandske gæstenætter har haft en tydelig vækst de seneste år. Norge har ligget relativt stabilt, mens USA, som havde en stærk vækst frem til 2019, ikke har genvundet sit tidligere niveau.

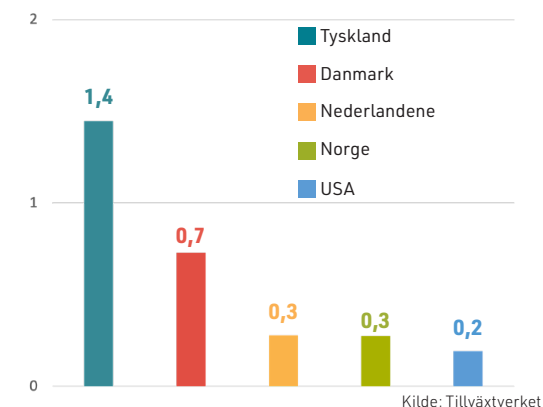
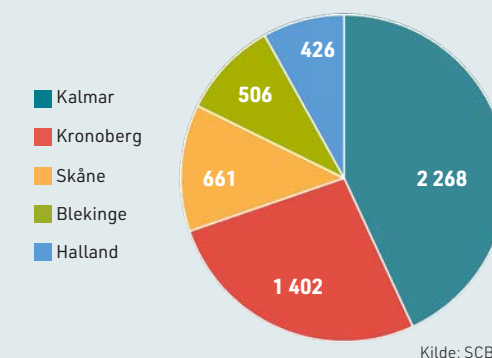


DIAGRAM 7: Fordeling af tyskejede feriehuse i de sydlige svenske regioner i 2025 (antal huse)

Der findes kun statistik over tyskejede feriehuse i de svenske regioner. Det skyldes, at Danmark i mange år har haft regler, som forhindrer udenlandske borgere uden fast tilknytning til landet i at købe feriehuse.

Samlet set udgjorde antallet af tyskejede feriehuse i de fem sydlige svenske regioner 5.263 i 2025, en stigning siden 2010, hvor antallet var 4.806. Kalmar er klart det mest populære amt med 2.268 huse, efterfulgt af Kronoberg med 1.402. Ser man på den længere udvikling, er billedet mere nuanceret. Skåne og Halland har begge haft et faldende antal tyskejede feriehuse siden slutningen af 1990'erne, mens Kalmar og Blekinge er vokset støt i samme periode.



**DRESUNDS
INDEX**[®]
UDVIKLINGEN

DELOMRÅDER



Flere rejsende over Øresund både med bil, tog og færge

Antallet af personrejser over Øresund voksede i 2025 både med bil, tog og færge i forhold til året inden. Det svarer til en stigning på seks procent i samme periode. Personrejser med bil og tog over broen nåede et rekordniveau.

116

Index 2015 = 100

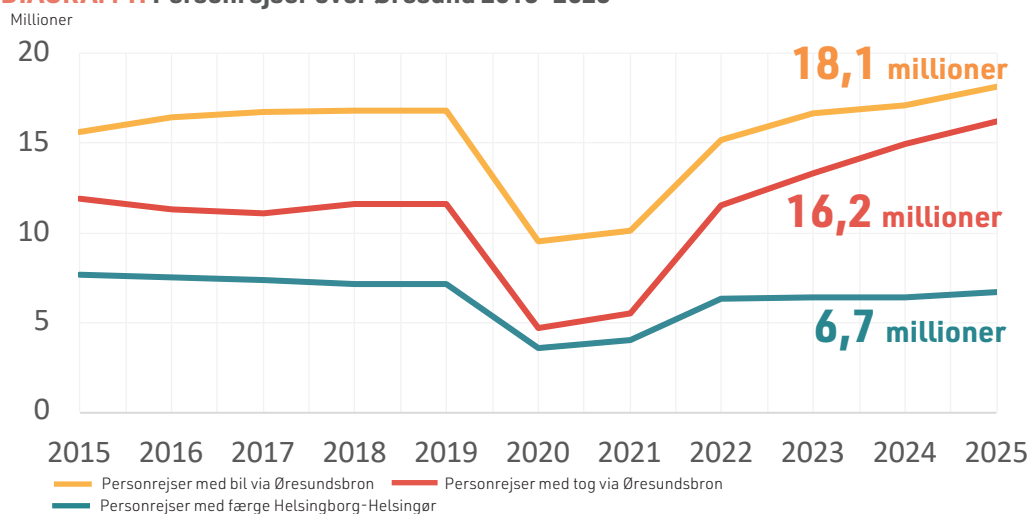
Samlet set kom antallet af personrejser op på næsten 41 millioner i 2025, som svarer til en stigning på seks procent i forhold til året inden. Det er første gang, at antallet er steget til over 40 millioner. Det svarer til mere end 112.000 rejser over sundet per døgn. Det betyder at indekstallet på 116 er den højeste måling siden startåret for Øresundsindexet.

Personrejser med tog over Øresundsbron opnåede den største stigning med hele ni procent flere rejser sidste år i forhold til 2024, mens antallet af

bilrejser steg med seks procent. I samme periode steg antallet af færgerejser mellem Helsingør og Helsingborg med fire procent. Det er den hidtil største stigning målt efter pandemiårene. Dog er antallet af færgerejser ikke vendt tilbage til det samme niveau som før 2019. I 2025 var der 13 procent færre rejser end i 2015.

Sammenligner med startåret for målingen er personrejser med tog steget med 36 procent, mens bilrejser over bron er øget med 16 procent.

DIAGRAM 1: Personrejser over Øresund 2015–2025



Kilde: Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken/DSB, Helsingborgs hamn og Øresundslinjen

Om statistiken/personrejser

Statistikken kommer delvist fra Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken/DSB, Øresundslinjen og Helsingborgs Hamn (Sundsbusserne) og omfatter passagerrejser over Øresund med bil, tog og færge. Statistikken over persontrafikken mellem Helsingborg og Helsingør er baseret på Øresundslinjen enkelt- og turbilletter, AutoBizz smart. Tallene for antal personrejser med Sundsbusserne mellem

Helsingborg og Helsingør er baseret på fakturerede antal passagerer ifølge Helsingborgs Hamns kundestatistik.

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 busstrafik, herunder rutekørsel mellem København og Ystad (Bornholmerbussen) til Bornholmerfærgen.

Grænsependlingen fortsætter med at sætte rekord

I fjerde kvartal 2025 satte antallet af pendlere tværs over Øresund rekord med 22.881 personer. Det er en stigning på 6,4 procent i forhold til samme kvartal 2024. I alt pendlede 21.902 personer over Øresund i 2024, som er det seneste år med helårsstatistik.

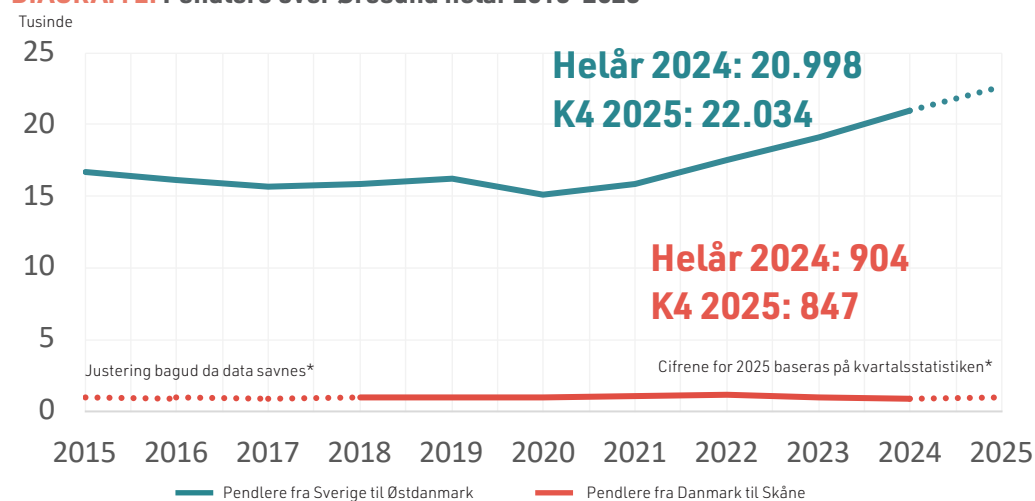
133

Index 2015 = 100

Selvom den seneste kvartalsstatistik viser at grænsependlingen fortsætter med at øge, er stigningen aftagende. I første kvartal 2025 var stigningen oppe på ti procent sammenlignet med samme kvartal året før. Derefter er den faldet hvert kvartal og var nede på 6,4 procent i fjerde kvartal. Antallet af pendlere fra Sverige til Østdanmark steg med 7 procent til 22.034 personer, mens det i modsat retning faldt med 8 procent til 847 personer i fjerde kvartal sidste år i forhold til samme kvartal året før.

Seneste cifre for helårsstatistikken viser, at grænsependlingen voksede med 9 procent i 2024 sammenlignet med 2023, hvilket er rekord. Det er 10 procent flere for pendlere fra Sverige, men 12 procent færre fra Danmark over Øresund. Indekstallet for 2025 er baseret på kvartalsstatistikken, da helårsstatistikken udkommer med to års efterslæb. Selvom kvartalsstatistikkerne ikke er direkte sammenlignelige med helårsstatistikkerne, giver de en indikation af udviklingen. Læs mere om metoden nede.

DIAGRAM 2: Pendlere over Øresund helår 2015–2025



Kilde: Region Skåne/Øresundsdatabasen

Om statistiken/pendling

Region Skåne driver Øresundsdatabasen i samarbejde med Danmarks Statistik og SCB. Fra og med 2015 anvendes en anden metode, der identificerer antallet af pendlere fra hele Sverige til arbejdspladser i Østdanmark (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 Øresundsdatabasen frem til det senest tilgængelige år 2024. For 2025 er helårstallet fra 2025 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 2025.

Flere lastbiler over Øresundsbron, men færre godstogsvogne

Mens antallet af lastbiler over Øresundsbron gik frem i 2025, faldt antallet af godstogsvogne via bron samt lastbiler via færgen mellem Helsingør og Helsingborg. Det betyder et uforandret indekstal i forhold til 2024.

