

2026

# INTEGRATIONEN ÖVER ØRESUND

Rekordstark gränsregion



## Integrationen ökar

Den ökade gränspendlingen  
och allt fler företag lyfter  
Øresundsindex

Fler personreser med  
både bil, tåg och färja

ØRESUNDS  
INSTITUTET



Partner:

DSB | Skånetrafiken | Trafikverket | Øresundslinjen



# ØRESUNDS INDEX<sup>®</sup> UTVECKLINGEN



## Integrationen över Öresund

på uppdrag av Øresundsbro Konsortiet

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

Layout: Øresundsinstituttet.  
Omslagsfoto: News Øresund.  
Foto: News Øresund om inget annat anges.

Maj 2026

## Förord

Öresundsregionen blir allt starkare i takt med att fler pendlar och reser över sundet samtidigt som en växande grupp företag ägs över gränsen. Åtta av de nio parametrar som vi mäter i Øresundsindex har ökat under 2025. Det innebär att indexet för integrationen över Öresund har stärkts från 112 år 2024 till 115 år 2025.

Att index fortsätter att stiga är ett tydligt tecken på hur Danmark och Sverige är goda grannar som förmår dra nytta av närheten och möjligheten att enkelt kunna resa över Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn och med färja mellan Helsingborg och Helsingör.

Att pendlingen över sundet ökar innebär att jobbsökande i Skåne verkligen använder sig av möjligheten att enkelt kunna resa över till den heta arbetsmarknaden i Östdanmark. I Skåne har företagen kunnat nyttja möjligheten att rekrytera erfarna experter och företagsledare från Köpenhamnsområdet. Samtidigt har valutaskillnaden mellan länderna gjort det attraktivt för danska fritidsresenärer att besöka Skåne och övriga Sverige.

Arbetet med att stärka samarbetet mellan länderna manifesterades förra året genom statsministrarnas "deklaration mellan Sverige och Danmark i samband med Öresundsbrons 25-årsjubileum 2025". Året innan hade länderna kommit överens om ett nytt dansk-svenskt skatteavtal, Öresundsavtalet. Det fördjupade samarbetet är avgörande för att fullt ut kunna utnyttja potentialen i vår gränsregion.

Nu pågår byggandet av nästa viktiga infrastrukturprojekt, Fehmarn Bält-tunneln. Därför har vi som tema i årets Øresundsindex gjort en fördjupning kring hur besöksnäringen i Danmark och södra Sverige kan påverkas när restiden med tåg mellan Hamburg och Köpenhamn halveras.

Öresund, 18 maj 2026

**Linus Eriksson**  
vd Øresundsbro Konsortiet

**Johan Wessman**  
vd Øresundsinstituttet

ØRESUNDS  
INSTITUTTET

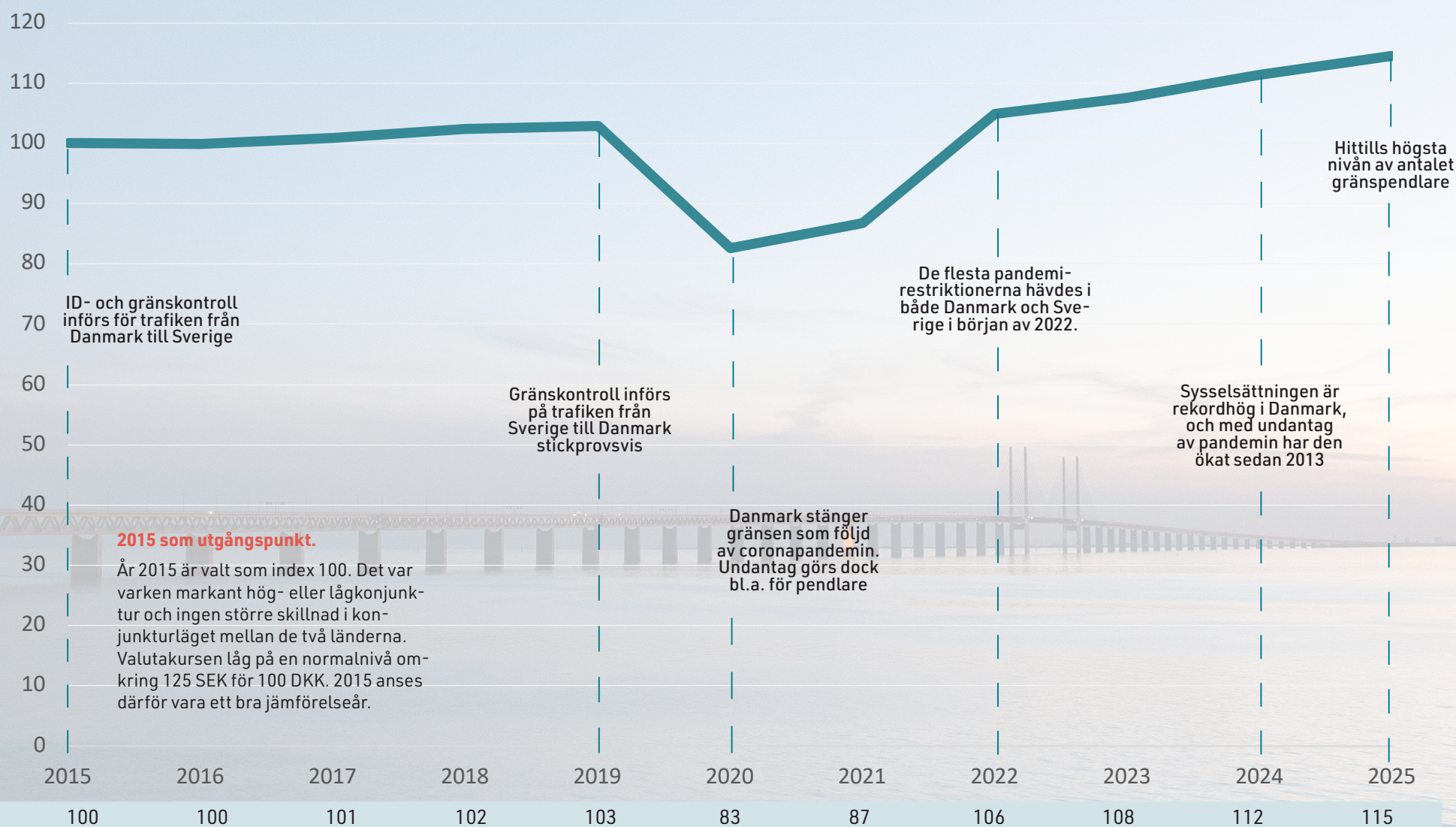
ØRESUNDSINSTITUTTET är ett oberoende dansk-svenskt nätverk och kunskapscentrum som genom analyser, nätverksmöten och nyhetsbyrå News Øresund bidrar till en ökad kännedom om utvecklingen i regionen. Verksamheten drivs utan vinstintresse och med finansiering från fler än 100 medlemmar från stat, regioner, kommuner, universitet och det privata näringslivet.

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

# INTEGRATIONEN I ØRESUNDSREGIONEN

2025 blev ännu ett rekordår för Øresundsindex med siffran 115. Sedan 2022, efter pandemiåren, har indexet vuxit varje år.

**115**  
Øresundsindex 2025



**INDEX**

## ØRESUNDSINDEX

# Ökning från 112 till 115 – åtta av nio indikatorer i indexet har stigit

Integrationen över Öresund fortsatte under 2025 jämfört med året innan, med åtta av nio parametrar som växte. Särskilt gränspendlingen, personresorna och företag i grannlandet drog upp indexsiffran. Utvecklingen är dock mer nyanserad när man bryter ned det inom varje parameter. Till exempel övernattade färre svenskar i Östdanmark, medan fler danskar besökte Skåne.

### TRAFIK: FLER RESEREKORD

2025 var inte bara året då Öresundsbron firade sitt 25-årsjubileum. Det var också året då reseaktiviteten slog rekord med 41 miljoner resor med antingen bil, tåg eller färja över Öresund. Det är första gången antalet personresor passerat 40 miljoner, en ökning med sex procent jämfört med 2024. I genomsnitt företogs det 112 000 dagliga enkelresor, vilket omfattar både fritidsresor, tjänsteresor och pendling.

Alla tre restyper har ökat, men särskilt antalet tågresor har gått framåt till mer än 16 miljoner resor under 2025, vilket motsvarar en ökning på nio procent jämfört med året före. Bilresor via bron steg med sex procent till över 18 miljoner turer, medan färjeresor mellan Helsingör och Helsingborg steg med fyra procent till cirka 6,7 miljoner.

### Fehmarn Bält-förbindelsen utgör en stor tillväxtpotential för regionen

Det blir utan tvekan lättare att resa mellan Skandinavien och det kontinentala Europa när den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig. Då kommer förbindelsen bli en viktig bricka i Öresundskorridoren med en direkt ”genväg” mellan Köpenhamn/Malmö-området och Hamburg, då restiden med tåg kommer reduceras från 4,5 till 2,5 timmar. Utöver tunneln kommer andra infrastrukturprojekt i Östdanmark, som vid Köpenhamns flygplats, också bidra till en reducerad restid för både människor och gods. Skåne förväntas märka av effekten av den kommande förbindelsen inom olika branscher, som turism.

### ARBETSMARKNAD: GRÄNSPENDLINGEN HAR ÖKAT MED NIO PROCENT

Öresundspendlingen slog ännu en gång rekord i det fjärde kvartalet 2025, då antalet steg till 22 881 personer. Tittar man på helårsstatistiken, som till skillnad från kvartalsstatistiken är säsongkorrigerad, steg gränspendlingen med nio procent till 21 902 år 2024, det senaste tillgängliga året för helårsstatistik.

Det har blivit mer fördelaktigt för Öresundspendlare som bor i Danmark att arbeta i Sverige. Sedan den 1 januari i år har den lägre taxan på 22,5 gällt för inkomstskatten Sink, i stället för 25 procent som tidigare – [ett beslut riksdagen tog](#) förra året. Personer som arbetar i Sverige och bor i ett annat land kan välja att betala Sinksatt om de är ”begränsat skatteskyldiga”. Den nya skattesatsen kan alltså påverka de 904 personer som bor i Danmark och arbetar i Skåne. Det är fyra procent av alla Öresundspendlare enligt senaste helårsstatistiken.

### Fler svenska studerande i Danmark

Antalet svenska studerande nådde upp till 1 021 förra året, motsvarande en ökning på åtta procent jämfört med 2024. Det är fortfarande långt från nivån 2015 (1 555), men utvecklingen har gått framåt de senaste två åren efter nedgång varje år sedan mätningens startår. Antalet danska studerande i Sverige är oförändrat.

### NÄRINGS LIV: GODSTRAFIKEN FÖRBLIR OFÖRÄNDRAD

2025 var godstrafiken över Öresund i stort sett oförändrad. Antalet lastbilar, varutransportbilar och gods-

Fortsätter på sidan 8

## Tre höjdpunkter från Øresundsindex

### 1 Fram- och motgångar på den integrerade arbetsmarknaden

Efter flera år med färre och färre svenska studerande i Danmark steg antalet i fjor, liksom året före, vilket tyder på att utvecklingen har vänt. Medan antalet danska företag i Skåne har minskat, är utvecklingen för svenska företag i Östdanmark uppåtgående.

### 2 Fler personresor både via Öresundsbron och med färja

2025 slog antalet personresor rekord med cirka 112 000 enkelresor över Öresund om dagen. Det

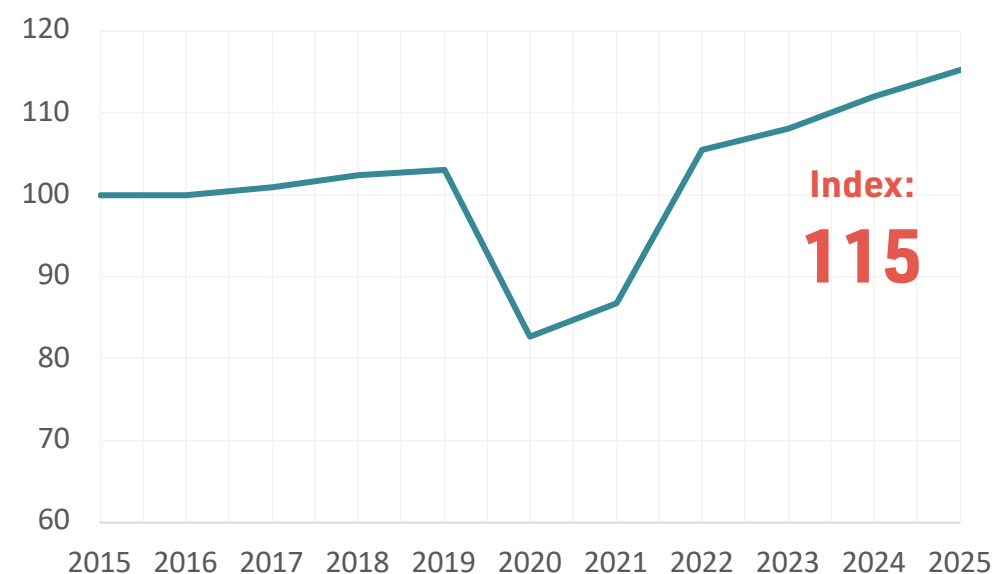
motsvarar totalt nästan 41 miljoner resor i fjor, vilket är en ökning med sex procent jämfört med 2024.

