

12. Trafiken över Öresund

Tio år med fast förbindelse

Den 1 juli 2010 är det tio år sedan Öresundsbron öppnades. Den stora förbättringen i tillgängligheten över södra Öresund satte fart på en integrationsprocess mellan Sundets båda sidor och främst mellan de två största städerna i regionen – Köpenhamn och Malmö. All trafik har ökat, men i synnerhet pendlingstrafiken har ökat oerhört mycket.

Färjor i norr – bro i söder

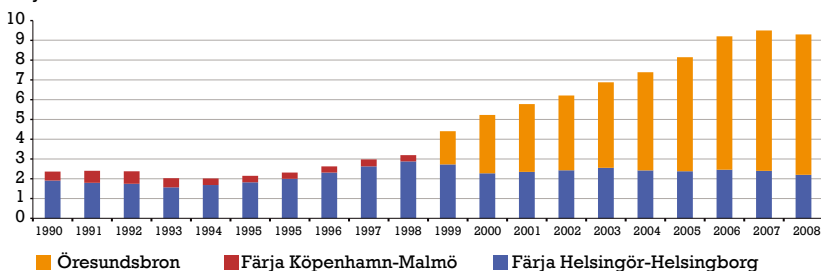
På 1990-talet passerades Öresund årligen av mellan två och tre miljoner bilar. År 2009 hade antalet fordon ökat till 9,3 miljoner och sammanlagt passerade 35,6 miljoner resenärer Öresund med bil, buss, tåg eller färja.

Efter en mindre nedgång i trafiken i början av 1990-talet ökade antalet fordon över Öresund med i genomsnitt tio procent per

år från 1995 till 1999. Nya rutter, fler avgångar, lägre priser samt ekonomisk tillväxt i Danmark och Sverige var orsaken till den ökade trafiken. Öppnandet av Öresundsbron resulterade i en ännu större trafikökning på 43 procent och den totala trafiken över Öresund växte i genomsnitt med tio procent varje år under perioden 2001–2007.

Trafiken över Öresund 1990-2008

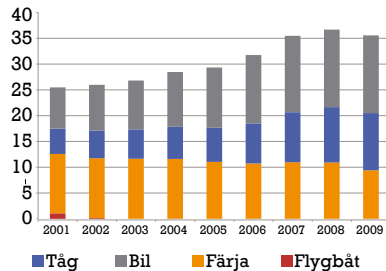
Miljoner fordon



Källa: Shippax och Öresundsbron

Personresor över Öresund 2001-2009

Miljoner personresor



Källa: Shippax och Öresundsbron

Dock utmärkte sig året 2008, eftersom trafiken över Öresund då ökade med tre procent – vilket innebar en ökning på 5,1 procent på Öresundsbron och en minskning på 2,6 procent i färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör. 2009 håller tendensen i sig, då all trafik över Öresund har minskat med 1,2 procent. Öresundsbron upplevde en liten uppgång på 0,5 procent, medan färjorna upplevde en minskning på 6 procent. Båda årens svaga tillväxt är tydliga uttryck för den lågkonjunktur som har drabbat både Danmark och Sverige i finanskrisens kölvatten.

Personbilstrafiken utgör mer än lejonparten, 92 procent, av all trafik över Öresund, medan lastbilstrafiken utgör sju procent och busstrafiken en procent av trafiken. 76 procent av all vägtrafik över Öresund kör över Öresundsbron. 78 procent av personbilstrafiken väljer att passera Öresund via Öresundsbron, medan färjorna mellan Helsingborg och Helsingör har mer än hälften, 54 procent, av lastbilstrafiken. 74 procent av alla personresor över Öresund görs via

Öresundsbron med antingen bil eller tåg.