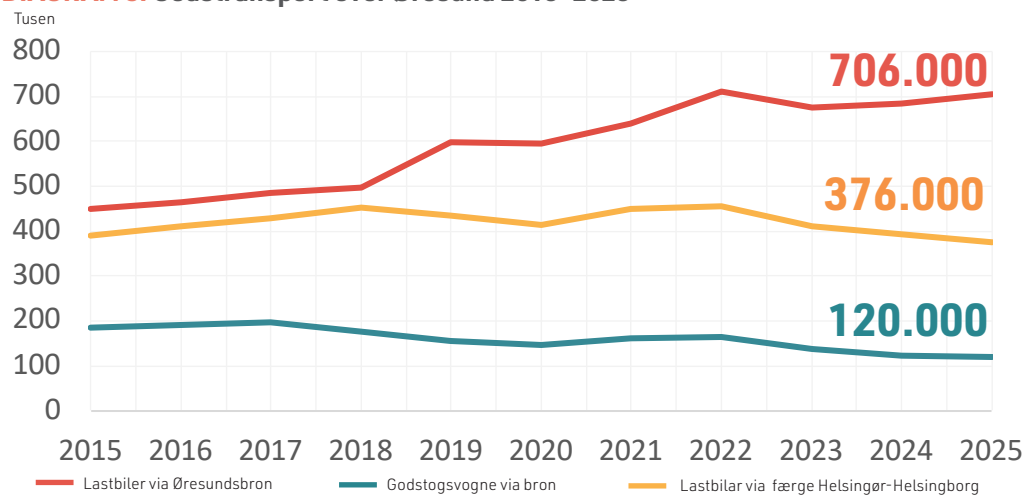
Godt 1,2 millioner godstransporter bevægede sig over Øresund via Øresundsbron eller færgen mellem Helsingør og Helsingborg i 2025, hvilket var 17 procent flere end i 2015, men stortset det samme som i 2024. Den generelt opadgående udvikling for godstransporter skyldes antallet af lastbiler over Øresundsbron. Det voksede med tre procent i forhold til 2024 og med 57 procent sammenlignet med startåret for indekset. 2023 er det eneste år med nedgang, men ser man på grafen er det faktisk

2022, der stikker ud som værende et år med en større øgning i antallet af lastbiler end nogle andre år i hele indeksperioden. Mens antallet af lastbiler over bron er gået frem, er de to andre typer godstransporter gået tilbage for andet år i træk. Antallet af lastbiler via færgen og godstogsvogne faldt med henholdsvis fem og tre procent sidste år sammenlignet med 2024. Siden 2015 er godstogsvogne faldet med 36 procent, mens antallet af lastbiler via færgen er faldet med fire procent.

117

Index 2015 = 100

DIAGRAM 3: Godstransport over Øresund 2015–2025



Kilde: Øresundsindex - Trafiken över Öresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen og Trafikverket

Om statistiken/gods

Statistikkerne for godstransport over Øresund stammer delvist fra rapporter fra Øresundsindex - Trafiken over Øresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen og Trafikverket. Trafikverket har statistikker over antallet af godstogsvogne, der krydser Øresundsbron per kvartal, mens resten er kilderne opgører lastbiler og godstogsvogne per år.

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.

Antal lastbiler med færgen i 2016 er omregnet, da statistikken fra Sundsbusserne gik til og med november.

Svenskejede virksomheder går frem, mens danskejede går tilbage

Udviklingen for dansk- og svenskejede virksomheder i nabolandet bevæger sig i modsatte retninger. Mens antallet af svenske virksomheder i Østdanmark er øget, er danske virksomheder i Skåne faldet.

135

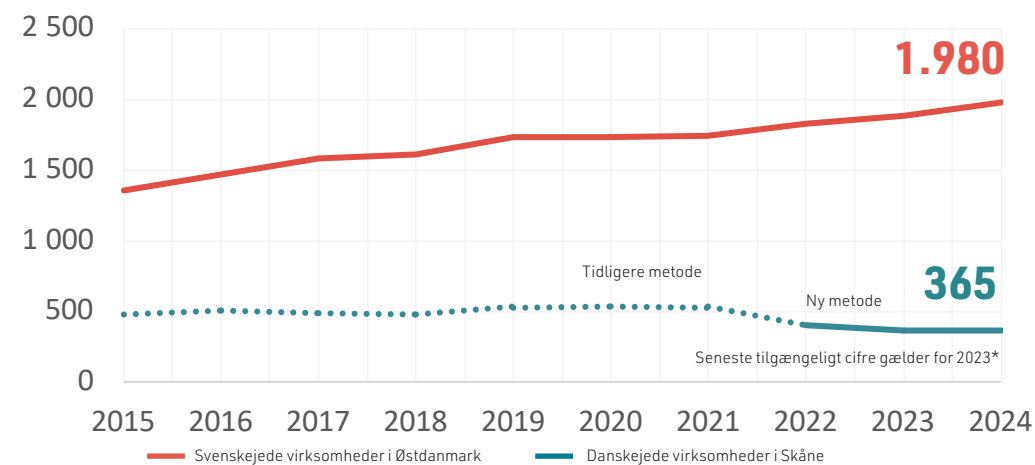
Index 2015 = 100

Antallet af svenskejede virksomheder i Østdanmark voksede med fem procent i 2024, som er det seneste år med statistik, jævnført med 2023. Svenske virksomheder har oplevet en vækst på 46 procent i det seneste år sammenlignet med 2015. I 2024 udgjorde svenskejede virksomheder i hele Danmark 2.531 enheder, som er fire procent flere end i 2023.

Danskejede virksomheder i Skåne er mindsket med ni procent fra 400 i 2022 til 365 i 2023, som er det seneste år med statistik. I hele Sverige var det

77 færre danskejede virksomheder i 2023 sammenlignet med året inden. Danmark var det land, som stod for det største fald af udenlandske virksomheder i Sverige i 2023 ifølge den [seneste opgørelse fra Tillväxtanalys](#). Den svenske statistikmyndighed har ændret sin definition på virksomheder til virksomhedsenhed i stedet for juridisk enhed gældende for data i 2022 og 2023. Derfor er udviklingen i indekstallet delvist baseret på en justering af cifrene for 2015-2021. Læs mere om ændringen på side 60.

DIAGRAM 4: Virksomheder i nabolandet 2015–2024



Kilde: Tillväxtanalys, Xtelligent Data

Om statistiken/virksomheder

Statistikken fra Xtelligent Data for svenske virksomheder i Østdanmark baseres på årsregnskaber for regnskabsårene 2014 til 2024, som er afstemt med CVR-registerdata fra årsregnskabsbalancedato. Virksomheder, hvor mere end 50 % af ejerne er bosiddende i Sverige, er medtaget. Ejerskabsandelene er baseret på virksomhedernes egne oplysninger og kan indeholde fejl. De bør anvendes med forsigtighed. Den

svenske statistik stammer fra Tillväxtanalys og angiver antallet af danskejede virksomheder i Skåne. Statistikken omfatter alle aktive udenlandske virksomheder i Sverige, som defineres som virksomheder, hvor mere end 50 procent af stemmerettighederne ejes af en eller flere udenlandske ejere. 2023 er det seneste år med statistik, og derfor er dette tal også blevet anvendt for 2024. Fra og med 2022 defineres virksomheder ud fra virksomhedsenheder i stedet for juridiske enheder. Læs mere om beregningen af indekstallet på side 60.

Flere svenskere studerer i Danmark

Efter flere år med fald i antallet af svenske studerende i Danmark, er det gået frem de sidste to år. Modsat er antallet af danske studerende i Sverige gået nedad siden pandemien. Trods det er indekstallet for denne indikator vokset med fire procent i 2025 i forhold til 2024.

79

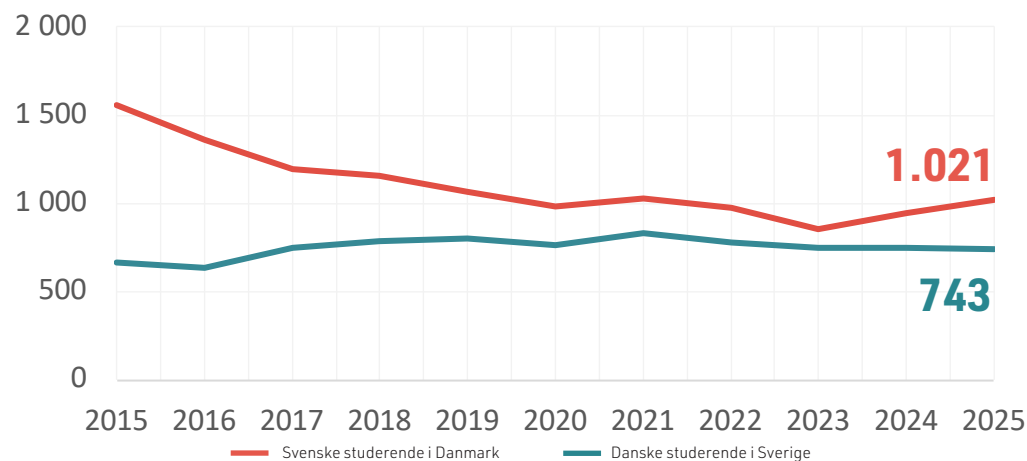
Index 2015 = 100

I 2025 steg antallet af svenske studerende i Danmark til 1.021, som svarer til otte procent flere end i 2024. Dermed fortsætter antallet at stige som i 2024, men det er stadig langt fra niveauet i 2015, som er det højeste antal i hele tidsserien. Siden dengang er der sket et fald på 34 procent. Den generelle nedgang kan delvist forklares med ændringer inden for det danske optagelsessystem for lægeuddannelsen. Et stort antal af svenske lægestuderende blev nemlig optaget i starten af 2000'erne,

men så blev det reduceret som følge af en reform i 2010. 2007 var topåret med 780 svenske medicin-studerende, som modtog studiestøtte i Danmark. Det tal var nede på 78 i 2024.

I Sverige er antallet af danske studerende faldet med tre personer i 2025 i forhold til året inden, som svarede til et fald i procent på næsten nul. Men der er tale om en øgning på 12 procent i forhold til 2015. Siden 2021 er antallet dog faldet hvert år. Sidste år var det 11 procent færre end i 2021.

DIAGRAM 5: Udviklingen i antallet af studerende i nabolandet 2015-2025



Kilde: Nordic Statistics, Kela

Om statistiken/studerende

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.

Andre statistikker om udenlandske udvekslingsstuderende findes bl.a. hos SCB og Universitetskanslersämbetet samt Danmarks Statistik og Uddannelses- og Uddannelses- og Forskningsministeriets Datavarehus. Her har vi valgt statistikker, der kun omfatter dem, der vælger at gennemføre hele deres uddannelse i nabolandet.



Minimal øgning i flytninger på tværs af Øresund

Flytninger i begge retninger over Øresund steg minimalt i 2025 med totalt set 3.603 flytninger. Det er 13 flytninger flere end året før og gør at indekstallet forbliver på 110 som sidste år.

110

Index 2015 = 100

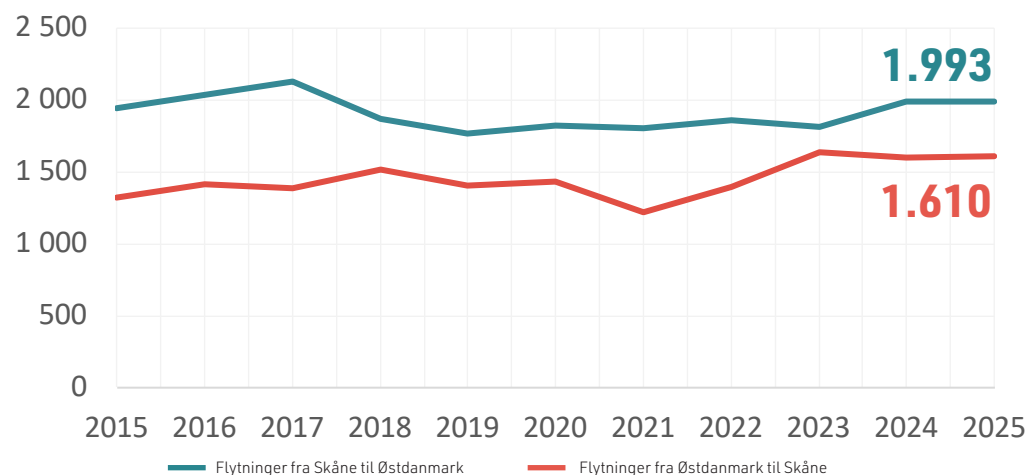
Siden 2015 er antallet af flytninger på tværs af Øresund steget med ti procent sammenlignet med 2025. Stigningen skyldes især antallet af flytninger fra Østdanmark til Skåne, som er øget med 22 procent. Sidste år blev det dog til bare otte flytninger flere end i 2024, men det nærmer sig alligevel topåret 2023, hvor antallet lå på 1.642 flytninger.