### 3 Fler Öresundspendlare

Pendlingen över Öresund har också nått en ny höjdpunkt sedan mätningen började 2015. Nio procent fler personer gränspendlade 2024, som är det senaste tillgängliga året med helårsstatistik. I det fjärde kvartalet 2025 steg antalet till 22 881 Öresundspendlare från 21 513 i samma kvartal året före. Motsatt kvartalsstatistiken är helårsstatistiken korrigerad för säsongarbete, men båda typerna av statistik berättar något om utvecklingen.



### ØRESUNDSINDEX 2015-2025



INDEX	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	100	100	101	102 <sup>1</sup>	103	83	87	106	108	112 <sup>2</sup>	115 <sup>3</sup>

<sup>1</sup>Pendlingsstatistik: danska siffror för 2015-2018 saknas (se sidan 59). <sup>2</sup>Företagsstatistik: svenska siffror finns fram till 2023 och danska fram till 2024 samt metodändring i den svenska statistiken (se sidan 60). <sup>3</sup>Pendlingsstatistiken för 2025 baseras på kvartalsstatistiken. Läs mer på sidan 59.

tågsvagnar som korsade sundet var 1,2 miljoner, vilket var det samma som 2024. Endast antalet lastbilar över bron ökade med tre procent, medan antalet godstågsvagnar och lastbilar via färja föll med tre respektive fem procent.

**Svenskt förslag om bilateral utredning av ny fast förbindelse klar**

Även om [Trafikverket uppskattar](#) att Öresundsförbindelsen kommer ha järnvägskapacitet fram till 2050 och till 2060 för vägtrafiken, menar myndigheten att det är nödvändigt att undersöka frågan om en ny fast förbindelse över Öresund. Det kan nämligen ta upp till 25 år att utreda och planlägga ny infrastruktur. På bakgrund av det presenterade Allan Widman, landshövding i Kalmar, [flera förslag](#) i mars i år, som till exempel idén om en gemensam dansk-svensk utredning på nationell nivå år 2027.

**Färre danskägda företag i Sverige**

Det visar den senaste statistiken från Tillväxtanalys. 2023 hade antalet danskägda företag i Skåne fallit med nio procent jämfört med 2022. Det är inte bara i Skåne, också i resten av Sverige etablerar sig färre danskägda företag. På den andra sidan av sundet blir det allt fler svenskägda företag i Öst-

mark, visar siffror från Xtelligent Data. 2024, som är det senaste året med statistik, steg antalet till 1 980, motsvarande en ökning på fem procent jämfört med 2023.

**VARDAGSINTEGRATION: FLER DANSKA BESÖKARE I SKÅNE**

Sedan reserestriktionerna under coronapandemin hävdes har antalet besökare till Skåne från Danmark ökat kraftigt, och 2025 fortsatte den utvecklingen. Antalet gästövernattningar från den danska sidan växte med sex procent i fjor jämfört med 2024, medan antalet svenskar som övernattade i Östdanmark föll med två procent. Totalt sett företogs det 1 312 000 övernattningar i Östdanmark och Skåne av besökande bosatta i grannlandet. Det betyder att indexsiffran har ökat ett steg och kommit upp på 114, vilket är den högsta nivån sedan startåret för mätningen.

Utvecklingen med danska fritidshusägare i Skåne går dock i motsatt riktning. Indexsiffran för den parametern har fallit till 79, en ny lägstanivå i mätningen.

**Turismen från Tyskland väntas öka i Öresundsregionen**

Tyskland är den största marknaden för turism i

**TABELL: Nio indikatorer i Øresundsindex**

Indikator	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	vikt
1. Personresor	100	100	100	101	101	51	56	94	103	109	116	0,15
2. Gränspendling över Öresund	100	96	94	95	97	91	95	105	113	123	133 <sup>1</sup>	0,20
3. Studenter i grannlandet	100	90	88	88	84	79	84	79	72	76	79	0,05
4. Företag i grannlandet	100	108	113	114	124	125	125	128	130	135	135 <sup>2</sup>	0,10
5. Godstransporter över Öresund	100	104	108	110	116	113	122	130	119	117	117	0,10
6. Flyttning över Öresund	100	106	107	104	97	100	92	100	106	110	110	0,10
7. Boende i grannland	100	99	99	99	99	99	99	99	100	100	100	0,10
8. Gästnätter över Öresund	100	98	102	111	108	34	47	111	112	113	114	0,15
9. Danskägda fritidshus i Skåne	100	97	93	91	89	87	86	83	82	80	79	0,05
<b>Viktat index, totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>102</b>	<b>103</b>	<b>83</b>	<b>87</b>	<b>106</b>	<b>108</b>	<b>112</b>	<b>115</b>	<b>1,00</b>

1. Pendling: danska siffror saknas för 2015–18. Där har vi beräknat utvecklingen med samma förändring som pendling från Sverige till Danmark. Helårsstatistiken redovisas med två års eftersläpning. Index talet för 2025 baseras därför på en genomsnittsberäkning av kvartalsstatistiken från Öresundsdata-basen. Läs mer om beräkningen i appendix.  
 2. Företag: det senaste året för tillgänglig statistik från den svenska källan är 2023 och 2024 från den danska källan. Därför används 2024-indexsiffran för 2025. Index talet för 2015–2021 baseras delvis på en omräkning av siffrorna för danskägda företag i Skåne på grund av en metodändring från och med 2022. Läs mer om beräkningen i appendix.

både Danmark och Sverige. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar förväntas det komma ännu fler tyska besökare, särskilt till Östdanmark, men också till Skåne. Läs mer om utvecklingen av tysk turism i Danmark och Sverige, och hur aktörer i Öresundsregionen ser tillväxtpotential inom turistsektorn med den kommande fasta förbindelsen mellan Tyskland och Danmark på sidorna 14–31.

**De politiska förändringarna i Sverige uppmärksammas även i Danmark**

Sverige har halverat matmomsen från tolv till sex procent sedan den 1 april i år. Det innebär att det bör bli 5,36 procent billigare att handla i svenska livsmedelsaffärer – om priserna anpassas fullt ut till de nya momsreglerna. Den lägre momsen gäller livsmedel i butiker samt takeaway från restauranger, men inte när man går ut på restaurang.

Med tanke på att det just nu endast kostar 68,63 danska kronor att växla till sig 100 svenska kronor enligt den danska Nationalbanken (1 april 2026),



**Antal bosatta i grannlandet slår rekord**

I fjor nådde för första gången i indexperioden antalet personer som bor på den andra sidan gränsen 31 000. Antalet danskfödda i Skåne är fortsatt klart högre än antalet svenskfödda i Östdanmark, men skillnaden minskar. 2025 steg antalet svenskfödda med två procent till 11 731. Samtidigt föll antalet danskfödda i Skåne med en procent

till 19 305.

Det samlade antalet flyttningar över Öresund 2025 var däremot nästan oförändrat jämfört med 2024. Från Östdanmark till Skåne flyttade 1 610 personer, åtta fler än året innan, och i motsatt riktning 1 993 personer, fem fler än 2024. Det innebär att indexsiffran igen hamnar på 110 som förra året, men det är fortfarande det högsta uppmätta.

**Analysmodell**

**Øresundsindex:** Nio olika indikatorer har valts för att mäta utvecklingen för integrationen i Öresundsregionen. De har fokus på fysisk interaktion över Öresund och täcker fyra olika områden: trafik, arbetsmarknad, näringsliv och vardagsintegration.

Indikatorerna är baserade på officiell tillgänglig statistik samt trafikstatistik gällande gods och personresor över Öresund. De visar antal och är därför möjliga att summera. Ett viktat index görs utifrån indikatorernas relevans och träffsäkerhet.

2015 är index =100 – det är huvudsakligen innan id- och gränskontroll infördes (Sverige införde gränskontroll den 12 november 2015). Det var varken extrem hög- eller lågkonjunktur och ingen större skillnad i konjunkturläget mellan de två länderna. Valutakursen låg på en normalnivå omkring 125 SEK för 100 DKK. 2015 anses därför vara ett relativt normalt jämförelsesår.

**Tillväxtparametrar:** Utöver integrationsindexet ses även på den ekonomiska utvecklingen i Öresundsregionen. Som övergripande mått för tillväxten i regionen används utvecklingen i bruttofördelingsvär-

det (GVA). Öresundsregionen jämförs dessutom med ett urval av nordiska regioner: Stockholm, Helsingfors, Hamburg, Berlin och Amsterdam. Därutöver ses på BNP-utvecklingen i Danmark och Sverige samt konjunkturbarometer för att kunna sätta den regionala utvecklingen i ett nationellt perspektiv. Även utvecklingen i valutakursen SEK/DKK lyfts fram. Det ses även på olika tillväxtparametrar för de tre regionerna: Region Hovedstaden, Region Sjælland och Region Skåne för att kunna beskriva tillväxten i hela regionen.

**Tillväxtparametrarna är:**

- BRP i Öresundsregionen och vissa nordiska regioner
- BNP i Danmark och Sverige
- Befolkningstillväxt i Öresundsregionen och vissa nordiska regioner
- Konjunkturbarometer i Danmark och Sverige
- Valutakursutveckling
- Sysselsättning
- Nya företag
- Konkurer
- Gästnätter
- Flygtrafik

## Utvecklingstendenser i Öresundsintegrationen

De nio utvalda parametrarna i Øresundsindex visar att integrationen fortsätter att öka. Nivån för alla parametrar har antingen gått framåt, såsom gränspendling, personresor och företag, eller är oförändrade jämfört med föregående år. Endast danskägda fritidshus i Skåne har backat.

### INDEX 1: Personresor över Öresund

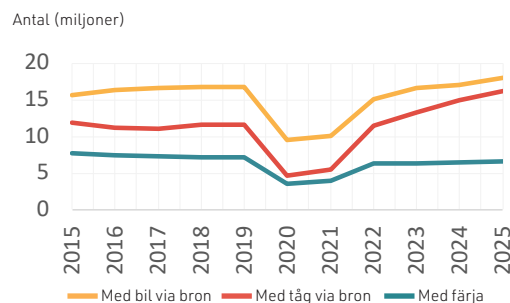
Antal personresor med färja, bro och tåg.

**116**

(+7 från senaste index)

Antalet personresor överstiger 40 miljoner för första gången. Resor med bil och tåg via Øresundsbron slår rekord.

Källa: Øresundsbro Konsortiet, Skåne- trafikken/DSB och Øresundslinjen och Helsingborg Hamn (Sundsbusarna)



### INDEX 2: Gränspendling över Öresund

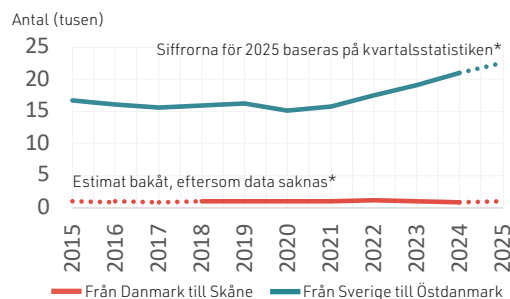
Antal personer som jobbar på andra sidan Öresund.

**133**

(+10 från senaste index)

Totalt pendlade 22 881 personer över Öresund i det fjärde kvartalet 2025 och drygt 22 000 i 2024 enligt den senaste helårsstatistiken.

Källa: Region Skåne/Øresundsdatan



### INDEX 3: Studenter i grannlandet

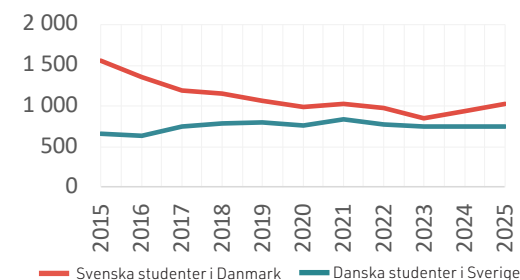
Antal personer som studerar en hel utbildning i grannlandet.

**79**

(+3 från senaste index)

Fler svenskar studerade i Danmark 2025, medan antalet danska studerande i Sverige i stort sett var oförändrat jämfört med 2024.

Källa: Nordic Statistics database



### INDEX 4: Godstransportar över Öresund

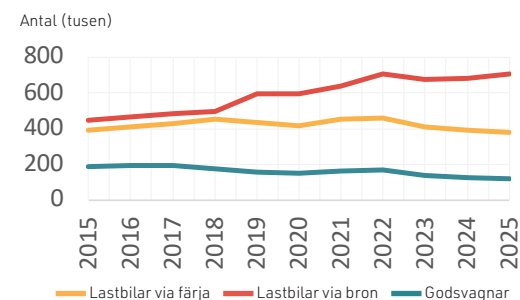
Antal lastbilar samt godsvagnar som kör över Öresund.