Trafiken över Öresundsbron

182 miljoner människor har passerat Öresundsbron antingen i tåg eller bil sedan den öppnades år 2000 – 111 miljoner personer med bil och övriga 71 miljoner med tåg. Det är jämförbart med att hela Danmarks och Sveriges befolkning har tagit resan över Öresundsbron så mycket som tretton gånger var de första nio åren. De 111 miljoner personbilsresenärerna fördelar sig på 48 miljoner fordon under perioden 2000–2009.

Tågtrafiken

Tågtrafiken har upplevt en fantastisk utveckling. Från 2001 till 2009 har den rälsburna persontrafiken ökat från 4,9 miljoner till 11,1 miljoner passagerare – en ökning på 125 procent. År 2009 körde 56 800 passagerartåg och 7 250 godståg över bron.

Öresundståget fungerar främst som transportmedel internt inom regionen, där 90 procent av passagerarnas resor är regionala.

Fyra av fem tågresenärer är bosatta i Sverige och en av fem bor i Danmark. En mycket liten andel är invandrare.

Pendlingen driver även trafiken på järnvägen, där ca 60 procent av resenärerna på Öresundståget är arbets- eller studiependlare. Av de resterande 40 procenten är merparten fritidsresenärer, medan en liten del är affärs- och semesterresenärer.

Passagerartrafiken på järnvägen drivs främst av DSBFirst som tog över driften av Öresundståget i januari 2009. Godstrafiken på järnvägen på Öresundsbron är uppdelad på flera olika bolag. På den danska sidan går tågnätet förbi Köpenhamns flygplats Kastrup, via Hovedbanegården (Köpenhamns centralstation) och Nørreport till Helsingör. På den svenska sidan förgrenar nätet sig efter Malmö mot Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Citytunneln genom Malmös centrala delar, som öppnar i slutet av 2010, kommer att förkorta restiden mellan Köpenhamns centralstation och Malmö C med fem minuter.

Biltrafiken

När Öresundsbron öppnades hade man höga förväntningar på biltrafiken. Kanske till och med lite för höga för att verkligheten skulle kunna leva upp till dem. Efter en varm sommarmånad, då många bara reste över bron för att passera den, föll trafiken under hela hösten år 2000 och satte bottenrekord i januari 2001 då i genomsnitt 4 700 fordon passerade Öresundsbron per dag.

Dagens bild ser helt annorlunda ut. Så mycket trafik som körde över förbindelsen en kall januardag 2001 har man i dag i morgonrusningen mellan kl. 6 och 9. År 2009 passerade dagligen i genomsnitt 19 500 fordon över bron. Det är 141 procent mer än 2001, det första helåret som Öresundsbron var i drift. Under perioden mellan 2001 och 2007 tilltog trafiken med mellan 10 och 17 procent. År 2008 bröts denna trend när trafikökningen bromsades upp under andra halvåret till följd av den lågkonjunktur som drabbade både Danmark och Sverige i finanskrisens kölvatten.

All sorts trafik har ökat under Öresundsbrons första tio år, men särskilt anmärkningsvärd är pendlingens utveckling. Pendlingen utgör i dag 42 procent av all personbilstrafik, vilket kan jämföras med 5 procent år 2001. Två faktorer kan förklara denna utveckling. De mycket stora skillnaderna i bostadspriserna mellan regionens danska och svenska del har fått många danskar att flytta till Skåne. Den andra faktorn är högkonjunkturen i den danska ekonomin fram till 2007, vilket ledde till brist på arbetskraft på den danska sidan – ett problem som bland annat löstes genom att många svenskar fick jobb i Köpenhamnsområdet och därför blev pendlare. Dessa svenskar har i stor utsträckning hållit sig kvar på den danska arbetsmarknaden och är i dag en naturlig del av i stort sett varje arbetsplats i huvudstadsområdet.