I modsat retning er tendensen mere flad. Antallet af flytninger fra Skåne til Østdanmark er øget med to procent i 2025 i forhold til startåret for indekset.

Det blev til en lille stigning på fem flytninger i 2025 i forhold til året inden. 2017 er fortsat topåret.

Bryder man udviklingen ned i nationaliteter, som flytter på tværs af Øresund, er der sket et gradvist fald i antallet af danskere, der flytter fra Skåne til Østdanmark siden 2015. Det er modsat svenskere og øvrige nationaliteter, der i stigende grad er flyttet i den retning. Øvrige nationaliteter udgør gruppen, som er vokset mest i antallet af flytninger fra Østdanmark til Skåne siden 2015.

DIAGRAM 6: Udviklingen i flytninger over Øresund 2015-2025



Om statistiken/flytning

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdata-basen, 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.



Modsatrettede tendenser for dansk- og svenskfødte i nabolandet

Flere personer født i Sverige bosætter sig i Østdanmark, og i 2025 år slog antallet rekord ifølge den seneste statistik fra SCB. Samtidig falder antallet af danskfødte i Skåne, hvilket betyder at indekstallet forbliver uændret for 2025.

100

Index 2015 = 100

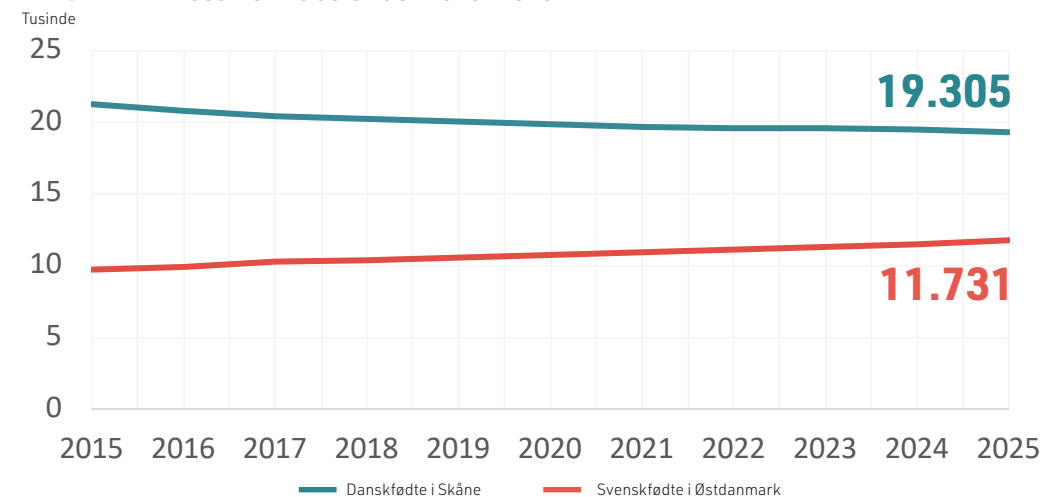
Den seneste statistik viser at udviklingen med færre danskfødte i Skåne fortsætter. I 2025 boede 19.305 danskfødte i Skåne, hvilket er en nedgang på en procent sammenlignet med året før. I samme periode steg antallet af svenskfødte i Østdanmark med to procent til 11.731 personer. Dermed slår antallet af svenskfødte rekord, som det har gjort siden startåret for Øresundsindexet.

Siden 2015 er antallet af svenskfødte i Østdan-

mark steget med 21 procent i forhold til 2025. Tværtimod er antallet af danskefødte faldet med ni procent i samme periode.

I [jubilæumsudgaven af Øresundsindexet](#), som viser udviklingen i de ni parametre fra 2001 til 2024, fremgår det at topåret for antallet af danskfødte i Skåne var i 2009, hvor antallet lå på næsten 24.000. De modsatrettede tendenser betyder at indekstallet forbliver uændret på 100.

DIAGRAM 7: Bosatte i nabolandet 2015-2025



Om statistiken/bosatte

Statistikken kommer fra Danmarks Statistik og SCB. Da de danske statistikker vedrører den 1. januar hvert år og den svenske statistik den 31. december, er det danske tal for 2016 angivet under 2015, og tilsvarende for de efterfølgende år. Dermed står tallet for 2025 for den 1. januar 2026 i den danske statistik og for den 31. december 2025 i den svenske statistik.

Den danske statistik omfatter indvandrere, som

ifølge den danske definition er personer født i udlandet, hvor ingen af forældrene er både danske statsborgere og født i Danmark. Den svenske statistik omfatter personer født i Danmark. Statistikken siger intet om statsborgerskab, da det bliver misvisende, eftersom personer med dobbelt statsborgerskab, hvoraf det ene er svensk, tælles som svenskere i SCB's statistik.

Østdanmark består af Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Rekordmange danske turister i Skåne

Sidste år nåede antallet af danskere, der overnattede i Skåne, et rekordniveau på omkring 462.000 overnatninger. Samtidig har tendensen været den modsatte for svenskere, der besøger Østdanmark. Trods dette steg indekset med en indekshed til 114.

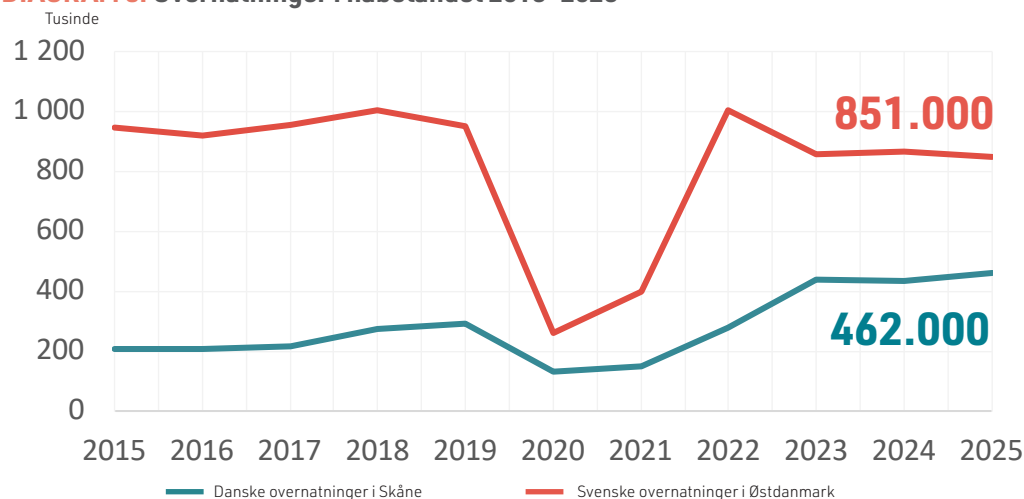
114

Index 2015 = 100

De friske helårscifre fra Danmarks Statistik viser en tilbagegang for svenske gæsteovernatninger i Østdanmark med en nedgang på to procent i 2025 sammenlignet med året inden. Det er dog Region Hovedstaden, der oplever et fald med tre procent, mens antallet af overnatninger i Region Sjælland er steget med seks procent i samme periode. På trods af tilbagegangen i Hovedstaden besøger størstedelen af de svenske turister i Østdanmark denne region i stedet for Sjælland, nemlig 82 procent.

På den anden side tager flere og flere danskere et smut til Skåne, viser tallene fra Tillväxtverket. Antallet af overnatninger er nemlig steget med seks procent sidste år i forhold til 2024. Over en tiårsperiode er udviklingen endnu mere eksponentiel, da omkring 206.000 danskere tog en overnatning i Skåne i 2015, hvilket svarer til en stigning på 124 procent sammenlignet med 2025. Det er tværtimod 10 procent færre svenskere, som overnatter i Østdanmark sidste år i forhold til for 10 år siden.

DIAGRAM 8: Overnatninger i nabolandet 2015–2025



Om statistiken/overnatninger

Statistikkerne stammer fra Danmarks Statistik og Tillväxtverket/SCB. Den svenske statistik omfatter overnatninger på hoteller, feriecentre med hytter, vandrerhjem og formidlede lejligheder og sommerhuse (SoL).

I 2024 ændrede mange hoteller deres booking-system, 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 sammenlignelig, men giver en god indikation af udviklingen i turistbranchen på begge sider af sundet.

Fortsat færre danskere ejer fritidshus i Skåne

Færre danskere ejer et fritidshus i Skåne. I 2025 lå antallet på 2.228, hvilket er et fald på 1,4 procent i forhold til året inden. Dermed fortsætter tendensen med færre danske fritidshusejere i Skåne.

79

Index 2015 = 100

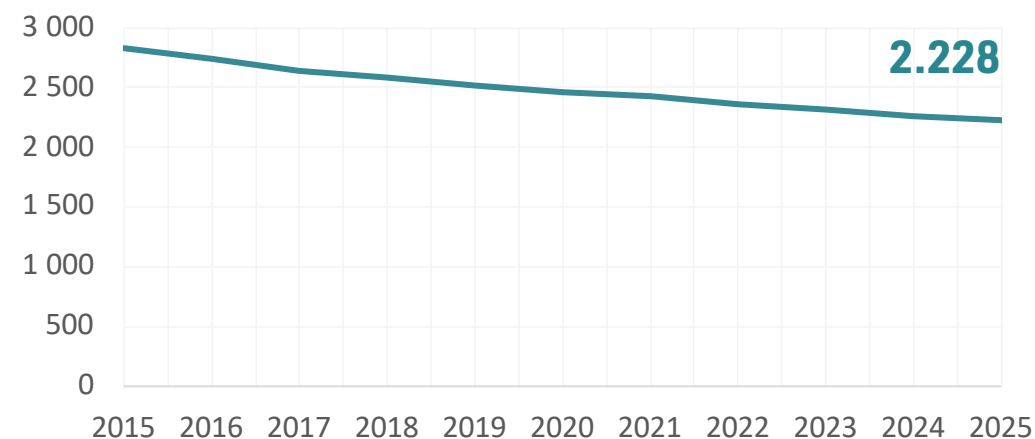
Siden 2015 har tendensen været faldende for danskejede fritidshuse i Skåne. Sidste år lå antallet på 2.228. Det er 32 færre danskejede sommerhuse i Skåne sammenlignet med i 2024, og set tilbage på 2015 er det et fald på 21 procent. Dengang var 2.834 sommerhuse i Skåne ejet af danskere.

Statistik fra SCB viser også, at Danmark er den eneste nationalitet, som i faldende grad ejer sommerhus i Skåne og går dermed imod strømmen sammenlignet med Sverige, Tyskland og Norge.

Antallet af de tre grupper, som ejer fritidshus i Skåne, steg alle i 2025 i forhold til 2015. Den opadgående tendens ses efter pandemien. Læs mere om udviklingen i turismen fra Tyskland til Danmark og Sverige her.

Kronoberg län er den mest populære region i Sverige, hvor danskere køber fritidshus. Her er tendensen også faldende i samme periode, men i mindre grad end i Skåne. Antallet er gradvist faldet siden 2015, og i 2025 var det 12 procent færre.

DIAGRAM 9: Udviklingen i antal danskejede fritidshuse i Skåne 2015–2025



Om statistiken/fritidshus

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 adresseland, og kun fysiske personer der er omfattet af undersøgelsen.