**117**

(+/-0 från senaste index)

Fler lastbilar via Øresundsbron 2025 än året innan, medan antalet lastbilar via färja och godstågsvagnar faller.

Källa: Øresundsindex - Trafiken, Øresundsbro Konsortiet, Trafikverket, Øresundslinjen och Helsingborg Hamn (Sundsbusarna)



### INDEX 5: Företag i grannlandet

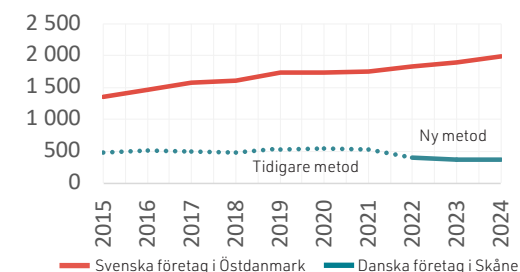
Antal danskägda företag i Skåne och vice versa.

**135**

(+5 från senaste index)

Färre danska företag etablerade sig i Skåne 2025, medan svenskägda företag i Østdanmark fortsatte öka.

Källa: Tillväxtanalys, Xtelligent Data/CVR



### INDEX 6: Flyttning över Öresund

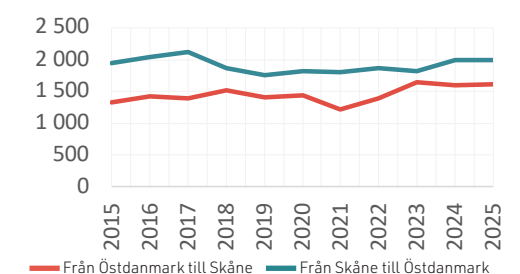
Antal personer som flyttar över Öresund.

**110**

(+/-0 från senaste index)

Flyttningar på båda hållen över Öresund förblir i stort sett oförändrat 2025 jämfört med året före.

Källa: Region Skåne/Øresundsdatan



### INDEX 7: Bosatta i grannlandet

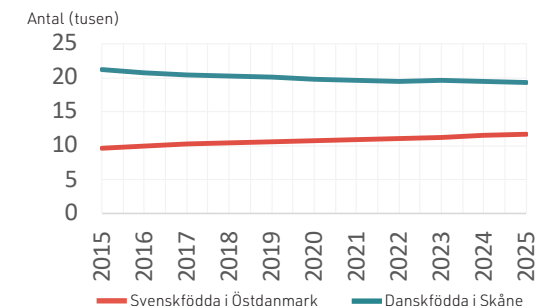
Antal personer som bor på andra sidan Öresund.

**100**

(+/-0 från senaste index)

Skillnaden mellan antalet danskfödda och svenskfödda i grannlandet fortsätter att minska. Svenskfödda i Østdanmark slår rekord.

Källa: SCB, DST



### INDEX 8: Gästnätter över Öresund

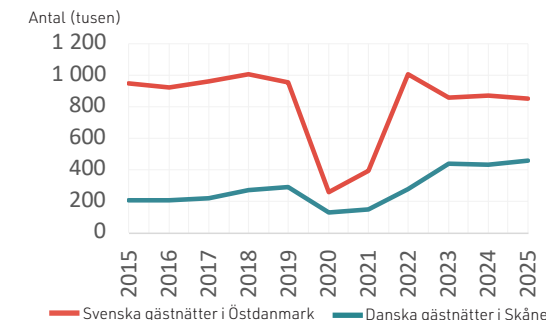
Antal personer som turistar på andra sidan Öresund.

**114**

(+1 från senaste index)

Sex procent fler danskar tog en övernattnings i Skåne 2025, medan antalet svenska gästövernattnings i Østdanmark föll med två procent.

Källa: DST, SCB/Tillväxtverket



### INDEX 9: Danska fritidshus i Skåne

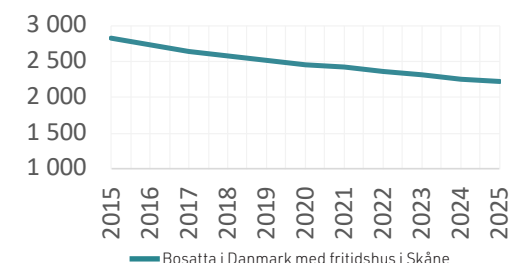
Antal danskbosatta som äger fritidshus i Skåne.

**79**

(-1 från senaste index)

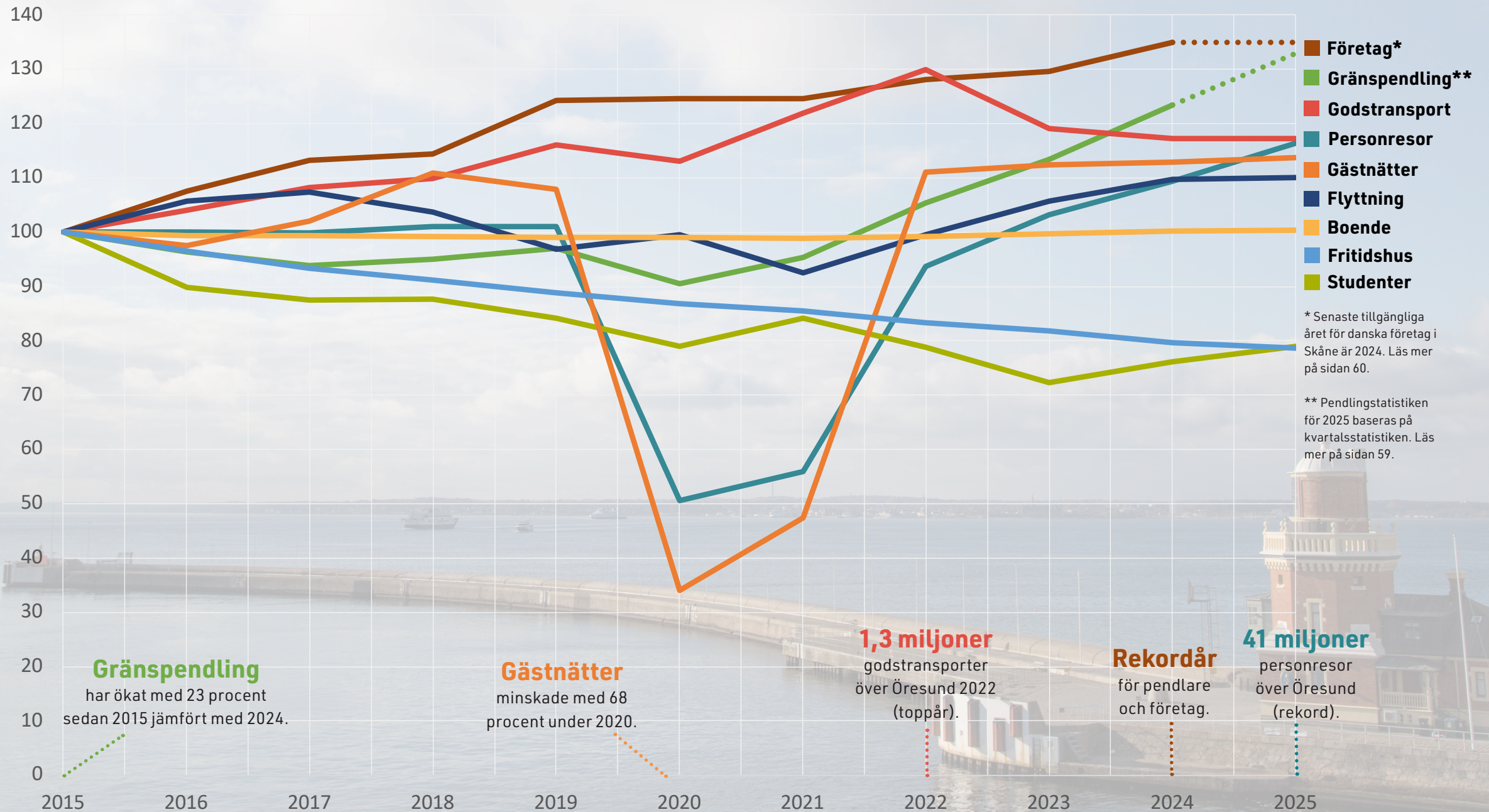
Fortsatt färre sommarhusägare i Skåne som bor i Danmark. Ett fall på 32 sommarhus i danskägda händer 2025.

Källa: SCB



# Trendutveckling över Öresund

Visualisering av utvecklingen under de senaste tio åren inom alla nio parametrar för integrationen över Öresund. I synnerhet företag i grannlandet och gränspendling har ökat.



\* Senaste tillgängliga året för danska företag i Skåne är 2024. Läs mer på sidan 60.

\*\* Pendlingstatistiken för 2025 baseras på kvartalsstatistiken. Läs mer på sidan 59.

**Gränspendling** har ökat med 23 procent sedan 2015 jämfört med 2024.

**Gästnätter** minskade med 68 procent under 2020.

**1,3 miljoner** godstransporter över Öresund 2022 (toppår).

**Rekordår** för pendlare och företag.

**41 miljoner** personresor över Öresund (rekord).

**RESUNDS  
INDEX**  
UTVECKLINGEN

**TEMA: FEHMARN  
BÄLT-FÖRBINDELSEN**



## HIGHLIGHTS:

# Fehmarn Bält-förbindelsen kommer förändra turismen i Öresundsregionen

Den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer knyta Skandinavien och Kontinentaleuropa närmare varandra med kortare restid för människor och gods. Förväntningen är att den bidrar till en ökad turism i Öresundsregionen.

**21,9 MILJONER**

tyska gästövernattningar i de fem danska regionerna i 2025 (+3 procent jmf. m. 2024)

### TURISMEN VÄNTAS ÖKA I SKÅNE

– Det ideala scenariot är att infrastrukturen fungerar, att det kommer riktigt många, och att vi har en destination som är redo. Men det är också ett högst riskfyllt scenario, säger Sara Brynskog, kommunikationschef på Visit Skåne.

Tillsammans med Visit Halland och Malmö stad har de gjort en rapport om möjligheterna med Fehmarn-förbindelsen. Läs mer på sidan 24-25.



Sara Brynskog, kommunikationschef, Visit Skåne



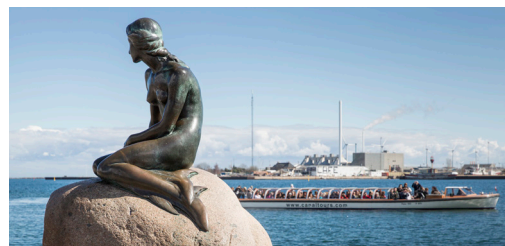
### FLASKHALSAR KAN PÅVERKA POTENTIALEN AV FEHMARN-FÖRBINDELSSEN

I Sydsverige kommer både näringslivet och infrastrukturen att märka av effekten av Fehmarn Bält-förbindelsen när den väl står klar, enligt flera aktörer. Medan några organisationer pekar på trafikchaos, spår Trafikverket en mer dämpad utveckling, men med flaskhalsar. Myndigheten rekommenderar en utvidgning af Södra stambanan norr om Älmhult.

Näringslivet förväntar sig också en ökad efterfrågan inom turism, handel samt logistik och transport. "Södra Skåne har potential att bli en stor arbetsmarknadsregion," skriver HUI i en enkätundersökning gjord på uppdrag av branschföreningen Fastighetsägarna Syd. Läs mer på sidan 27.

### Glasriket förbereder sig på fler tyska turister

Glasriket är ett välbesökt område i Småland, som mest av allt lockar tyska och danska turister. Flera företag har redan börjat förbereda sig på ökad turism, när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Det berättar vd:n för destinationsbolaget Glasriket, Weronica Stålered, i en intervju på sidan 26.



### TYSKA BESÖK I ÖSTDANMARK HAR ÖKAT MER ÄN I RESTEN AV DANMARK

Trots att Region Hovedstaden och Själland tar emot en betydligt mindre mängd av de tyska turisterna i Danmark jämfört med övriga danska regioner, är det de som har vuxit mest över åren. 2025 hade antalet tyska gästövernattningar i Region Hovedstaden och Själland ökat med 79 respektive 56 procent jämfört med 2015. Se skillnaderna för regionerna i tabellen på sidan 30.

### Köpenhamns flygplats upptagningsområde ökar från 11 till 15 miljoner invånare när Fehmarn-förbindelsen invigs

När Fehmarn Bält-tunneln står klar i början av 2030-talet räknar Köpenhamns flygplats med att nå fler passagerare. Upptagningsområdet, mätt som antalet invånare som når flygplatsen inom fyra timmars resa med bil eller offentlig transport, väntas då öka från 11 till 15 miljoner invånare.



De blåmarkerade områdena på kartan visar var invånarna bor som kan nå Köpenhamns flygplats inom fyra timmars resa med bil eller offentlig transport efter invigningen av Fehmarn Bält-tunneln.

**1,4 MILJONER**

tyska gästövernattningar i de fem sydsvenska regionerna 2025 (+2,5 procent jmf. 2024)



### DESTINATIONSBOLAG I ÖSTDANMARK I NYTT SAMARBETE OM TYSK TURISM

Fem destinationsbolag på Själland och öarna har gått ihop i samarbetet "Strategic Marketing Alliance-Zealand" (SMA-Z). Visionen är att nyttja potentialen av Fehmarn-förbindelsen när den öppnar till att stärka turismen i regionen.