Den regionala företagstrafiken utgör 18 procent av personbilstrafiken på Öresundsbron. Näringslivet har börjat utnyttja Öresundsregionens potential genom att bland annat samla kontor och avdelningar tvärs över

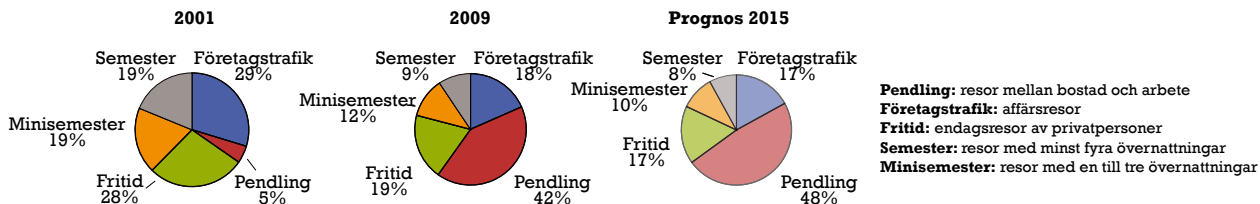
Öresund. Försäljningen tvärs över Öresund ökar också.

Semester- och fritidstrafiken svarar för resterande 40 procent av personbilstrafiken på Öresundsbron. Med finanskrisen kom ett annat fenomen att prägla trafiken över Öresundsbron. Den danska kronan är fast bunden till euron, medan den svenska kronan flyter, vilket resulterade i att den press som små valutor utsätts för vid en finanskris gjorde att den svenska kronan minskade i värde. Det har påverkat Öresundstrafiken på så sätt att många danskar åkt över till den andra sidan av Öresund för att shoppa och i synnerhet detaljhandeln i Malmö har de senaste arton månaderna gynnats av de många danska kunderna.

Startpunkt och resmål för resor över Öresundsbron

Den helt regionala trafiken över Öresundsbron mellan den danska och svenska delen av Öresundsregionen utgör 78 procent av den totala personbilstrafiken. Den interna-

Syfte med resan med personbil över Öresundsbron



Källa: Öresundsbron

Resströmmar för personbilstrafiken över Öresundsbron 2009

UTGÅNGSPUNKT	DESTINATION								Totalt
	Köpenhamn	Själland	Fyn/ Jylland	Europa	Skåne	Övriga Sverige	Bornholm	Norge / Finland	
Köpenhamn					7 %	2 %	4 %	0 %	14 %
Själland					2 %	1 %	1 %	0 %	5 %
Fyn/Jylland					1 %	1 %	1 %	0 %	3 %
Europa					0 %	1 %	0 %	0 %	2 %
Skåne	54 %	9 %	1 %	5 %					68 %
Övriga Sverige	2 %	1 %	1 %	4 %					7 %
Bornholm	0 %	0 %	0 %	0 %					1 %
Norge/Finland	0 %	0 %	0 %	0 %					0 %
Totalt	56 %	10 %	2 %	9 %	11 %	5 %	7 %	1 %	100 %

Källa: Öresundsbron. Fotnot: Uppgifterna är hämtade från enkätundersökningar och kan därför vara statistiskt osäkra.

tionella trafiken över Öresundsbron, som varken börjar eller slutar i Öresundsregionen, utgör endast sju procent av personbilstrafiken på bron.

Fördelningen mellan resenärer från Danmark och Sverige ser olika ut beroende på resans syfte. 97 procent av pendlarna och 86 procent av affärsresenärerna är bosatta i Sverige, medan 40 procent av fritidsresenärerna är bosatta i Danmark. Det är bara i minisemester- och semestertrafiken som andelen danskar är störst, nämligen 60 respektive 49 procent jämfört med 36 respektive 39 procent svenskar.