Det er ikke muligt for udlændinge at købe et fritidshus i Danmark - med mindre de får dispensation, fordi køberen opfylder visse krav, herunder personens til-

knytning til Danmark. Derfor oplyses der kun statistik for antallet af fritidshuse i Skåne med en ejer, der er bosiddende i Danmark.

**DRESUNDS
INDEX**
UDVIKLINGEN

VÆKST



REGIONERNE I NORDEUROPA

Medicinalindustrien løfter Østdanmark – Sverige gør comeback

Når genopretningen efter covid aftager, bliver forskellene mellem de nordeuropæiske regioner stadig tydeligere. Servicebaserede økonomier har klaret sig bedst, mens eksportafhængige regioner sakker bagud. Danmark skiller sig ud som undtagelsen drevet af medicinalindustrien i højkonjunktur.

I takt med at genopretningen efter covid klinger af, træder de underliggende forskelle mellem regionerne stadig tydeligere frem. Den danske økonomi var i 2024, ligesom året før, stærk. Bruttoværditilvæksten (BVT) i Region Hovedstaden og Region Sjælland steg med henholdsvis 8 og 5 indeksheder, og den danske hovedstadsregion udvidede dermed afstanden til de øvrige nordeuropæiske regioner. Væksten i Sydsverige og Stockholm tog mere fart end i 2023 med en stigning på 3 indeksheder hver. Berlin og Amsterdam steg med knap 1 indeksheder hver, en markant opbremsning sammenlignet med de seneste år. Hamborg noterede en stigning på 2 indeksheder, og Helsinki var den eneste region, hvor BVT faldt, om end kun marginalt med 0,2 indeksheder.

Lægemedelindustrien driver Danmark

De seneste års kraftige BVT-vækst i Danmark har én hovedforklaring: Novo Nordisk og lægemiddelindustriens ekspansion. Ifølge Økonomiministeriet har BVT-væksten uden lægemiddelsektorens bidrag været betydeligt mere beskedent. Todelingen ses tydeligt i udenrigshandlen, hvor lægemiddelindustriens billige inputvarer og dyre eksportprodukter har skabt et voksende handelsoverskud, det vil sige, at eksporten overstiger importen. Prognoserne peger på, at geo- og handelspolitisk usikkerhed vil dæmpe udviklingen i den danske økonomi i 2025, selv om den fortsat er stærk.

Tysk økonomi halter, men udviklingen er forskellig i Hamborg og Berlin

Udfordringerne for den tyske økonomi fortsatte i 2024, og konjunkturvendingen udeblev. Økonomien har været hårdt presset siden Ruslands invasion af Ukraine og den efterfølgende omkostningskrise. Derudover bliver de strukturelle proble-

mer i den eksportorienterede fremstillingsindustri stadig tydeligere, idet den møder stigende konkurrence fra blandt andet Kina inden for kemi- og bilindustrien. Hertil kommer et mere protektionistisk handelsklima, demografiske udfordringer og omkostninger ved den grønne omstilling. Hamborg befinder sig midt i denne krise, mens Berlin med sin servicebaserede økonomi og livlige startups scene er blandt de hurtigst voksende regioner i måleperioden.

Svensk eksport klarede sig bedre end tysk

Både den svenske og den tyske økonomi er stærkt afhængige af en velfungerende eksportsektor. Men den svenske eksport har klaret sig væsentligt bedre i de seneste år. Ifølge SEB er den vokset med næsten 20 procent fra 2019 til 2024, mens den tyske vareeksport stort set har stået stille. Fremgangen er især drevet af tjenesteeksporten, hvilket formentlig i særlig grad har gavnet Stockholm med sin omfattende servicesektor. Samtidig har vareeksporten klaret sig overraskende godt på trods af svagheden i europæisk industri, blandt andet takket være en svag krone og konkurrencedygtige energipriser. En stærk national eksportsektor skaber desuden afledte effekter, der kommer hele landet til gode.

Tjenestedrevne regioner klarer sig bedst

Mønstret er tydeligt. Hamborg og Helsinki, som begge er stærkt afhængige af vareeksport, er blevet hårdt ramt af en svag konjunktur på vigtige eksportmarkeder og et usikkert globalt handelsmiljø. Det afspejles tydeligt i deres svage BVT-vækst i måleperioden. Amsterdam og Berlin har derimod klaret sig relativt godt takket være tjenestedrevne økonomier. BVT-væksten i de nordeuropæiske regioner bæres i stigende grad af servicesektoren, med Danmarks lægemiddelseksport som den store undtagelse.

134

Region Hovedstaden

Index 2015

122

Region Sjælland

Index 2015

115

Sydsverige

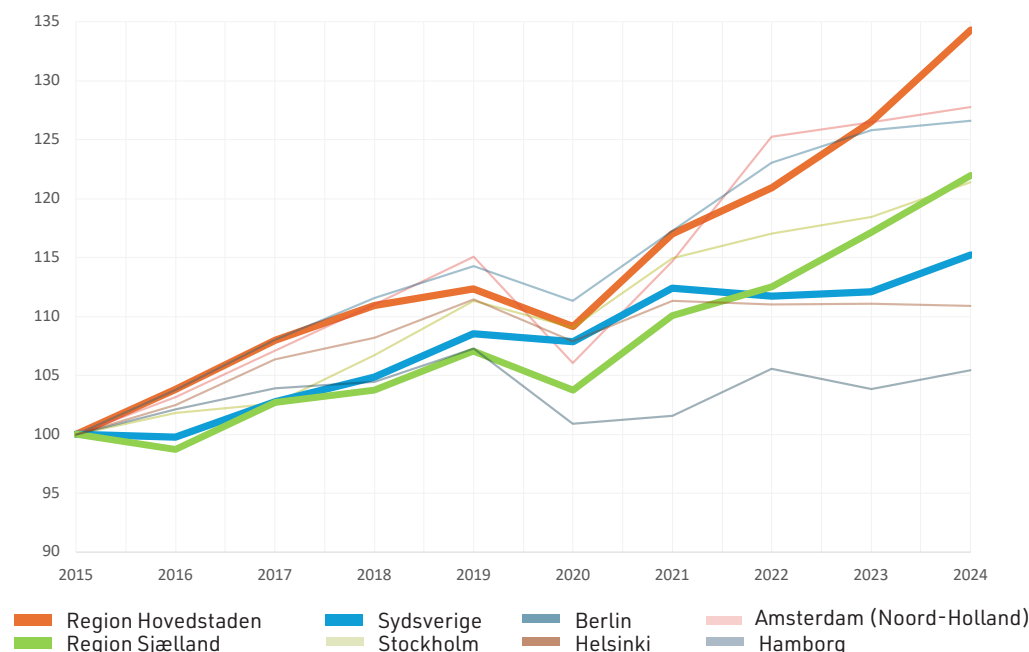
Index 2015

TABELL 1: Bruttoværditilvækst 2015–2024

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Region Hovedstaden	100	104	108	111	112	109	117	121	127	134
Amsterdam (Noord-Holland)	100	103	107	111	115	106	115	125	127	128
Berlin	100	104	108	112	114	111	117	123	126	127
Region Sjælland	100	99	103	104	107	104	110	113	117	122
Stockholm	100	102	103	107	111	109	115	117	118	121
Sydsverige	100	100	103	105	109	108	112	112	112	115
Helsinki	100	102	106	108	111	108	111	111	111	111
Hamborg	100	102	104	104	107	101	102	106	104	105

Index 100 = 2015

DIAGRAM 1: Bruttoværditilvækst 2015–2024



Kilde: Eurostat

Statistikken vedrører NUTS 2-regioner ifølge Eurostat, dvs. Oslo = Oslo og Viken, Amsterdam = Noord-Holland, Stockholm = Region Stockholm, Sydsverige = Skåne og Blekinge, Helsingfors = Helsinki-Uusimaa. Berlin og Hamburg har samme inddeling i NUTS 2 og 3.

SVERIGE / DANMARK

Væksten afhænger af husholdningerne

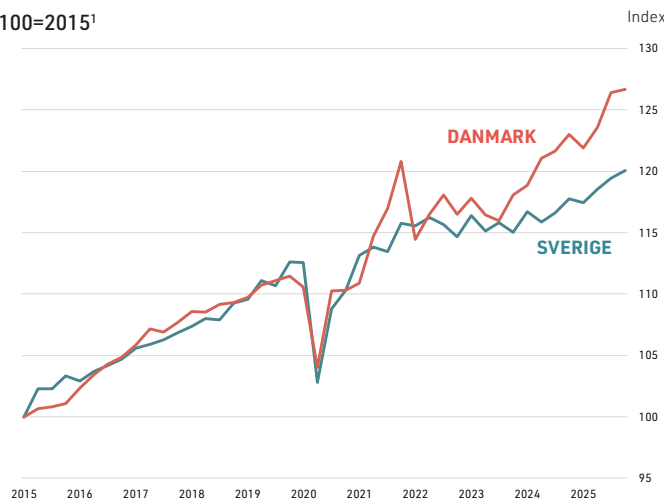
I Sverige aftager pessimismen, og væksten begynder at vende tilbage. I Danmark sker det modsatte. På trods af flere år med stærk BNP-vækst stiger pessimismen, og det indenlandske forbrug bidrager fortsat overraskende lidt til den danske vækst. Frem mod 2026 deler nabolandene en fælles udfordring: at få husholdningerne til at begynde at forbruge.

Danmarks væksttrend fortsatte i 2025. BNP-væksten endte på 2,9 procent, men billedet er todelt. Væksten er drevet af en stærk eksport af lægemidler, mens husholdningernes forbrug er forblevet svagt. Det er på trods af stigende reallønninger, inflation under kontrol og lavere styringsrenter. Nationalbanken peger på, at forbrugskvoten er faldet til et historisk lavt niveau, hvilket de forklarer med øget usikkerhed og udbredt pessimisme blandt husholdningerne. Uroen skyldes blandt andet handelspolitisk usikkerhed og krigen i Iran, en konflikt, som bekymrer Nationalbanken mere end deres svenske modpart.

Fremadrettet forventer Nationalbanken en vækst på 1,8 procent i 2026. Offentligt forbrug og offentlige investeringer ventes at bidrage markant, drevet af forsvarsinvesteringer. Men det er husholdningernes forbrug, der står for det største bidrag i prog-

DIAGRAM 2: BNP-udvikling Sverige og Danmark 2015-2025

Index 100=2015¹



BNP DKK/indbygger 2025

415 000²
Sverige

509 000
Danmark

Kilde: DST, SCB og Macrobond. Cifrene for 2025 er prelimnære
¹ Index 100 svarer til K1 2025.
² I lokal valuta udgør BNP pr. indbygger 615 000 SEK. Dette beløb er omregnet til danske kroner ved hjælp af den gennemsnitlige valutakurs for 2025, som er 0,67 DKK per SEK.