– Vi har en önskan om att gästerna inte bara använder oss som en genomfartsled, men stannar hos oss, säger Lindy Kjøller från Visit LollandFalster i en intervju på sidan 23.



Lindy Kjøller, destinationschef på Visit LollandFalster

### Tyska campare dominerar i Sydsverige – men inte i Skåne

Camping var den klart föredragna övernattningsformen för tyska turister i de fem sydsvenska regionerna Kalmar, Kronoberg, Skåne, Blekinge och Halland 2025.

Skåne var dock den enda regionen där andelen tyska gästövernattningar på hotell låg på samma nivå som på campingplatserna. Se mer på sidan 30.



På kvällen den 4 maj seglade specialfartyget IVY ut från arbetshamnen vid Rødbyhavn med det första tunnelelementet till Fehmarn Bält-förbindelsen. På förmiddagen den 7 maj var tunnelelementet på plats på havsbotten och påkopplat till tunnelportalen. Foto: Sund & Bælt

## FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

# Danmark redo för ökad tysk turism – i Sydsverige ser aktörer stor potential

Den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer få stor betydelse för transportkorridoren i Öresundsregionen, då den blir en direkt koppling mellan Skandinavien och Europa. Turismen väntas också öka, speciellt från Tyskland, som redan nu utgör den viktigaste marknaden för Danmark och Sverige. Branschaktörer i regionen förväntar sig höga tillväxttal.

Fehmarn Bält-förbindelsen, ett av de största infrastrukturprojekten i Danmarkshistorien, har varit i startblocket i flera år. Med de sista godkännandena på plats är de första tunnelementen nu redo att sänkas i havet. Nu har byggprocessen nått en ny milstolpe. Den 7 maj i år sänktes det första av totalt 89 tunnelement ned på havsbotten vid tunnelportalen i Rødbyhavn. Tunnelelementet är 217 meter långt och väger 73 500 ton enligt det danska statliga infrastrukturlaget Sund & Bælt.

Förbindelsen kommer knyta ihop Skandinavien med det kontinentala Europa med en direkt koppling genom Öresundskorridoren. Korridoren blir en gränsöverskridande transport- och utvecklingskorridor mellan Kastrop i Köpenhamn, via Malmö

över Öresund och fortsatt norrut längs E6/E20 och det södra järnvägsnätet till viktiga destinationer för gods- och persontransport.

### Utbyggd infrastruktur kortar restiden

När den 18 kilometer långa sänktunneln är färdigbyggd kommer sträckan mellan Rødbyhavn på Lolland och Puttgarden i Tyskland att ta tio minuter med bil och sju minuter med tåg. Restiden med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg kommer att ha minskat från 4,5 timmar i dag till runt 2,5. Detta på grund av att Danmark håller på med andra infrastrukturprojekt i Östdanmark. Flera tågforetag ser möjligheterna med ny trafik från Oslo, Stockholm eller Köpenhamn. Till exempel satsar tyskägda

## Femern Belt Development har kontakt med svenska aktörer

Stiftelsen Femern Belt Development (FBD) arbetar för att det danska näringslivet ska kunna dra nytta av byggandet av Fehmarn Bält-tunneln.

– Vi vägnar oss också åt vilka möjligheter det finns för näringslivsutveckling när det står färdigt, säger FBD:s managing director Stig Rømer Winther.

Den kommande tunneln öppnar för en rad möjligheter i den framtida dansk-tyska gränsregionen kring Fehmarn Bält, som sträcker sig från Hamburg till och med södra Köpenhamn, berättar Stig Rømer. FBD har fokus på de nordtyska handelsstäderna Lübeck, Kiel och Hamburg.

– Men i stigande grad visar svenskarna också intresse i att vara en del af regionen, säger han.

FBD har i viss utsträckning kontakt med svenska aktörer, i första hand genom Greater Copenhagen- och STRING-samarbetet (Hamburg-Köpenhamn-Malmö-Göteborg-Oslo). På den svenska

sidan har FBD de senaste åren varit i kontakt med aktörer i korridoren upp mot Göteborg och i synnerhet i korridoren upp mot Stockholm. I april var Stig Rømer till exempel på besök i Malmö, där han höll ett föredrag för Riksdagens transportutskott. På samma resa var han i Stockholm för att delta på ett seminarium om de svenska stambanerna.

FBD är medlemsfinansierad af Region Sjælland, 11 kommuner, fackföreningen 3F og näringslivs- och arbetsgivarorganisationen Dansk Industri.



Stig Rømer Winther, managing director i Femern Belt Development

FOTO: FEHMARN BELT DEVELOPMENT

Snälltåget på att öka sin internationella tågtrafik och nyttja den kortare restiden när den dansk-tyska förbindelsen väl öppnar. Läs mer på sidorna 20-21.

### Satsningar på ökad tysk turism i Danmark

Utöver stora investeringar på infrastruktur i Östdanmark förbereder sig Danmark också på att nyttja potentialen i förbindelsen inom turistbranschen. Till exempel beslutade den tidigare SVM-regeringen att avsätta 10,5 miljarder danska kronor på en riktad sats år 2028, som ska användas för att locka främst tyska och polska turister när förbindelsen öppnar.

På regional nivå har det uppstått samarbeten mellan danska destinationsbolag som förväntar sig höga tillväxtsiffror i utländsk (främst tysk) turism på Sjælland och de andra öarna. En svenskägd semesteranläggning i handelsstaden Køge öppnade specifikt med tanken att locka fler tyska turister när förbindelsen öppnar (se sidorna 22-23).

### Tyskland är den största marknaden för utländsk turism i både Danmark och Sverige

Med tyska besöksfiffror på 21,9 miljarder respektive 1,4 miljarder i de fem danska regionerna och de fem sydsvenska regionerna under 2025 är Tyskland utan tvekan en viktig marknad för båda länderna. Till exempel stod tyska turister för cirka 40 procent av Danmarks utländska turismintäkter under 2024, som totalt sett uppgick till 250 miljarder svenska kronor det året. Läs mer om statistiken bakom ut-

vecklingen i tysk turism i Danmark och Sverige på sidorna 28-31.

### Flaskhalsar i det sydsvenska järnvägsnätet kan göra Skåne till genomfartsled

När Fehmarn Bält-förbindelsen väl öppnar förväntar sig både näringsliv och destinationsbolag att turismen kommer att öka i Skåne. Enligt flera analyser blir det avgörande hur regionen hanterar potentialen. I en intervju på sidorna 24-25 berättar Sara Brynskog, insikts- och kommunikationschef på Visit Skåne, om risken att Skåne blir en genomfartsled om inte flaskhalsarna på järnvägsnätet hanteras. Andra aktörer pekar också på utmaningar och möjligheter till följd av Fehmarn Bält-förbindelsen på sidorna 26-27.



Familj på cykeltur på Sjælland.

## Flera tågforetag siktar på trafik mellan Norden och storstäder på kontinenten

När Fehmarn Bält-tunneln står klar i början av 2030-talet och den tyska landläggningen är klar halveras restiden med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg. Det gör att flera tågforetag ser möjligheter att skapa ny trafik från Oslo, Stockholm eller Köpenhamn till storstäder på kontinenten. De nya tåglinjerna väntas även stärka besöksnäringen i Danmark och Sverige.

Redan innan Fehmarn Bält-tunneln är klar börjar tågtrafiken mellan Köpenhamn och kontinenten att öka.

### Tjeckiska CD har startat direkt tågtrafik mellan Köpenhamn och Prag

Den 1 maj startade det tjeckiska järnvägsbolaget České dráhy (CD) i samarbete med danska DSB och tyska DB en direkt tåglinje mellan Köpenhamn och Prag via Hamburg, Berlin och Dresden. Med två dagliga avgångar och en restid som efter sommaren blir 11 timmar hoppas de locka till sig nya tågresenärer. Den nya tåglinjen genomförs inom ramen för de totalt tio pilotprojekt som initierats av Europeiska kommissionen för att stärka gränsöverskridande järnvägsförbindelser.

### DSB kör nya röda EuroCity tåg till Hamburg

Danska DSB och tyska DB samarbetar om tågtrafiken mellan Köpenhamn och Hamburg. I november förra året var det premiär för danska DSB:s nya röda EuroCity tågset på sträckan Köpenhamn – Hamburg. DSB har beställt 16 tågset av den spanska leverantören Talgo och som ska levereras mellan 2025 och 2027. De nya tågseten gör det möjligt att på sikt öka trafiken till tio dagliga avgångar mellan de två städerna.

De nya EuroCity-tågseten är ett led i moderniseringen av det danska tågssystemet. De nya tågvarnarna dras av nya elektriska EB-lok som redan är i drift hos DSB. Nästa steg är leveransen av 153 elektriska IC5-tågset från fransk Alstom. De nya tågen får en topphastighet på 200 km/h och ska enligt planen tas i drift 2027.

### SJ återstartar till Köpenhamn

Statliga svenska tågbolaget SJ är i ett mellanläge. I augusti avvecklas trafiken med nattåg från Stockholm via Malmö till Hamburg och Berlin. Trafik-



Danska DSB:s nya röda EuroCity tågset har satts in på sträckan Köpenhamn – Hamburg som får ökad turtäthet.

ken har upphandlats av Trafikverket på uppdrag av regeringen.

I närtid har SJ fokus på att återstarta trafiken med X2000 mellan Stockholm och Köpenhamn. I dagsläget måste passagerarna byta tåg i Malmö för vidare färd mot den danska huvudstaden. Trafiken till Köpenhamn har legat nere bland annat på grund av att flottan med X2000 tåg har renoverats och flera tåg varit ur drift.

– Under 2026 och 2027 levereras våra nya tåg och då ökar vår kapacitet, säger SJ:s kommunikationsdirektör Fredrik Henriksson,

I slutet av 2027 beräknas SJ:s nya snabbtåg från Alstom att tas i drift. De kommer att ha en topphastighet på 250 km/h och klarar internationell trafik.

Enligt Fredrik Henriksson är ambitionen att växa internationellt och han utesluter inte samarbeten med andra tågforetag. Beslut om nya satsningar fattas löpande i både ett kortare och ett längre perspektiv.

Han poängterar att det inte bara handlar om att danskar och svenskar kommer att ta tåget till övriga Europa. Lika viktigt är att antalet tågresenärer från kontinenten väntas öka när Fehmarn Bält-tunneln halverar restiden med tåg mellan Hamburg och Köpenhamn.

### Norska Vy startar trafik till Berlin 2028

Norska statliga tågforetaget Vy kommer i sommar att ha daglig trafik mellan Oslo och Malmö. Under 2028 lanserar Vy i samarbete med DSB och DB direkttåg mellan Oslo och Berlin med stopp i Göteborg, Malmö, Köpenhamn och Hamburg.

Statliga finska VR, som driver trafiken med Öresundståg på uppdrag av Skånetrafiken, uppger att de för närvarande fokuserar på den finska och svenska järnvägen fram till Köpenhamn.



Svensk Snälltåget driver redan tågtrafik till Tyskland. SJ har just nu fokus mot att åter skapa trafik till Köpenhamn men vill på sikt arbeta internationellt.

### Snälltåget ser nya möjligheter att växa med Fehmarn Bält-tunneln

Tyskägda Snälltåget med huvudkontor i Malmö driver redan trafik mellan Stockholm och och Hamburg och siktar på att växa.

– Vår plan är att succesivt utöka den internationella trafiken och när Fehmarn Bält öppnar skapar det många nya möjligheter. Idag kör vi nattåg Stockholm – Malmö – Köpenhamn – Hamburg – Berlin och från 4 maj utökar vi även med ett dagtåg Stockholm – Malmö – Köpenhamn – Hamburg, säger Marco Andersson, medgrundare och idag kommersiell chef för Snälltåget.

– I ett längre perspektiv minskar restiderna, vilket gör tågresan mer attraktiv, men också möjligheter att köra oftare och/eller längre sträckor. Hur exakt våra planer ser ut håller vi för oss själva i nuläget med hänsyn till att andra dominerande järnvägsforetag också vill köra på sträckan.



Statliga Sund & Bælt invigde den utbyggda järnvägsstationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup den 27 april.

## STORA INFRASTRUKTURPROJEKT PÅGÅR I SVERIGE OCH DANMARK

Infrastrukturen i Danmark, men även i Sverige, byggs ut inför öppningen av Fehmarn Bält-tunneln. I slutet av april meddelade den svenska regeringen att de ville snabba på utbyggnaden till fyra järnvägsspår från Lund till Häsleholm. Därför fördubblas nu den inledande budgeten till projektet.

Dagen efter det svenska beskedet invigde det statliga danska infrastrukturbolaget Sund & Bælt den utbyggda järnvägsstationen vid Köpenhamns flygplats. Stationen beskrivs som en "nyckelsträcka i järnvägs-korridoren från Skåne via Sydsjälland och vidare ut i Europa". Även Öresundsbanan och Öresundsmotorvägen byggs ut. Sund & Bælt är byggherre för Fehmarn Bält-tunneln samt äger Stora Bältbron och hälften av Öresundsbron.