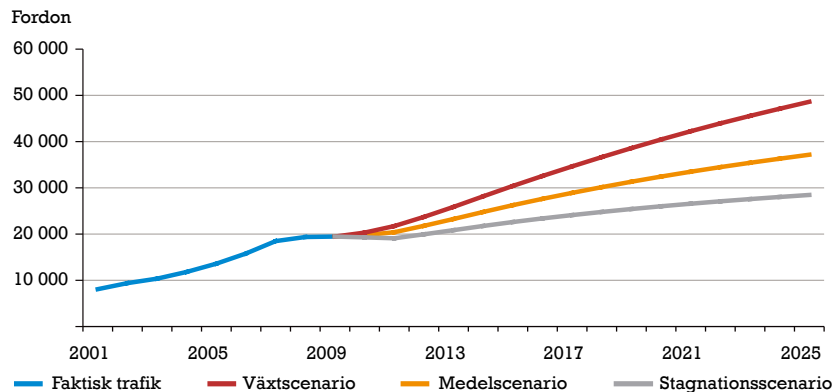
Trafikprognos

Öresundsbrokonsortiet utarbetar varje år en prognos för den framtida trafiken på bron. De senaste åren har det utarbetats tre scenarier för vägtrafiken: ett tillväxtscenario, ett stagnationsscenario och ett medelscenario. De aktuella prognoserna tar hänsyn till den inbromsning i den ekonomiska tillväxten som har präglat utvecklingen år 2009 och

som också kommer att påverka Danmark och Sverige de kommande åren. På längre sikt kommer de grundläggande tillväxtfaktorerna – det vill säga utvecklingen på arbets- och bostadsmarknaden och befolkningsunderlaget – inte att påverkas av krisen.

Medelscenariot visar det mest troliga scenariot och det är vägtäkterna från denna utveckling som ingår i Öresundsbrokonsortiets budgetplanering. Medelscenariot benämns ofta som den s.k. trafikprognosen och i de fall då man inte hänvisar till något särskilt

Trafikscenarier – daglig trafik över Öresundsbron



Källa: Öresundsbron

scenario, så är det medelscenariot som man refererar till.

Medelscenariot utgår från antaganden om en positiv regional utveckling och förhållanden där det fortfarande råder ekonomiska olikheter mellan Malmö och Köpenhamn i löner och boendekostnader.

Tillväxtscenariot skiljer sig främst från medelscenariot genom att den antar att den regionala Öresundsintegrationen ökar ännu mer. En långvarig europeisk högkonjunktur kommer ytterligare att bidra till ett förverkligande av detta scenario.

Stagnationsscenariot är det sämsta tänkbara scenariot, där utvecklingen i den regionala integrationen stagnerar inom loppet av några få år. Samtidigt kommer en längre ekonomisk kris eller allmän begränsning i biltrafiken också att kunna skjuta på utvecklingen mot detta scenario.

År 2025 förväntas den dagliga trafiken över bron (i dag 19 500) att ha ökat till 37 200 bilar per dygn enligt medelscenariot och 2040 förväntas denna siffra att ha ökat ännu mer – till 40 000 bilar per dygn.

Öresundsbronns kapacitet

Motorvägen på Öresundsbron har kapacitet för cirka 4 000 bilar per timme i vardera riktning. Det är i synnerhet kapaciteten i tunneln som kommer att begränsa trafiken på bron, men innan trängseln på själva förbindelsen blir kritisk, kommer det att uppstå kapacitetsproblem på tillfartsvägarna.

Tågtrafiken över Öresundsbron växlar mellan högfrekvent passagerartrafik och internationella godståg, jämnt fördelade över dygnet samt sporadiska passagerar- och godståg. Främst på grund av de olika trafikformerna begränsas den schemalagda trafiken under rusningstid till cirka tio tåg i timmen i vardera riktning.

Inom några år kommer det att behövas femminuterstrafik i rusningstid mellan Malmö och Köpenhamn för att kunna hantera det ökande antalet pendlare. Vid en optimal trafikplanering kommer det emellertid inte att vara några kapacitetsproblem på själva bron. Däremot kommer kapacitetsproblemen vid Köpenhamns flygplats Kastrup, på Södra stambanan i Skåne samt på järnvägssträckor i centrala Köpenhamn att förvärras ytterligare de närmaste åren.