BRP per indbygger 2024 (i DKK*)

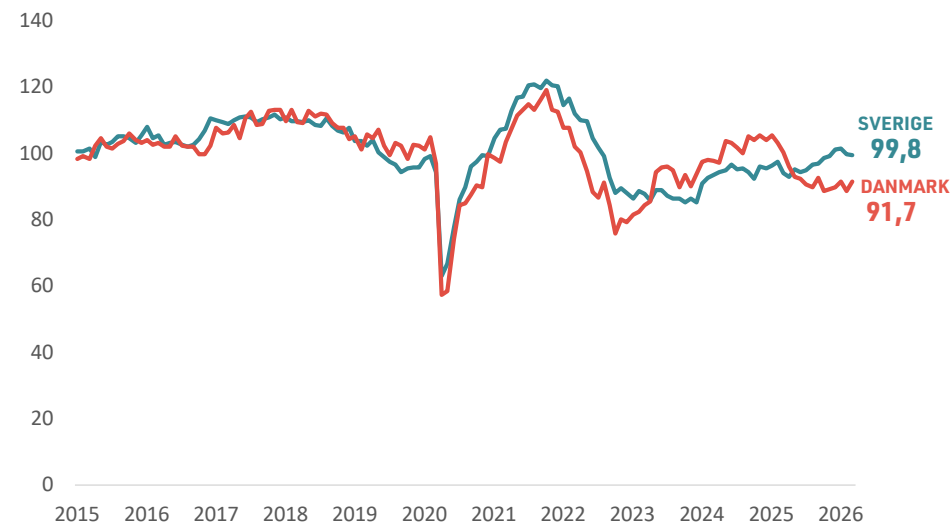
562.000 Stockholms län	676.000 Region Hovedstaden
347.000 Skåne län	347.000 Region Själland

Kilde: SCB, DST og Macrobond
 *Omregnet med den gennemsnitlige valutakurs for 2025, som er 0,67 DKK pr. SEK.

nosen. Lægemedelindustrien forventes fortsat at bidrage positivt, men i mindre omfang end tidligere. Sveriges BNP steg med 1,5 procent i 2025, men mod slutningen af året begyndte en genopretning at tage fart med uventet stærk beskæftigelses- og BNP-vækst i fjerde kvartal. Trods dette består der fortsat udfordringer, ikke mindst den høje arbejdsløshed, som i 2025 var på 8,8 procent.

Prognosen for 2026 minder på flere måder om den danske, bortset fra arbejdsmarkedet. Riksbanken forventer en BNP-vækst på 2,2 procent i 2026, og at arbejdsløsheden gradvist vil falde. Sverige befinder sig i en tydelig genopretning efter flere år med lav økonomisk vækst, og i modsætning til Danmark er landet præget af stigende optimisme, hvilket også afspejles i konjunkturbarometeret i diagram 3. Ligesom i Danmark bliver husholdningernes forbrug den afgørende faktor, mens en ekspansiv finanspolitik og omfattende forsvarsinvesteringer forventes at drive det offentlige forbrug og de offentlige investeringer frem.

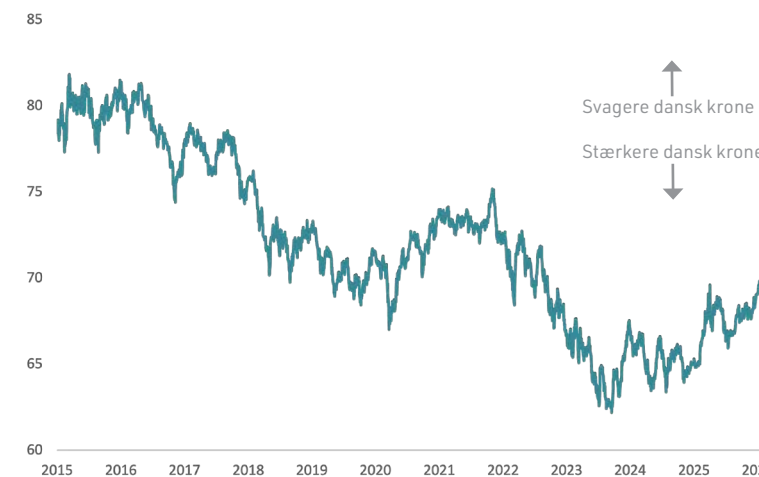
DIAGRAM 3: Stemningsbilledet i dansk og svensk økonomi



Kilde: Eurostat: Economic sentiment indicator (ESI)

I en længere periode har danske forbrugere og virksomheder haft et mere optimistisk syn på økonomien end deres svenske naboer. Men i løbet af det seneste år har billedet ændret sig, og siden maj 2025 har det svenske konjunkturbarometer ligget højere end det danske. Faldet i det danske sentiment falder sammen med Donald Trumps tiltrædelse og de handelstoldsatser, der blev indført i løbet af foråret og har ramt det danske stemningsbillede hårdt.

DIAGRAM 4: Den danske krone i forhold til den svenske

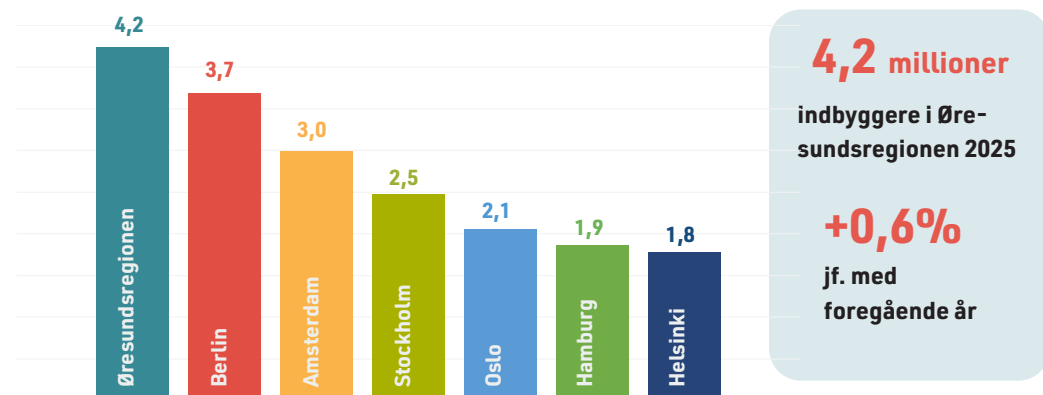


Kilde: Nationalbanken

Den danske krone (DKK), som er knyttet til euroen, har gennem en længere periode styrket sig over for den svenske krone. I løbet af 2025 vendte udviklingen dog, og den svenske krone blev markant styrket over for andre valutaer, hvilket ifølge Sveriges Riksbank skyldtes Sveriges robuste statsfinanser og forbedrede vækstudsigter. I forbindelse med krigen i Iran og øget global usikkerhed har kronen dog mistet en del af denne fremgang og stod den 20. april 2026 i 69 DKK for 100 SEK.

DIAGRAM 5: Befolkningsudvikling i udvalgte regioner

Antal (millioner) bosatte i udvalgte nordeuropæiske regioner i 2025

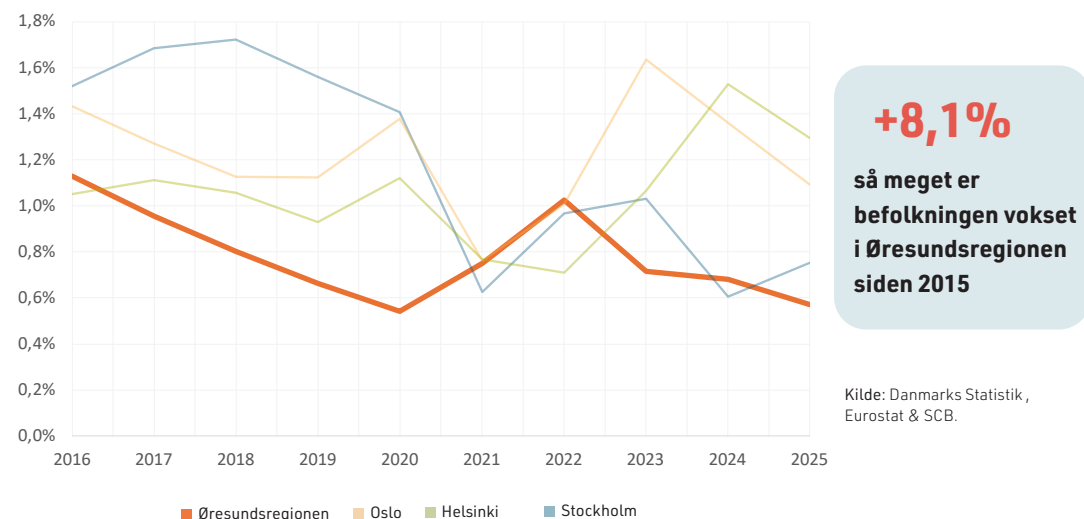


Kilde: Danmarks Statistik, Eurostat & SCB.

I perioden 2015-2025 er befolkningen i Øresundsregionen vokset med godt 318.000 personer, svarende til 8,1 procent. Det er en lavere vækstrate end i Oslo, Stockholm og Helsingfors, som alle er vokset med over 11 procent i samme periode. Øresundsregionens befolkningstilvækst nåede sit højdepunkt i 2022, men er siden aftaget. I 2025 steg befolkningen med 0,6 procent, hvilket er det laveste niveau i flere år og en vækstrate, der ligger tættere på Berlin og Amsterdam end de hurtigst voksende nordiske hovedstadsregioner.

DIAGRAM 6: Befolkningsudviklingen i udvalgte regioner

Årlig befolkningsudvikling målt i procent (2015-2025)

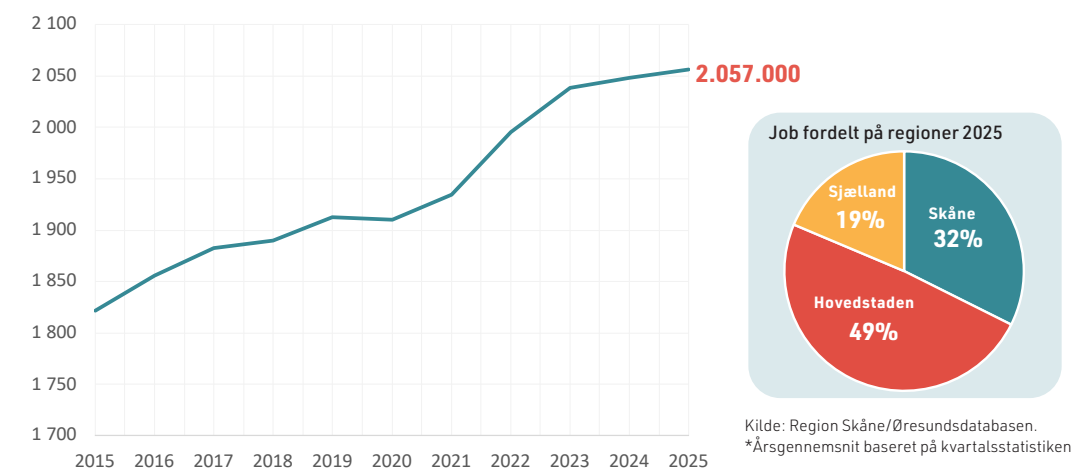


Kilde: Danmarks Statistik, Eurostat & SCB.

I 2025 var 2.057.000 personer beskæftiget i Øresundsregionen, 0,4 procent flere end året før. I Region Hovedstaden, som har flest beskæftigede i regionen, steg beskæftigelsen med 1,1 procent til 1.007.000 personer. I Skåne steg beskæftigelsen marginalt med 0,2 procent, mens Region Sjælland oplevede et fald på 1,2 procent, svarende til godt 5.000 færre beskæftigede.