Sedan mars i år är Dronning Margrethe II:s bro öppen för biltrafik. Bron, som byggs på uppdrag av Vejdirektoratet, förbinder Själland och Falster via Masnedø och ersätter den äldre Storstrømsbron. År 2027 väntas den även tas i bruk för järnvägstrafik.

2019 invigdes den nya dubbelspåriga järnvägen mellan Köpenhamn och Ringsted via Køge Nord som är byggd för hastigheter upp till 250 km/h. Arbetet pågår nu med att bygga ut sträckan mellan Ringsted och Rødbyhavn, som leds av Banedanmark. Hela sträckan elektrifieras och byggs ut till dubbelspår och kommer att klara trafik i 200 km/h.



Karta över järnvägsförbindelsen mellan Köpenhamn och Puttgarden med Fehmarn-tunneln.



Tyskarna, redan den största utländska turistgruppen i Köpenhamn, väntas bli fler när res-tiden med tåg från Hamburg minskas i och med Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande.

## Östdanmarks turistbransch förbereder sig för Fehmarn Bält-förbindelsen

Med Fehmarn-förbindelsens öppnande förväntas 1,3 miljoner fler turistresor mellan Danmark och Tyskland, enligt en analys från en dansk turistallians. Nu förbereder sig destinationsbolagen för att sätta fart på den tyska turismen i Östdanmark. Turistorganisationen Wonderful Copenhagen har i samarbete med Köpenhamns kommun startat upp ett nytt "Partnerskab for International Togturisme", där den nya tunneln skapar nya möjligheter.

I januari i år startade turistorganisationen Wonderful Copenhagen (WoCo) ett nytt "Partnerskab for International Togturisme" i samarbete med Köpenhamns kommun. Det samlar intressenter över flera lokala marknader för att öka internationell tåg-turism till, från och via Köpenhamn. WoCo's head of mobility Lise Boch-Andersen kan mycket väl se ett ökat fokus på Femern-förbindelsen inom det nya initiativet, eftersom tågtrafiken förväntas öka när tunneln öppnar.

Men just nu är inte Fehmarn Bält-förbindelsen i fokus hos turistorganisationen i Köpenhamnsområdet. 2025 var Tyskland den största internationella marknaden för turism i Köpenhamn och översteg turismen från USA med över en miljon övernattningar. Det motsvarar en tillväxt på 4,4 procent jämfört med 2024 och hela 65,5 procent jämfört med 2019, enligt Lise Boch Andersen.

– Därför är det upplagt att öka fokuset på po-

tentialen med Fehmarn Bält-förbindelsen när tiden närmar sig ett färdigt bygge, menar hon.

### Allians vill stärka turismen i Östdanmark

Utanför Köpenhamn finns ett behov av fler investeringar och mer affärsutveckling i turistbranschen för att locka fler tyska gäster till Själland och öarna runt omkring. Det konstaterar Lindy Kjøller, destinationschef för Visit Lolland-Falster

De har gått ihop med de fyra andra destinationsbolagen på Själland och öarna, Visit Sydsjælland & Møn, Visit Fjordlandet, Destination Sjælland, Visit Nordsjælland, samt Erhvervs- og Udviklingscenter Sjælland, Dansk Kyst- & Naturturisme och VisitDenmark i den så kallade Strategic Marketing Alliance-Zealand (SMA-Z). Visionen är att nyttja potentialen med Fehmarn-förbindelsen när den öppnar för att stärka turismen. Genom analys, affärsutveckling och testmarknadsföring arbetar alliansen på att locka nya

målgrupper både från Tyskland, Holland och de andra södra marknaderna till Östdanmark.

– Vi har en önskan om att gästerna inte bara använder oss som en genomfartsled, men stannar hos oss, säger Lindy Kjøller.

### Förväntningar på höga tillväxtsiffror för tyska gästbesök på Själland och öarna

I en analys från mars i år uppskattar SMA-Z en ökning på omkring 2,9 miljoner extra resor mellan Danmark och Tyskland om året, härav 1,3 miljoner turistresor och 1,6 miljoner pendlarresor, som inte skulle genomförts utan förbindelsen. Just nu står Själland endast för sju procent av de tyska övernattningarna i Danmark, men när Fehmarn-förbindelsen står färdig förväntar sig alliansen följande effekter på turismen på Själland och öarna:

- 273 000 extra utländska turister om året.
- 498 000 extra utländska övernattningar om året.
- De nya turisterna förväntas spendera 880 miljoner danska kronor om året.
- Bruttovärdetillväxten i Danmark förväntas växa med runt 1 130 miljoner danska kronor från de nya turisterna.
- Den ökade turismen förväntas skapa 1 760 nya arbetsplatser om året.

SMA-Z har planer på att marknadsföra Själland och öarna som en samlad enhet på den tyska marknaden. Det handlar till exempel om att översätta företagens hemsidor till tyska. Alliansen arbetar också på att utvidga partnerkretsen med bland andra Wonderful Copenhagen, transportörer och semesterhusägare, enligt Lindy Kjøller.

### Den svenska marknaden är också i fokus

Det nya projektet "Unikke Sjællandske Potentialer" (UPS), riktat mot den svenska marknaden, har sprungit ur SMA-Z. Det handlar om att utveckla



Lindy Kjøller, destinationschef för Visit Lolland-Falster

konkreta upplevelserutter i Östdanmark för svenska turister i samarbete med lokala aktörer, som Visit Skåne.

– Med detta initiativ har destinationsbolagen i Östdanmark bekräftat att om vi går ihop får vi ännu större resultat av våra insatser, säger Lindy Kjøller.

## SVENSK HOTELLÄGARE ÖPPNADE DANSKT RESORT MED FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN I ÅTANKE

Hotellkoncernen ESS driver hotell i både Danmark, Sverige och Norge, och 95 procent av kunderna är skandinaver. Så när ESS öppnade Rex Resort i Køge 2025, var det med intentionen att nå en mer internationell kundbas, särskilt från Tyskland, England och USA, enligt Anders Nilsson, operativ chef och partner i ESS.



Anders Nilsson, operativ chef och partner i ESS

– När vi öppnade Rex tänkte vi att Fehmarn Bält-förbindelsen skulle vara färdig 2029, men vi var inte beroende av det; det var snarare en stor möjlighet för att nå en ny marknad, säger han.

Trots att färdigställandet av förbindelsen är framskjuten några år har ESS redan börjat lägga planer för den ökade turismen från Tyskland som förbindelsen förväntas skapa. Det tyska besöksantalet i hotellkedjan har gått från promille till procent de senaste åren, men potentialen är mer än 10 procent av det samlade besöksantalet som ska komma från Tyskland, enligt Anders Nilsson.

ESS samarbetar med resebyråer och olika aktörer inom turistbranschen i sin strategi för tysk turism.

– Marknaden i regionen utvidgas dramatiskt, det blir lätt att röra sig inom den "inre marknaden", som är mellan Skåne, Danmarks östliga öar och Hamburg, säger han.



Utöver Rex Resort i Køge driver ESS Group flera hotell i Öresundsregionen, såsom Ystad Saltsjöbad och Marienlyst Strandhotel i Helsingör.



Sara Brynskog, insikts- och kommunikationschef på Visit Skåne

## INTERVJU

# Tysk turism väntas öka i Skåne

Fehmarn Bält-förbindelsen kan göra Skåne till en genomfartsled om infrastrukturen inte hänger med. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar kommer resvägen från Hamburg till Sverige att kortas avsevärt. Visit Skåne ser en enorm potential i det, men också tydliga risker, enligt Sara Brynskog, insikts- och kommunikationschef på Visit Skåne.

I Skåne diskuteras Fehmarn Bält-förbindelsen relativt flitigt, men på andra håll ser det annorlunda ut, enligt Sara Brynskog, insikts- och kommunikationschef på Visit Skåne.

En av hennes kollegor var nyligen nere på ITB i Berlin, världens största rese-mässa. Där märktes att kännedomen är relativt låg. Fehmarn Bält-förbindelsen var inte i fokus på mässan.

– Det pratades inte speciellt mycket om Fehmarn Bält-förbindelsen, någon turoperatör nämnde det, säger Sara Brynskog.

### Skåne kan bli en genomfartsdestination

Visit Skåne är dock väl medvetna om den nya förbindelsen och har av den anledningen tagit fram en scenarioreport tillsammans med Region Halland och Malmö stad för att skapa sig en lägesbild.

Alla scenarier i rapporten pekar mot en ökad besöksström, men hur regionen tar hand om den avgör allt. Brynskog menar att det bästa och sämsta utfallet ligger relativt nära varandra.

– Drömscenariot är att infrastrukturen funkar, det kommer väldigt många och vi har en destination som är redo. Men det är också högriskscenariot. Om destinationen är spretig och besöksnäringen inte är redo så tappar man ganska snabbt i anseende, säger hon.

En konkret oro är att Skåne riskerar att bli just en genomfartsdestination.

– Kapaciteten över Öresundsbron bedöms vara god, men på den svenska sidan finns flaskhalsar. Risken är att man inte känner att det är enkelt att ta sig runt och stanna här, utan bara susar vidare. Och tyskarna gillar ju även Småland, säger Brynskog.

För att det inte ska bli verklighet tror Brynskog att det måste investeras i infrastrukturen i södra Sverige, och att informationen om hur man tar sig runt finns tillgänglig på tyska, danska och engelska.

### Tyskarna söker stillhet och natur

Att just information på tyska prioriteras av Visit Skåne är ingen tillfällighet. Tyskland är redan Skånes största utlandsmarknad, och enligt Brynskog match-

## Fyra scenarier om möjligheterna för turismen i Sydsverige

Om potentialen i Fehmarn Bält-förbindelsen nyttjas med målinriktade investeringar i infrastruktur och hållbara upplevelser kan turistbranschen i Sydsverige gå en stark framtid till mötes. Men utan nödvändiga satsningar riskerar turismen att öka på ett ohållbart sätt. Det visar en scenarioreport från Rambøll som gjorts på uppdrag av Visit Skåne, Visit Halland och Malmö Stad.

- 1. Den sammanlänkade och attraktiva destinationen.** Södra Sverige är ett föredöme för hållbar och tillgänglig turism. Fehmarn Bält och Köpenhamns flygplats binder samman regionen, och ett integrerat transportsystem gör det enkelt att resa kollektivt mellan kust, stad och landsbygd. Bokningssystemen är samordnade, och hållbara resval är det självklara valet.
- 2. Krokig väg till drömsresan i södra Sverige.** Regionen lockar starkt med natur, kultur och gastronomi men infrastrukturen hänger inte med. Förseningar, svaga biljettsystem och brist på mobilitetslösningar skapar flaskhalsar. Efterfrågan är hög, men kapaciteten låg. Turismen är starkt bilburen och koncentrerad till kust och campingar.
- 3. Södra Sverige som genomfartsled.** Resan hit är enkel, men bristande samordning och beredskap skapar kaos vid populära besöksmål. Det ökade inflödet av utländsk turism stannar istället av när viktiga marknader söker sig till andra destinationer. Södra Sverige får hantera konsekvenser som ökat slitage och belastning utan att ta del av nyttorna.
- 4. Södra Sverige på tomgång.** Förseningar i Fehmarn Bält, splittrad planering och svag marknadsföring gör att södra Sverige hamnar i skymundan. Turismen domineras av bilburna inhemska gäster, främst under sommaren. Internationella besökare minskar när andra alternativ blir enklare att nå.

Från rapporten: [Framtidens väg- och rälsburna transporter](#) (2026) av Rambøll på uppdrag av Visit Skåne, Visit Halland och Malmö stad

ar tyskarnas besöksanledningar väl med det regionen har att erbjuda.

– De vill komma åt stillhet, lugn, vyer och naturupplevelser, men även kultur, mat och dryck. Det är precis det Skåne har att erbjuda. De är väldigt bra målgrupp för oss, säger hon.

### Husbilsturismen kan öka kraftigt

Många tyska turister åker till Skåne med husbil. Med Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande väntar sig Visit Skåne att flödet ökar ytterligare, och det väcker frågor som de tar på allvar.

– Vi vill inte att de bara ska ut och fricampa i skogen och belasta naturen. Många vet inte exakt vad som gäller och kan exempelvis tömma sitt gråvatten på platser där det skadar omgivningen.

Visit Skåne tror dock att den bästa vägen framåt är att försöka informera och utbilda. Därför har de drivit informationskampanjer mot tyska husbilsturister. De har även nyligen fått medel för en förstudie kring husbilsturismen.

– De kommer, och då är det bättre att vi kan använda potentialen och göra någonting bra av det. Vi vill förstå vad det finns för ställplatsmöjligheter och

hur vi kan få det här till ett hållbart resande, säger Brynskog.

### En turism som gynnar lokalbefolkningen

Bakom organisationens arbete finns också en bredare filosofi om vad turism ska vara.

– Vi jobbar med regenerativ turism, så att det ska bidra positivt till samhället och inte bli en belastning. Och det är glädjande att se hur många skåningar som tycker att turismen bidrar positivt. Många inser att vi inte hade haft det här utbudet av restauranger, kulturupplevelser och hotell om vi inte hade haft utländska besökare, säger Brynskog.



En skånsk destination är ångtåget på Österlen med station i Brösarp och som drivs av Skånska järnvägar.

## Glasriket planerar inför Fehmarn Bält-förbindelsen

Tyskarna är en av småländska Glasrikets viktigaste målgrupper, och med Fehmarn Bält-förbindelsen kan tyska turismflöden komma att öka. Weronica Stålered, vd för turismorganisationen Destination Glasriket, är optimistisk, men ser också utmaningar med överturism.

I mars arrangerade Destination Glasriket sin återkommande Glasriketdag, där företag och offentliga aktörer bjöds in för att diskutera framtiden, och för första gången stod Fehmarn Bält-förbindelsen på agendan. Enligt Weronica Stålered, vd för Destination Glasriket, så finns det ett stort intresse och vissa bolag ligger i framkant med sin planering.

– De bolag som redan har tyska besökare som sin primära målgrupp har redan börjat titta på hur de kan anpassa sig för en ökad besöksström. Så man kan säga att arbetet redan har börjat här i området, berättar Stålered.

### Fler turister kan belasta vattenförsörjningen

Inför öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen oroar sig Stålered likt många andra aktörer för infrastrukturen. Hon lyfter även vattenförsörjningen som en utmaning som redan idag sätter press på regionen, men framhåller att lösningarna redan finns.

– Vi har bekymmer med vattennivån, vi har väldigt lågt grundvatten. På Öland, som har väldigt mycket turister, har man löst det genom att rena

havsvatten och andra innovativa metoder. Skulle vi ställas inför samma utmaning finns alltså redan beprövade lösningar att tillgå, säger Stålered.

En annan utmaning kan vara en ökad tillströmning till besöksmål som redan är välkända bland tyskarna. Den lösningen Stålered ser är att dels rusta upp kapaciteten på befintliga destinationer, dels synliggöra fler platser i regionen så att besökarna sprids ut.

### Glasriket kan ta emot fler

En viktig del av Glasrikets arbete är att säkerställa att en ökad turism går hand i hand med hänsyn till både miljö och de samhällen som tar emot besökarna.

– Vi ska planera och tänka efter ordentligt kring hur många människor en plats kan ta hand om samtidigt, så att det blir en hållbar och regenerativ besöksnäring, säger Stålered.

Glasriket ser fram emot att välkomna fler besökare till regionen, och Stålered är tydlig med att förutsättningarna är goda, så länge man planerar rätt.

– Vi kan absolut ta emot fler besökare, så vi ser väldigt positivt på Fehmarn Bält-förbindelsen. Men det handlar om att planera och förbereda sig ordentligt, säger Weronica Stålered.



Weronica Stålered, vd för Destination Glasriket Småland

FOTO: GLASRIKETEISE



Glasriket är ett område i Småland med stor natur.



Designhotellet Kosta Boda Art Hotel ligger i Glasriket.



Glasriket är känt för sin glasblåsartradition.



Glasbaren är en del av Kosta Boda Art Hotel.

FOTO: GLASRIKETEISE/LARS NILSSON

FOTO: KOSTA BODA ART HOTEL

## Aktörer pekar ut flaskhalsar och möjligheter i södra Sverige

I Sydsverige kommer både näringsliv och infrastrukturen märka av effekten av Fehmarn Bält-förbindelsen när den är färdig, enligt flera aktörer. Medan några organisationer pekar på trafikchaos, tror Trafikverket på en mer dämpad utveckling, men med flaskhalsar. Samtidigt förväntar sig näringslivet en ökad efterfrågan inom turism, handel samt logistik och transport.

Det kommer inte vara möjligt att flytta över det ökande antalet godstransporter till järnvägen när Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland blir färdig, på grund av en rad flaskhalsar i det tyska och svenska järnvägsnätet. Den slutsatsen drar de gränsöverskridande politiska samarbetsorganisationerna Greater Copenhagen och STRING. Redan 2023 varnade organisationerna för att det skulle uppstå lastbilskaos längs Europavägarna i södra Sverige när Fehmarn Bält-tunneln väl stod färdig. I november i fjor fick de hjälp av konsultfirman Sweco att uppdatera rapporten, som skärpte varningen.

– De flesta flaskhalsar kommer förbli olösta tills 2029, vilket riskerar att öka lastbilstrafiken och leda till förlorade möjligheter för förbättringar inom järnvägsbaserad logistik, skriver de i [rapporten](#).

### Behov för utvidgning av Södra stambanan

Medan Greater Copenhagen och STRING varnar om trafikchaos i sina analyser, pekar Trafikverket på en mer dämpad bild av trafikutvecklingen när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig. I sin [analys](#) från januari i år skriver myndigheten att den kom-

mande tunneln i första hand kommer att leda till ändrade transportströmmar genom Danmark, men även en viss ökning av godstrafiken över Öresundsbron. Bron kommer dock fortsatt ha kapacitet för en ökad trafikmängd.

Däremot påpekar Trafikverket att det är viktigt att Södra stambanan utvidgas från två till fyra spår mellan Lund och Hässleholm innan 2045, annars kommer kapaciteten slå i taket. Därefter är det järnvägssträckan Alvesta-Älmhult som förväntas nå kapacitetstaket, vilket kommer kräva ytterligare utvidgning av stambanan genom Småland. Den nya nationella planen innehåller därför förslag om att bygga omkörningsspår norr om Älmhult.

### ”Södra Skåne har potential att bli en stor arbetsmarknadsregion”

Fastighetsföretag i Skåne förväntas kunna märka av effekterna av Fehmarn-förbindelsen inom tio år efter öppningen. Det visar en [undersökning](#) från HUI på uppdrag av branschorganisationen Fastighetsägarna Syd. En klar majoritet av de tillfrågade företagen, sju av tio, menar att södra Sveriges attraktivitet kommer öka till följd av Fehmarn Bält-tunneln. “Södra Skåne har potential att bli en stor arbetsmarknadsregion,” skriver HUI. Var tredje företag förväntar sig ökad eftersfrågan på fastigheter kopplade till turism. Branscherna som flest fastighetsföretag menar kommer att utvecklas till följd av Fehmarn Bält-tunneln är logistik och transport, hotell, handel, industri och kontor.

### Fransk satsning på outlet i Skåne

Under 2027 invigs första etappen av Malmö Designer Village i skånska Löddeköpinge, som fullt utbyggt uppges bli Skandinaviens största outletby med 130 butiker. Målet är att nå en kundkrets i hela dansk-svenska Greater Copenhagenregionen med en placering i Löddeköpinge, som ligger endast fyra mil från Öresundsbron. Investeringen görs av franska fastighetsbolaget Frey Group. Det blir en direkt konkurrent till danska Ringsted Premium Outlet som ligger knappt sju mil sydväst om Köpenhamn och med tyska Patrizia som ägare.



ILLUSTRATION: VEJDEKKE

## FÖRDJUPNING STATISTIK

# Turismen till Sverige och Danmark väntas öka

Tyska turister är den viktigaste utländska besöksgruppen i både Sverige och Danmark. För tillfället dominerar de sydliga danska regionerna med miljontals tyska gästnätter varje år. När Fehmarn Bält-förbindelsen är klar och restiderna kortas finns dock goda chanser att den tyska besöksströmmen till södra Sverige och Östdanmark ökar.

Från 2015 till 2025 har antalet tyska gästnätter i de fem danska respektive fem sydliga svenska regionerna varierat kraftigt, något man ser i diagram 1 och 2. Utvecklingen har följt samma mönster i båda länderna med en stadig tillväxt fram till 2019, ett kraftigt tapp under pandemin 2020, och därefter en återhämtning som inte bara återställt utan även överstigit tidigare rekordnivåer.

I Danmark domineras tysk turism av Region Syddanmark med mer än 9 miljoner gästnätter år 2025, vilket är flera miljoner mer än den näst största regionen Midtjylland. Det geografiska läget, direkt tillgängligt från norra Tyskland via motorväg och tåg, är en uppenbar förklaring. Sammantaget uppgick antalet tyska gästnätter i de fem danska regionerna till drygt 21,9 miljoner år 2025, en ökning med 56 procent sedan 2015.

Noterbart är att Hovedstaden och Själland uppvisar betydligt lägre tyska besöksmängder än de övriga danska regionerna. Det är ett mönster som de delar med de svenska regionerna och som sannolikt delvis förklaras av restiden från Tyskland.

Av de fem sydliga svenska regionerna leder Skåne med 545 000 tyska gästnätter 2025, följt av Kalmar och Kronoberg. Växten av tysk turism är tydlig i samtliga av regionerna, förutom Blekinge, och den sammantagna ökningen sedan 2015 uppgår till 39 procent. Sett till mängd är de svenska siffrorna ändå inte i närheten av de danska, något som troligen speglar den längre restiden från Tyskland.

### Turismen är en central del af ekonomin

Besöksnäringen genererar även betydande ekonomisk aktivitet i Sverige och Danmark, och de

tyska besöksflödena är en viktig del i detta. Sveriges totala turismkonsumtion uppgick till 504 miljarder kronor år 2025 och Danmarks till motsvarande 250 miljarder kronor år 2024. Av Danmarks utländska turismintäkter stod tyska turister för 39,6 procent, vilket gör dem till landets klart största utländska marknad för besöksnäringen. Turismen är med andra ord inte bara en branschfråga utan en central del av ländernas ekonomi, och den tyska marknaden är väldigt viktig för både Sverige och Danmark.

Det är i det ljuset Fehmarn Bält-förbindelsen bör förstås. En fast förbindelse som kortar restiden mellan Hamburg och Köpenhamn till under tre timmar och eliminerar färjeöverfarten sänker ett av de viktigaste tröskelvärdena för tyska resenärer. För de svenska regionerna, som idag ligger ett steg längre bort i reskedjan, kommer förbindelsen troligen innebära ett tillskott av tyska turister. Det är rimligt att anta att effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen blir störst just där restidsvinsterna är som tydligast, alltså södra Sverige och Östdanmark.



Camping är populärt bland tyska turister i Sydsverige.

**Turismkonsumtion i Sverige 2025**

**504 miljarder SEK**

**Turismkonsumtion i Danmark 2024\***

**250 miljarder SEK**

Källa: Tillväxtverket och Visit Denmark  
\*De danska siffrorna för 2024, som är det senaste år med statistik, är preliminära, och har omräknats till SEK med den genomsnittliga växelkursen för 2025.

DIAGRAM 1: Antal tyska gästnätter i de fem danska regionerna (2015-2025)

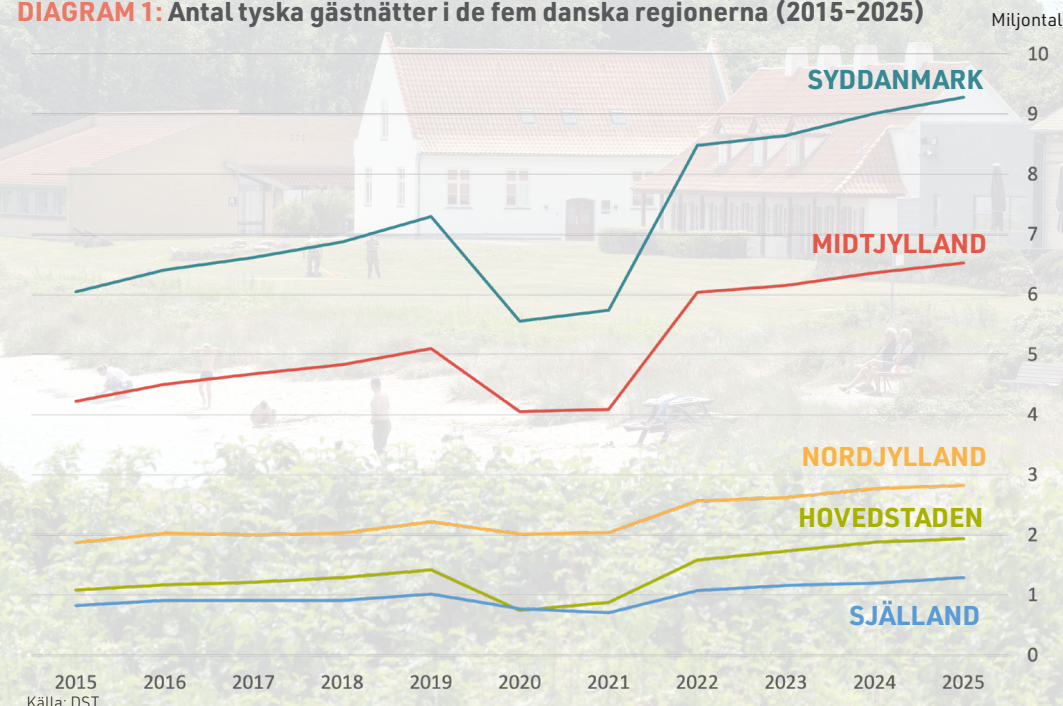
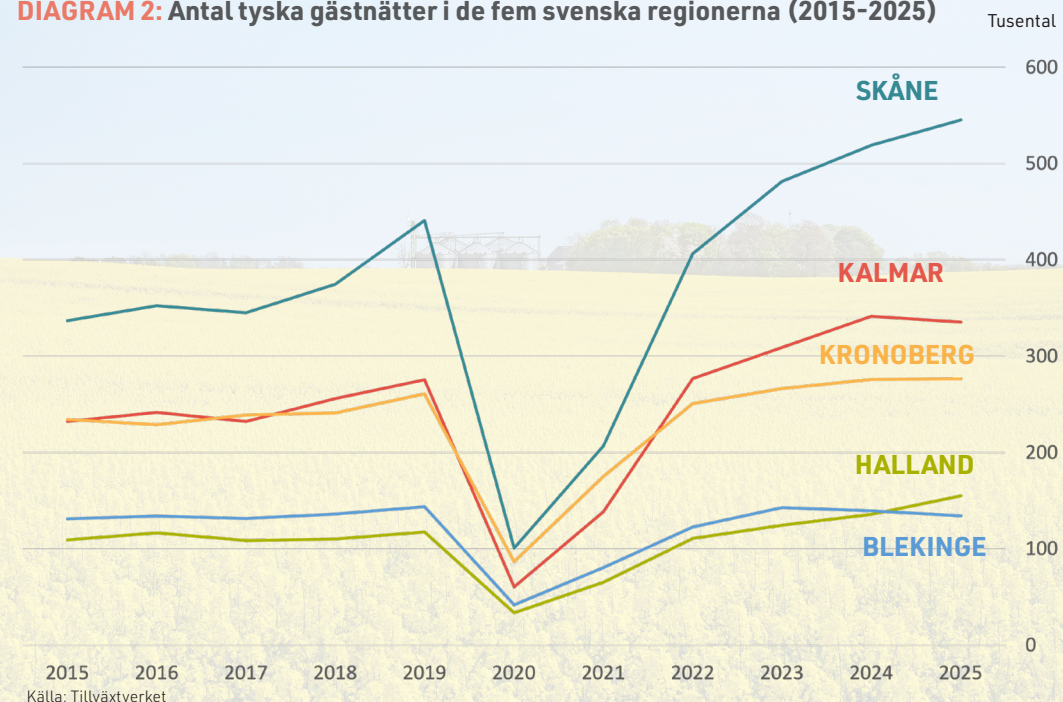