DIAGRAM 7: Beskæftigelsen i Øresundsregionen

Udviklingen i antal beskæftigede (1 000 personer) 2015-2025*

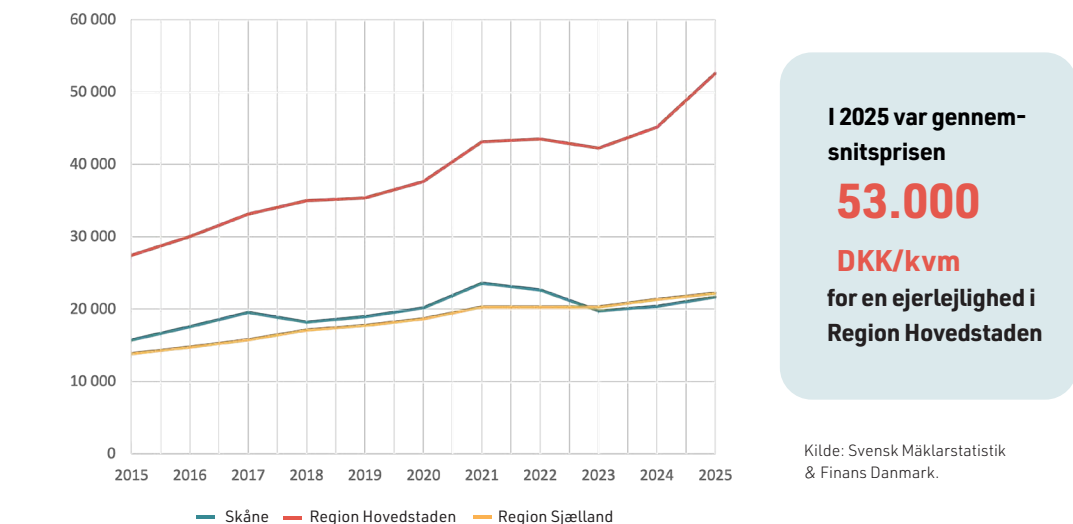


Kilde: Region Skåne/Øresundsdata-basen. *Årsgennemsnit baseret på kvartalsstatistikken

I 2025 var 2.057.000 personer beskæftiget i Øresundsregionen, 0,4 procent flere end året før. I Region Hovedstaden, som har flest beskæftigede i regionen, steg beskæftigelsen med 1,1 procent til 1.007.000 personer. I Skåne steg beskæftigelsen marginalt med 0,2 procent, mens Region Sjælland oplevede et fald på 1,2 procent, svarende til godt 5.000 færre beskæftigede.

DIAGRAM 8: Lejlighedspriser i Øresundsregionen

Gennemsnitlig udvikling i ejerlejlighedspriser (i DKK*) 2015-2025



Kilde: Svensk Mäklarstatistik & Finans Danmark.

Ejerlejlighedspriserne i Region Hovedstaden fortsætter med at stige kraftigt. I 2025 var gennemsnitsprisen 53.000 DKK pr. kvadratmeter, en stigning på 16 procent i forhold til året før. De største prisstigninger er sket i Københavnsområdet, hvor stigningen var tæt på 20 procent. I Skåne steg priserne med 3 procent, mens de i Region Sjælland steg med 4 procent i forhold til året før.

*De svenske priser på ejerlejligheder er omregnet til DKK ved hjælp af den gennemsnitlige valutakurs for det pågældende år.

DIAGRAM 9: Nyetablering af virksomheder i Øresundsregionen

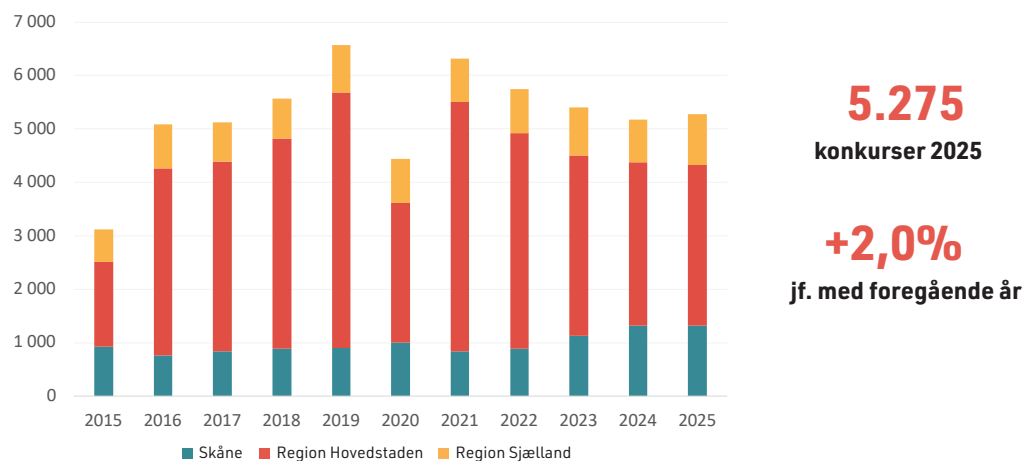
Udvikling i antal nye virksomheder i Region Hovedstaden, Region Sjælland og Skåne 2015-2024



I 2024 blev der registreret knap 26.000 nye virksomheder i Øresundsregionen, hvilket svarer til en stigning i nyetableringen på 4 procent sammenlignet med 2023, som var det svageste år i hele måleperioden. Det er især Skåne, der driver genopretningen med en fremgang på 8 procent, og det var også Skåne, der stod for det største fald i nyetableringen året før. I Region Hovedstaden og Region Sjælland har nyetableringen derimod ligget forholdsvis stabilt i begge år.

DIAGRAM 11: Konkurser i Øresundsregionen

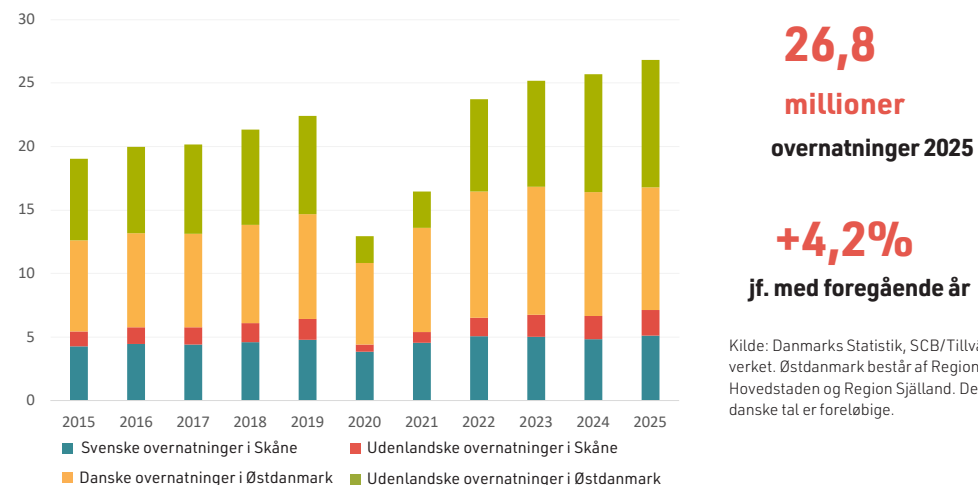
Udvikling i antal konkurs i Region Hovedstaden, Region Sjælland og Skåne 2015-2025



Antallet af konkurs i Øresundsregionen steg en smule i 2025 til knap 5.300 efter et fald året før. Stigningen drives udelukkende af Region Sjælland, hvor konkurserne steg med næsten 19 procent, mens antallet af konkurs i Skåne og Region Hovedstaden faldt sammenlignet med 2024. Region Hovedstaden stod dog som sædvanlig for langt størstedelen af konkurserne i regionen med 75 procent af det samlede antal.

DIAGRAM 10: Gæstenætter i Øresundsregionen

Udvikling i antal millioner overnatninger i Østdanmark og Skåne 2015-2025

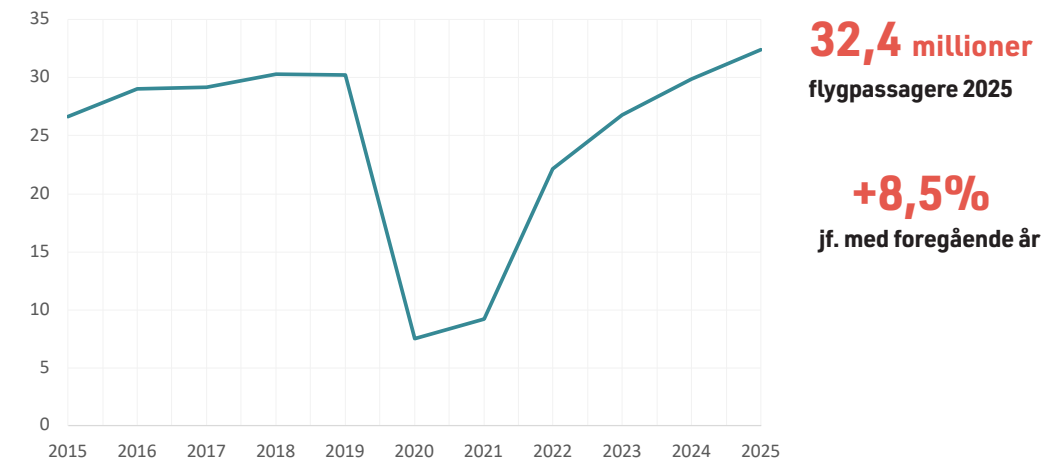


Antallet af gæstenætter i Øresundsregionen nåede op på 26,8 millioner i 2025, det højeste niveau i hele måleperioden og en stigning på 4,2 procent sammenlignet med året før. Ligesom i 2024 er det de internationale besøgende, der driver væksten, med stigninger på 10,3 procent i Skåne* og 7,5 procent i Østdanmark**. Danske indenlandske gæstenætter faldt en smule, mens svenske indenlandske gæstenætter i Skåne steg med 5,3 procent.

* I 2024 skiftede mange hoteller bookingsystem, hvilket har medført, at gæsternes bopæl ikke registreres. Antallet af overnatninger i Skåne, hvor bopælen er ukendt, er fortsat højere (105 000) end de historiske niveauer, men det er 93 000 færre end i 2024. Disse indgår ikke i statistikken.
** DST har i 2024 ændret beregningsmetoden for overnatninger i lystbådehavne tilbage til 2007.

DIAGRAM 12: Flypassagerer i Københavns Lufthavn

Udvikling i samlet antal flypassagerer (i millioner) i Københavns Lufthavn 2015-2025



I 2025 rejste 32,4 millioner passagerer gennem Københavns Lufthavn, en stigning på 8,5 procent sammenlignet med året før. Det betyder, at lufthavnen overgår sin tidligere rekord fra 2018 og dermed fuldender genopretningen efter pandemiårenes markante nedgang.