DIAGRAM 2: Antal tyska gästnätter i de fem svenska regionerna (2015-2025)

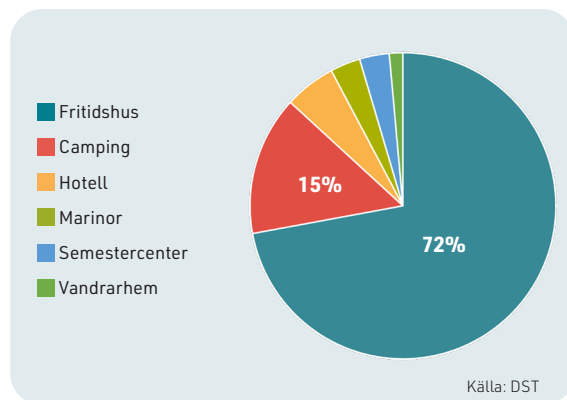


## Tyskarna campar i Sverige och hyr hus i Danmark

**DIAGRAM 3:** Tyska gästnätter i de fem danska regionerna 2025 fördelat efter anläggningstyp

Det är tydligt att tyska besökare i de fem danska regionerna i överväldigande grad väljer att övernattna i fritidshus.

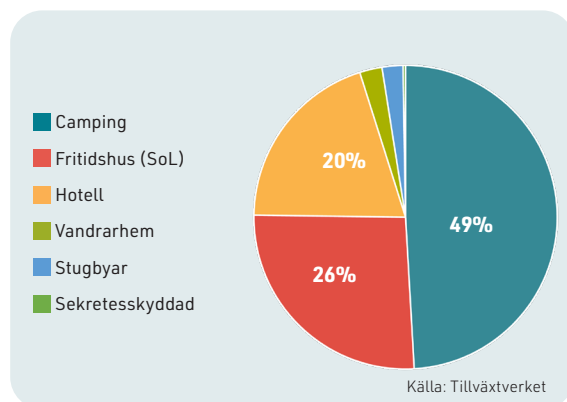
År 2025 spenderades 15,8 miljoner tyska gästnätter i fritidshus. Camping var den näst vanligaste övernattningsformen med drygt 3,2 miljoner nätter. Hotell, marinor, semestercenter och vandrarhem delade på de resterande 13 procenten. Mönstret är stabilt över tid och fritidshus har konsekvent dominerat tyska övernattningsformer i Danmark under hela perioden 2015 till 2025. Se sidan 61 för metodik.



**DIAGRAM 4:** Tyska gästnätter i de fem svenska regionerna 2025 fördelat efter anläggningstyp

I den fem svenska regionerna är camping den populäraste övernattningsformen för tyska besökare, och drygt 710 000 tyska gästnätter spenderades så under 2025. Förmedlade fritidshus och semesterlägenheter, redovisade som SoL, stod för cirka 378 000 gästnätter, medan hotell svarade för cirka 288 000.

Skåne är det enda länet där hotellens andel är i paritet med campingen, med 213 000 hotellnätter mot 222 000 campingnätter. Det beror troligen på att Malmö som stadsdestination lockar en annan typ av turister än övriga regioner.



**TABELL 1:** Utvecklingen av tyska gästnätter i de utvalda regionerna (tusental)

	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%
Själland	823	909	911	912	1 016	774	706	1 074	1 158	1 199	1 288	56%
<b>Summa</b>	<b>14 047</b>	<b>15 018</b>	<b>15 419</b>	<b>15 933</b>	<b>17 046</b>	<b>13 138</b>	<b>13 442</b>	<b>19 730</b>	<b>20 305</b>	<b>21 218</b>	<b>21 854</b>	<b>56%</b>
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%
<b>Summa</b>	<b>1 043</b>	<b>1 073</b>	<b>1 057</b>	<b>1 118</b>	<b>1 238</b>	<b>323</b>	<b>666</b>	<b>1 167</b>	<b>1 324</b>	<b>1 412</b>	<b>1 446</b>	<b>39%</b>

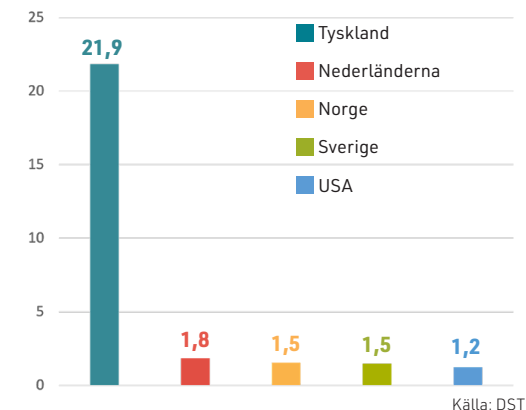
Källa: Tillväxtverket och DST

## Närheten till Tyskland präglar dansk turism

**DIAGRAM 5:** De fem största utländska gästgrupperna för de fem danska regionerna (i miljoner)

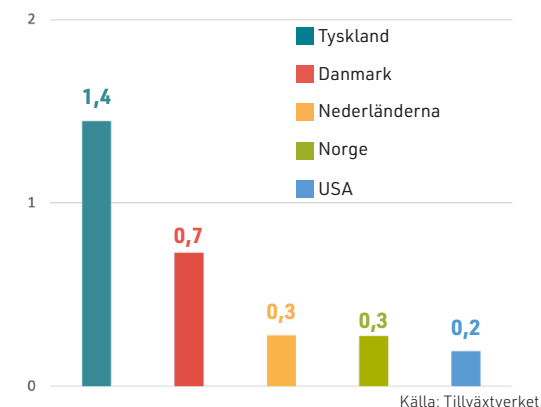
Med 21,9 miljoner gästnätter i de fem danska regionerna år 2025 är tyskarna den största utländska besöksgrupp. Antalet tyska gästnätter är nästan fyra gånger så stort som de övriga fyra länderna sammantaget. Efter Tyskland är Nederländerna den näst största gruppen, följt av Norge, Sverige och slutligen USA.

Tittar man på utvecklingen över tid är det också värt att notera att Norge och Sverige båda uppvisar sjunkande eller stagnerande gästnätter sedan mitten av 2010-talet, medan USA har vuxit stadigt samtidigt som Tyskland efter pandemiåren nått nya rekordnivåer på antalet gästnätter.



**DIAGRAM 6:** De fem största utländska gästgrupperna för de fem svenska regionerna (i miljoner)

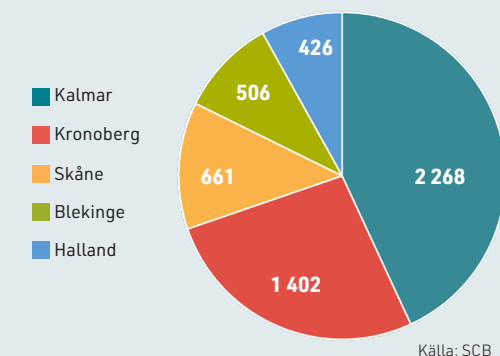
Tyskarna är även den största utländska besöksgruppen i de fem sydliga svenska regionerna med 1,4 miljoner gästnätter år 2025. Den förstaplatsen har de hållt sedan statistiken började föras 2008. De tyska gästnätterna toppade 2019 med drygt 1,2 miljoner, föll kraftigt under 2020 och har sedan dess återhämtat sig och nått nya rekordnivåer. Antalet tyska gästnätter har vuxit markant sedan 2022 och nådde 729 000 gästnätter 2025, och även antalet nederländska gästnätter har sett en tydlig tillväxt de senaste åren. Norge har legat relativt stabilt och USA, som hade en stark tillväxt fram till 2019, har ännu inte återhämtat sig.



**DIAGRAM 7:** Fördelning av tyskägda fritidshus i de fem södra svenska regionerna 2025 (antal hus)

Det finns endast statistik över tyskägda fritidshus i de svenska regionerna. Det beror på att Danmark sedan länge har haft regler som hindrar utländska medborgare utan fast anknypning till landet från att köpa fritidshus.

Totalt uppgick antalet tyskägda fritidshus i de fem sydliga svenska regionerna till 5 263 år 2025, en ökning sedan 2010 då antalet var 4 806. Kalmar är det klart mest populära länet med 2 268 hus, följt av Kronoberg med 1 402. Tittar man på den längre trenden är bilden mer nyanserad. Skåne och Halland har båda sett ett sjunkande antal tyskägda fritidshus sedan slutet av 1990-talet, medan Kalmar och Blekinge har vuxit stadigt under samma period.



**DRESUNDS  
INDEX**<sup>®</sup>  
UTVECKLINGEN

**DELOMRÅDEN**



## Fler resande över Öresund med både bil, tåg och färja

2025 växte antalet personresor över Öresund, med både bil, tåg och färja jämfört med året innan. Det motsvarar en ökning på sex procent under samma period. Personresor med bil och tåg över bron nådde ny rekordnivå.

# 116

Index 2015 = 100

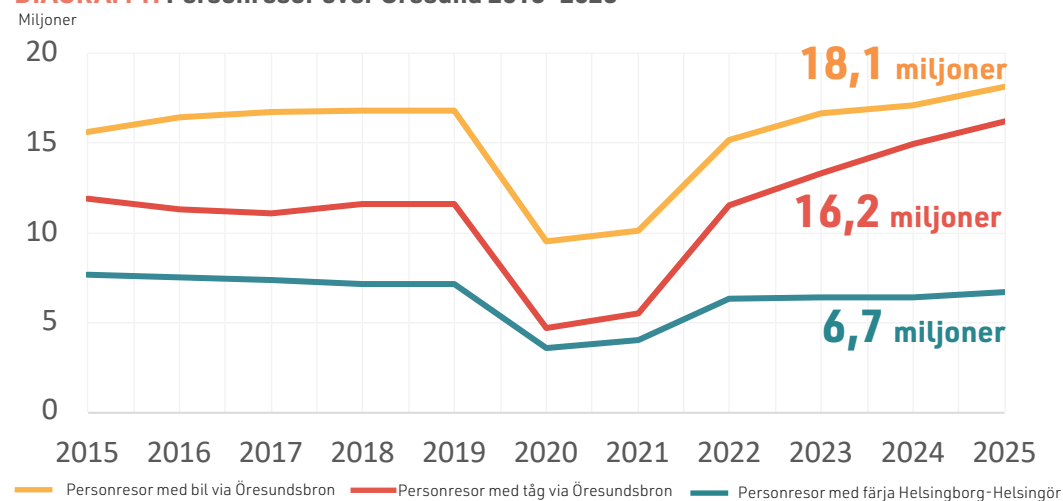
Totalt var antalet personresor uppe på nästan 41 miljoner 2025, motsvarande en ökning på sex procent jämfört med året innan. Det är första gången antalet har stigit till över 40 miljoner. Det motsvarar mer än 112 000 resor över sundet per dygn. Det innebär att indexsiffran på 116 är den högsta uppmätta mätningen sedan startåret för Øresundsindex.