RESUNDS
INDEX
UDVIKLINGEN

APPENDIX



Fakta: Rejsemuligheder over Øresund

Sådan rejser privatpersoner

Færge mellem Helsingør- Helsingborg

Pendling, fritids- og busnesstrafik

Rejsetype: fodgængere, cykel, motorcykel, bil, husbil, bus (ej linjetrafik)

Billettype: enkel- og returbillet, klippekort, pendlerkort, bilbillet

Aktører: Øresundslinjen, Sundbusserne (kun persontrafik)



Tog mellem København-Malmø, via Øresundsbron

Pendling, fritids- og busnesstrafik

Rejsetype: fodgængere, cyklister

Billettype: enkel- eller døgnbillet, pendlerkort (30 dage eller Flexbiljett)

Aktør: Skånetrafiken



Bil mellem København-Malmø, via Øresundsbron

Pendling, fritids- og busnesstrafik

Rejsetype: bil, motorcykel, husbil

Billettype: enkelbillet, ØresundGO (fritids-, pendler- eller businessaftale)

Aktør: Øresundsbro Konsortiet



Bus mellem København-Ystad, via Øresundsbron

Fritidstrafik (Bornholmslinjen Ystad-Rønne)

Rejsetype: bus

Billettype: enkel- eller returbillet

Aktør: Kombardo Expressen



Anden persontrafik over Øresund*:

* SJ's hurtigtog fra København til Stockholm

* Snälltågets nattog fra Malmø til Hamborg/Berlin og Østrig (trafikken køres periodevist igennem året)

* Bornholmslinjens færgetrafik Rønne-Ystad

* Tal for disse rejser er ikke inkluderet i rapporten

SÅDAN TRANSPORTERES GODS OVER ØRESUND

Lastbil via færge Helsingør-Helsingborg

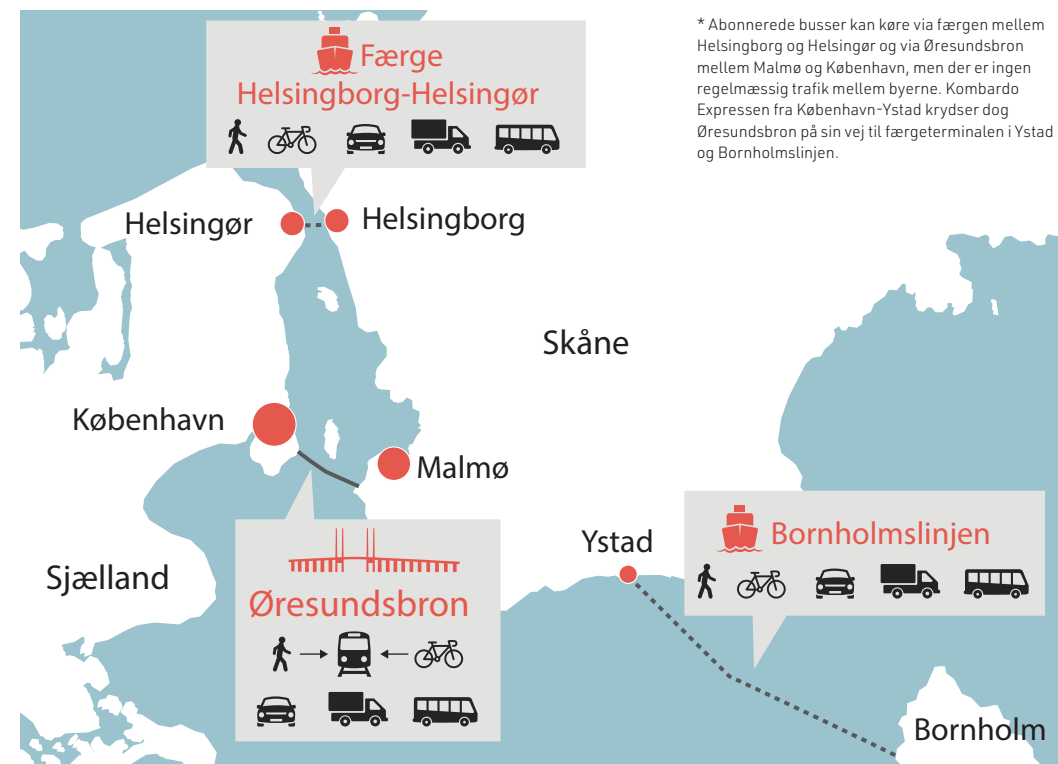
Inkluderer vare- og lastbiler fra seks meter.

Lastbil via Øresundsbron

Godstrafik med lastbiler og fra 2019 også varebiler fra seks meter.

Tog via Øresundsbron

Trafikken måles ud fra antal godsvogne.



* Abbonerede busser kan køre via færgen mellem Helsingborg og Helsingør og via Øresundsbron mellem Malmø og København, men der er ingen regelmæssig trafik mellem byerne. Kombardo Expressen fra København-Ystad krydser dog Øresundsbron på sin vej til færgeterminalen i Ystad og Bornholmslinjen.

FORSKELLIGE KATEGORIER AF REJSENDE OVER ØRESUND

Pendlere

Personer, der bor på den ene side af Øresund og arbejder eller studerer på den anden side. Hjemmearbejde og grænsebestemmelser under coronapandemien betyder, at rejser over Øresund nu ofte kombineres med digitalt arbejde hjemmefra. Det er derfor vigtigt at skelne mellem antallet af pendlere og antallet af pendlerrejser.

Fritidsrejsende

Består af flere forskellige grupper af rejsende. Nogle besøger venner eller familie på den anden side af Øresund. Valutakursen gør Sverige til et lavprisland. Danskerne rejser derfor f.eks. til Sydsverige for at handle, gå på restaurant eller bo på spahoteller. Svenskere rejser til Danmark for at nyde kultur og underholdning, handle og måske spise på en af de mange Michelin-restauranter i København. En anden gruppe svenskere kører gennem Danmark på vej til at købe vin og spiritus i discountbutikker i Nordtyskland.

Lufthavsrejsende

Københavns Lufthavn er også den internationale lufthavn for hele Sydsverige med direkte togforbindelser fra Stockholm, Göteborg, Kalmar og Karlskrona.

Forretningsrejsende

Forretningsrejsende over Øresund eller via Københavns Lufthavn til andre byer er en vigtig gruppe af rejsende.

Erhvervschauffører

Taxaer, busser og lastbiler kører regelmæssigt over Øresund. Erhvervschaufførerne er yderligere en stor gruppe.

Beboere på Bornholm

De ca. 40.000 beboere på Bornholm, turister, sundheds- og militærpersonale, der rejser mellem solskinsøen og resten af Danmark, vælger ofte færgen mellem Rønne og Ystad og derefter en transitrejse gennem det sydlige Skåne og over Øresundsbron.

Fritidshusejere

Cirka 10.000 svenske fritidshuse har danske ejere og yderligere omkring 11.000 fritidshuse har tyske ejere. De krydser ofte Øresund på vej til feriehusene.

Fjerntogsrejsende

SJ's hurtigtog X2000 kører direkte fra København til Stockholm, og Snälltåget har sæsonvise nattog til Berlin og Østrig.

Om Øresundsindex

Formålet med et Øresundsindex:

Øresundsinstituttet 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 Øresundsinstituttets 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 Øresundsinstituttet i samarbejde med faktapartners til Øresundsindex – Trafikken over Øresund

ØRESUNDSINDEX TRAFIKEN OVER ØRESUND PUBLICERES KVARTALSVIS

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



Fremgangsmåde:

Arbejdet med Øresundsindex er baseret på flere trin. Øresundsinstituttet 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. (Læs mere om udvælgelse og vægtning her.)

Tema: Et udvalgt tema om Femern Bælt-forbindelsens betydning for tursimen i Øresundsregionen er medtaget i dette års Øresundsindex. Det består af kvalitativ data i form af interviews af aktører fra turistbranchen og andre aktører, der arbejder inden for Femern-byggeriet. Udvalgt statistik om turistudviklingen i Danmark og Sverige fra SCB og Danmarks Statistik er også medtaget.

Vækstparametre: For at måle udviklingen i integration og bevægelighed over Øresund har vi valgt at tage udgangspunkt i officielle statistikker fra Danmarks Statistik og SCB, men i nogle tilfælde også på andre statistiske kilder. Det meste af statistikken er tilgængeligt i åbne statistiske databaser. Ud over statistikken for selve indekset har vi udviklet en række forskellige parametre for at give et bredere billede af udviklingen i Øresundsregionen i forhold til befolkningstilvækst, erhvervslivet, arbejdsmarkedet og boligmarkedet.

2015 som index 100:

Året 2015 er valgt som indeks 100. 2015 var før ID- og grænsekontrol påvirkede trafikken (Sverige indførte grænsekontrol den 12. november 2015). Det år var der ikke nogen betydelig opgang eller nedgang og ingen større forskel i konjunktur mellem de to lande. Valutakursen lå på et normalt niveau omkring 125 SEK for 100 DKK. 2015 betragtes derfor som et relativt normalt sammenligningsår. Der er desuden tidsseriebrud i flere af statistikkerne, hvis man følger udviklingen længere tilbage i tiden.

Dataindsamling

Indikatorer til Øresundsindex:

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. Tidsserierne som undersøges er 2015 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. Dvs. 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 2015-2025)

Statistikken kommer delvist fra Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafikken/DSB, Øresundslinjen og Helsingborgs Hamn (Sundsbusarna) og omfatter passagerrejser over Øresund med bil, tog og færge. Statistikken over persontrafikken mellem Helsingborg og Helsingør er baseret på Øresundslinjen enkelt- og turbilletter, AutoBizz smart. 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 busstrafik, herunder rutekørsel mellem København og Ystad (Bornholmerbussen) til Bornholmerfærgen. Seneste aktuelle år er 2025.

Kilde: [Øresundsinstituttet/Øresundsindex 2025, Øresundsbro Konsortiet, Trafikverket, Øresundslinjen og Helsingborg Hamn \(Sundsbusserne\)](#)

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, 2015-2025)

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdata-

sen 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. Metoden til at udarbejde grænsependlingsstatistikken er blevet ændret efter en lang pause i udvekslingen af statistik mellem Danmark og Sverige. Region Skåne har sammen med Danmarks Statistik og SCB (Sveriges statistikmyndighed) udviklet en ny metode til at beregne antallet af grænsependlere. Tallene omfatter grænsependlere fra hele Sverige til den danske del af regionen (Region Sjælland og Region Hovedstaden) i 2015-2023 og grænsependlere fra hele Danmark til Region Skåne i 2015 og 2019-2023. Den nye metode omfatter flere personer, fordi metoden er anderledes og kan identificere flere personer, der arbejder i det ene land og bor i det andet, oplyser Region Skåne og Danmarks Statistik. De nye tal for pendling fra den danske til den svenske side af Øresund er dog kun tilgængelige for 2015 og 2019-2023, og derfor er udviklingen i perioden 2016-2018 estimeret. Vi har antaget samme tendens som for pendling fra Sverige til Danmark, fordi der ikke er noget, der tyder på, at det skulle være anderledes. Rejser i begge retninger har været påvirket af ID- og grænsekontroller, og udbud og efterspørgsel samt eventuelle erhverv med manglende arbejdskraft har været ens på begge sider af sundet i perioden, så der er ikke noget særligt incitament til, at danskere i højere grad skulle have rejst til Skåne end svenskere til Østdanmark. Øresundsindexet bruger helårstatistikken fra Øresunds-databasen frem til seneste tilgængelig år 2024. Indekstallet for 2025 er opregnet ved hjælp af kvartalsstatistikken fra 2025. Kvartalsstatistikken er dog ikke sæsonkorrigeret og kan omfatte personer, der har pendlet i en kortere periode og som derfor ikke er med i statistikken.

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 22.000 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, 2015-2025)

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.

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 Universitetskanslersämbetet 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. Det seneste aktuelle år er 2024.

ERHVERVSLIV

Virksomheder i nabolandet (vægt 0,10) (antal virksomheder, regional statistik, 2015-2023/2024)

Statistikken kommer fra Tillväxtanalys i Sverige og angiver antallet af danskejede virksomheder i Sverige/Skåne og Xtelligent Data samt Det Centrale Virksomhedsregister som angiver svenske virksomheder i Danmark/Østdanmark. Statistikken fra Xtelligent Data er baseret på digitale danske årsrapporter for regnskabsårerne 2014 til 2024, som er sammenkørt med CVR-registerdata fra årsrapportens balancedato. Virksomheder, hvor mere end 50 % af ejerne er bosiddende i Sverige, er medtaget. Ejerandelene er baseret på virksomhedernes egne oplysninger til Erhvervsstyrelsen og kan derfor indeholde fejl. De bør derfor anvendes med forsigtighed. Regnskabsdata for regnskabsåret 2025 vil først være endeligt indberettet og offentliggjort på CVR i 2. halvår 2026.

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. Tillväxtanalys har revideret statistikken og sorteret virksomheder fra, som ikke længere er aktive. Fra og med referenceåret 2022 definerer statistikmyndigheden virksomheder ud fra forretningsenheder i stedet for juridiske enheder. For at beregne udviklingen i indekssværdien har vi justeret tallene for 2015-2021 på baggrund af den procentvise ændring i 2022-tallene, som er beregnet ud fra den gamle og den nye metode. Det seneste år er 2023.

Kilde: [Tillväxtanalys/Xtelligent Data/CVR](#)

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. Nyt for i år er, at der anvendes regionale statistikker, da de kan give et bedre billede af virksomhedsetableringer 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 2015-2025)

Statistikken kommer fra rapportererne Øresundsindex - Trafiken over Øresund 2025 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 godstogsvoagne, der krydser Øresundsbron pr. kvartal. 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, før det består tallene af lastbiler over ni meters længde. Det er ikke muligt at måle retning eller start- og slutdestination. Det seneste aktuelle år er 2025.

Kilde: [Øresundsinstittet/Øresundsindex Q4 2024](#)

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, 2015-2025)

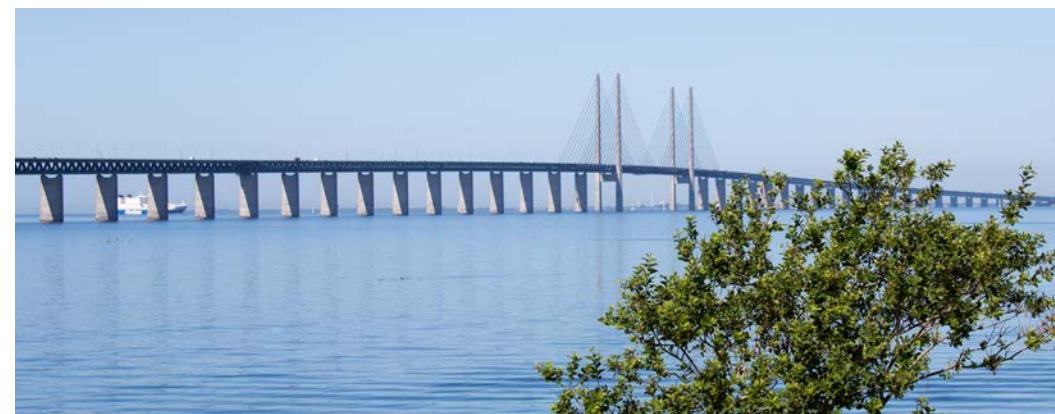
Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdata-basen og angiver antallet af personer, der flytter deres bopælsadresse fra en kommune i Østdanmark til en kommune i Skåne eller fra Skåne til Østdanmark. I dette indeks sammenfattes antallet af flytninger over Øresund i begge retninger til et enkelt tal. Seneste aktuelle år er 2025. 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 3.000 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.

Bosat i nabolandet (vægt 0,10) (antal svenskfødte/danskfødte bosatte i nabolandet, regional statistik 2015-2025)

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 2016 angivet i 2015, og det tilsvarende tal for de efterfølgende år. Tallet for 2025 er således fra 1. januar 2026 for den danske statistik



og fra 31. december 2025 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.

Kilde: [Danmarks Statistik, SCB](#)

Vægtningen er baseret på, at hverdagsintegrationen 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. 30.500 personer.

Gæsteovernatninger (vægt 0,15) (antal gæsteovernatninger i nabolandet, regional statistik, 2015-2025)

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, feriebyer, vandrerhjem og formidlede lejligheder og hytter (SoL). 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, camping, lystbådehavn og feriehus. Kun hoteller og feriecentre med mere end 40 sengepladser indgår i statistikken. Fra 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 turistindustrien på begge sider af sundet. Det seneste aktuelle år er 2025, 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 2015-2025)

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 køberen 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 2025.



Vækstparametre:

For at kunne beskrive den bredere udvikling i Øresundsregionen bruges forskellige parametre. Datakilderne er hovedsagligt Danmarks Statistik og SCB, men der bliver også brugt andre kilder:

Gross Value Added (regionale statistikker 2015-2024)

Statistikkerne leveres af Eurostat og er et mål for den økonomiske udvikling i regionerne. De regionale regnskaber er udarbejdet i henhold til retningslinjerne i det europæiske regnskabssystem (ESA2010) og er derfor sammenlignelige.

Kilde: [Eurostat](#)

BNP

Statistikkerne leveres af Danmarks Statistik og SCB og viser udviklingen i bruttoregionalproduktet indekseret fra 2015 til 2024 på kvartalsbasis og BNP pr. indbygger i lokal valuta. Der foretages også en beregning af disse tal for at få beløbet i euro, hvor BNP i løbende priser omregnes til euro til den gennemsnitlige valutakurs i det aktuelle år og divideres med befolkningen i det aktuelle år.

Kilde: [Danmarks Statistik](#), [SCB](#)

Konjunkturbarometer (konjunkturundersøgelse, national statistik 2015-2025)

Statistikkerne kommer fra Eurostat og er vægtede indikatorer for den økonomiske situation. Kilde: [Eurostat](#)

Valutakurs (vekselkurs 2015-2025)

Statistikken er leveret af Riksbanken og Danmarks Nationalbank og viser den daglige valutakurs for DKK/SEK.

Kilde: [Nationalbanken](#), [Sveriges riksbank](#)

Befolkning (antal indbyggere, regional statistik, 2015-2025)

Statistikken kommer fra Danmarks Statistik og SCB og angiver antallet af indbyggere i Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland. Til sammenligning med andre regioner i Nordeuropa anvendes også statistikker fra Eurostat og

det norske Statistisk Sentralbyrå. For at sammenligne med andre regioner anvendes NUTS 2-regioner i henhold til Eurostat, dvs. Oslo = Oslo og Viken, Amsterdam = Noord-Nederland, Stockholm = Region Stockholm. Berlin, Hamborg og Helsinki har samme opdeling i NUTS 2 og 3. Øresundsregionen er slået sammen af Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Skåne ifølge statistik fra DST/SCB.

Kilde: [Danmarks Statistik](#), [SCB](#), [Statistisk sentralbyrå](#), [Eurostat](#)

Beskæftigelse (antal beskæftigede, regional statistik, 2015-2025)

Statistikken kommer fra Region Skåne/Øresundsdata-basen og er baseret på AKU-statistik, som er baseret på en fælles europæisk metode til måling af arbejdsløshed i henhold til Labour Force Survey (LFS). Statistikken er baseret på en stikprøvebaseret interviewundersøgelse, som har til formål at belyse borgernes tilknytning til arbejdsmarkedet. Statistikken er dog ikke særlig pålidelig på regionalt niveau, men ifølge Danmarks Statistik er den den bedste til at sammenligne arbejdsmarkedsstatistikker internationalt.

Kilde: Region Skåne/Øresundsdata-basen og [Danmarks Statistik](#)

Nye virksomheder (antal virksomheder, regional statistik, 2015-2025)

Statistikken kommer fra Tillväxtanalys og Xtelligent Data. Den svenske statistik omfatter nye virksomheder, herunder enkeltmandsvirksomheder, som ikke har såkaldt navnebeskyttelse. Den omfatter ikke ejerskifte, ændring af juridisk form eller andre omorganiseringer. Den danske statistik er baseret på Det Centrale Virksomhedsregister (CVR). Der er medtaget samtlige årsrapporter hvor mindst én juridisk ejer på balancedatoen er registreret i CVR som bosat i Sverige. Det danske tal er foreløbigt for 2023 og det svenske for 2022.

Kilde: [Tillväxtanalys](#), [Xtelligent Data](#)

Konkurser (antal, regional statistik, 2015-2025)

Statistikken kommer fra Danmarks Statistik og SCB og angiver antallet af virksomheder, der er gået konkurs.

Statistikken opgøres i måneder i både Sverige og Danmark og summeres derfor for at få en årsstatistik.

Kilde: [Danmarks Statistik](#), [SCB](#)

Lejlighedspriser (kr./kvm, regional statistik, 2015-2025)

Statistikken kommer fra Finansdanmark og Svensk Måklarstatistik og angiver kr./kvm for henholdsvis ejerlejligheder og bostadsrätter. Den svenske statistik bruger et andet mål (K/T-tal) for huspriser, og derfor sammenlignes niveauet på husmarkedet ikke. De svenske tal vedrører det gennemsnitlige prisniveau i perioden og er baseret på salg, der rapporteres dagligt af ejendomsmæglere. Nybyggeri er inkluderet i dataene. De danske tal vedrører ejendomspriser

for realiserede køb på boligmarkedet og er den gennemsnitlige kr./kvm for ejerlejligheder i løbet af et kvartal.

Kilde: [Finansdanmark](#) og [Svensk Måklarstatistik](#)

Flytrafik (antal passagerer, 2015-2025)

Statistikken viser antallet af passagerer, der rejser til og fra Københavns Lufthavn.

Kilde: [Københavns Lufthavn](#)

Overnatninger (antal, regional statistik 2015-2024)

Statistikken kommer fra Danmarks Statistik og Tillväxtverket/SCB. Se mere på side 61.

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

Kilder

- Danmarks Nationalbank (2026) Outlook for the Danish economy
- News Øresund: "Färre svenskar studerar i Danmark - danska förändringar i läkarutbildningen påverkar" (18 december 2025)
- News Øresund: "Färre svenskar studerar i Danmark - danska förändringar i läkarutbildningen påverkar" (18 december 2025)
- HUI för Fastighetsägarna Syd (2025) Hur förväntas Fehmarn Bältförbindelsen påverka fastighetsägare i södra Sverige?
- Riksbank (2026) Penningspolitisk rapport
- SEB (2025) Nordic Outlook
- STRING (2025). Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link - Unlocking the Potential
- SWECO för Trafikverket (2025) Systemanalyser med fokus på godstrafik: Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält
- Økonomiministeriet (2024) Økonomisk Redegørelse

Interviewliste

- **Anders Nilsson**, operativ chef og partner i ESS Group
- **Fredrik Henriksson**, SJ:s kommunikationsdirektør
- **Lindy Kjøller**, destinationschef i Visit LollandFalster
- **Marco Andersson**, medgrundare och kommersiell chef för Snälltåget
- **Sara Brynskog**, inriks- och kommunikationschef i Visit Skåne
- **Stig Rømer Winther**, managing director i Femern Belt Development
- **Weronica Stålered**, vd för Destination Glasriket
- **Åge-Christoffer Lundeby**, Vys kommunikationschef

Samtale med forskere:

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

- **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

Statistikilder

- Danmarks Statistik
- DSB
- Finansdanmark
- Helsingborgs hamn (trafik med Sundsbussarna)
- Konjunkturinstitutet
- Københavns Lufthavn
- Nationalbanken
- Nordic Statistics database
- Punktighed över Øresund genom ledningars samverkan (Pöls)
- Region Skåne/Øresundsdata-basen
- Riksbanken
- Skånetrafiken
- Statistiska Centralbyrå
- Statistisk sentralbyrå
- Svensk Måklarstatistik
- Tillväxtanalys
- Tillväxtverket
- Trafikverket
- Xtelligent Data
- Øresundsbro Konsortiet
- Øresundsindex - Trafiken 2025
- Øresundslinjen