Personresor med tåg över Øresundsbron uppnådde den största ökningen med hela nio procent fler resor förra året jämfört med 2024, medan antalet

bilresor steg med sex procent. I samma period steg antalet färjeresor mellan Helsingör och Helsingborg med fyra procent. Det är den hittills största ökningen som uppmätts efter pandemiåren. Dock har antalet färjeresor inte återvänt till samma nivå som före 2019. 2025 gjordes det 13 procent färre resor än 2015.

Jämfört med startåret för mätningen har personresor med tåg ökat med 36 procent, medan bilresor över bron har ökat med 16 procent.

DIAGRAM 1: Personresor över Öresund 2015–2025



Källa: Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken/DSB, Helsingborgs hamn och Øresundslinjen

### Om statistiken/personresor

Statistiken kommer från delvis från Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken/DSB, Øresundslinjen och Helsingborgs Hamn (Sundsbussarna) och omfattar passagerarresor över Öresund med bil, tåg och färja. Statistiken över persontrafiken mellan Helsingborg och Helsingör baseras på Øresundslinjens enkel- och turbiljetter, AutoBizz smart. Siffrorna för antalet personresor med Sundsbussarna mellan Helsingborg och

Helsingör är baserade på fakturerade antal passagerare enligt Helsingborgs Hamns kundstatistik.

Siffrorna för antalet personresor över Øresundsbron är en uppskattning gjord av Øresundsbro Konsortiet baserat på en genomsnittsbereäkning av antalet personer som reser med varje typ av fordon och varje typ av avtal. I statistiken ingår busstrafik, bland annat linjetrafik mellan Köpenhamn och Ystad (Bornholmerbussen) till Bornholmsfärjan.

## Gränspendlingen fortsätter slå rekord

I det fjärde kvartalet 2025 slog antalet pendlare över Öresund rekord med 22 881 personer. Det är en ökning på 6,4 procent jämfört med samma kvartal 2024. Totalt pendlade 21 902 personer över Öresund 2024, vilket är det senaste året med helårsstatistik.

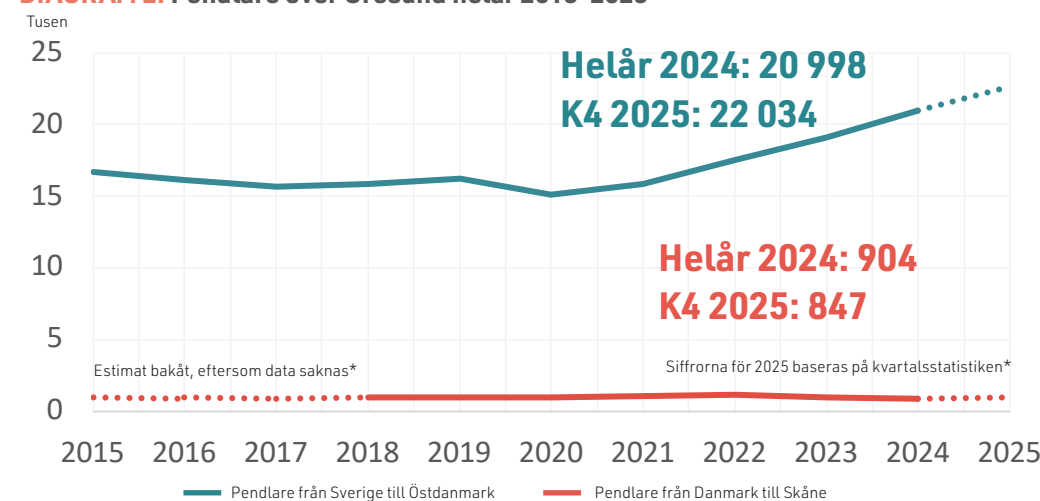
# 133

Index 2015 = 100

Trots att den senaste kvartalsstatistiken visar att gränspendlingen fortsätter öka är stigningen avtagande. I första kvartalet 2025 var ökningen uppe på tio procent jämfört med samma kvartal året före. Därefter har den sjunkit varje kvartal och var nere på 6,4 procent i det fjärde kvartalet. Antalet pendlare från Sverige till Östdanmark steg med sju procent till 22 034 personer, medan det i motsatt riktning föll med åtta procent till 847 personer i fjärde kvartalet i fjor jämfört med samma kvartal året före.

De senaste siffrorna för helårsstatistiken visar att gränspendlingen växte med nio procent 2024 jämfört med 2023, vilket är rekord. Det är 10 procent fler för pendlare från Sverige, men 12 procent färre från Danmark över Öresund. Indexsiffran för 2025 baseras på kvartalsstatistiken, eftersom helårsstatistiken kommer med två års eftersläpning. Trots att kvartalsstatistiken inte är direkt jämförbar med helårsstatistiken ger den en indikation av utvecklingen. Läs mer om metoden nedanför.

DIAGRAM 2: Pendlare över Öresund helår 2015–2025



Källa: Region Skåne/Øresundsdatan

### Om statistiken/pendling

Region Skåne driver Øresundsdatan i samarbete med Danmarks Statistik och SCB. Från och med 2015 används en ny metod som identifierar antalet pendlare från hela Sverige till arbetsplatser i Östdanmark (Region Hovedstaden och Region Sjælland) och från hela Danmark till Skåne. De nya siffrorna för pendling från den danska till den svenska sidan av Öresund är dock först tillgängliga från 2019 och framåt, vilket innebär

att utvecklingen för 2015–2018 har estimerats bakåt i med samma förändring som pendlingen från Sverige till Danmark. Øresundsindex använder årsstatistiken från Øresundsdatan fram till det senast tillgängliga året 2024 och kvartalsstatistiken för fjärde kvartalet 2025. Kvartalsstatistiken är dock inte säsongrensad och kan inkludera personer som har pendlat under en kortare period, och som därför inte finns med i årsstatistiken. Se appendix för en förklaring av hur vi har beräknat indextalet för 2025.

## Fler lastbilar över Øresundsbron, men färre godstågsvagnar

Medan antalet lastbilar över Øresundsbron gick framåt under 2025, föll antalet godstågsvagnar via bron samt lasbilar via färjan mellan Helsingör och Helsingborg. Det innebär en oförändrad indexsiffra jämfört med 2024.

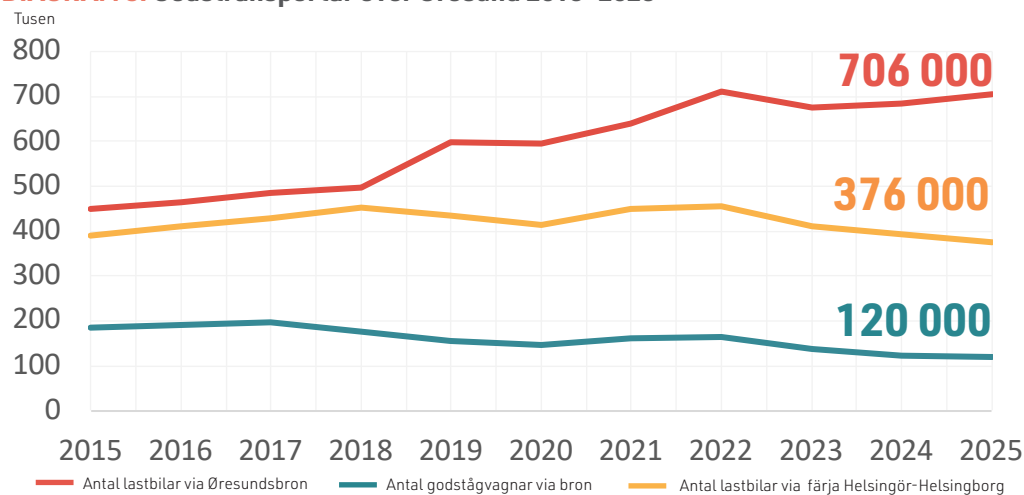
# 117

Index 2015 = 100

Drygt 1,2 miljoner godstransporter tog sig över Öresund via Øresundsbron eller med färjan mellan Helsingör och Helsingborg under 2025, vilket var 17 procent fler än 2015, men i stort sett det samma som 2024. Den generella uppåtgående utvecklingen för godstransporter beror på antalet lastbilar över Øresundsbron. De växte med tre procent jämfört med 2024 och med 57 procent jämfört med startåret för indexet. 2023 är det enda året med nedgång, men ser man på grafen är det faktiskt 2022 som av-

viker genom att vara det året med en störst ökning i antalet lastbilar än några andra år i hela indexperioden. Medan antalet lastbilar över bron har gått framåt, har de två andra typerna av godstransporter gått bakåt för andra året i rad. Antalet lastbilar via färja och godstågsvagnar föll med fem respektive tre procent förra året jämfört med 2024. Sedan 2015 har godstågsvagnarna fallit med 36 procent, medan antalet lastbilar via färjan har fallit med fyra procent.

DIAGRAM 3: Godstransportar över Öresund 2015–2025



Källa: Øresundsindex - Trafiken över Öresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen och Trafikverket

### Om statistiken/gods

Statistiken för godstransport över Öresund kommer delvis från rapporterna Øresundsindex - Trafiken över Öresund, Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen och Trafikverket. Trafikverket har statistik över antalet godsvagnar som korsar Øresundsbron per kvartal, medan övriga källor redovisar lastbilar och godsvagnar per år.

Godstrafiken på Øresundsbron från och med 2019 omfattar gods och lastbilar från sex meters längd och uppåt. Före det redovisar siffrorna lastbilar över nio meters längd. I uppgifterna från Øresundslinjen omfattar godstrafiken varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt.

Antalet lastbilar med färja under 2016 har räknats om eftersom statistiken från Sundsbussarna bara täckte till och med november.

## Svenskägda företag går framåt, medan danskägda backar

Utvecklingen för dansk- och svenskägda företag i grannlandet rör sig i motsatt riktning. Medan antalet svenska företag i Östdanmark har ökat, faller antalet danska företag i Skåne.

# 135

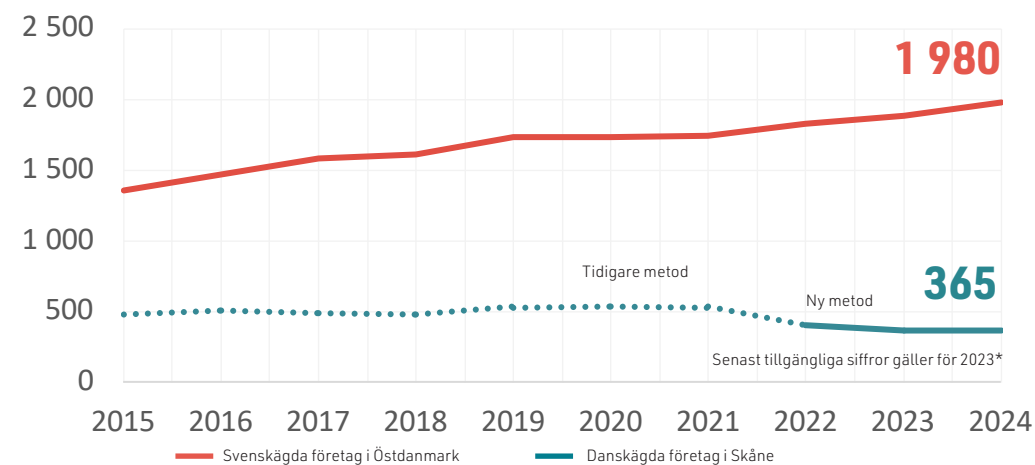
Index 2015 = 100

Antalet svenskägda företag i Östdanmark växte med fem procent under 2024, det senaste året med statistik, jämfört med 2023. Svenska företag har upplevt en tillväxt på 46 procent det senaste året jämfört med 2015. 2024 fanns det 2 531 svenskägda företag i hela Danmark, fyra procent fler än 2023.

Danskägda företag i Skåne har minskat med nio procent, från 400 år 2022 till 365 år 2023, vilket är det senaste året med statistik. I hela Sverige fanns det 77 färre danskägda företag år 2023 jämfört med

året innan. Danmark var det landet som stod för den största nedgången av utländska företag i Sverige under 2023, enligt den [senaste sammanställningen från Tillväxtanalys](#). Den svenska statistikmyndigheten har ändrat sin definition av företag till företagsenheter i stället för juridisk enhet gällande data för 2022 och 2023. Därför är utvecklingen i indexsiffran delvis baserad på en justering av siffrorna för 2015-2021. Läs mer om ändringen på sidan 60.

DIAGRAM 4: Företag i grannlandet 2015–2024



Källa: Tillväxtanalys, Xtelligent Data

### Om statistiken/företag

Statistiken från Xtelligent Data för svenska företag i Östdanmark baseras på danska årsredovisningar för räkenskapsåren 2014 till 2024, som har samkörts med CVR-registerdata från årsredovisningens balansdatum. Företag där mer än 50 % av ägarna är bosatta i Sverige har inkluderats. Ägarandelarna baseras på företagens egna uppgifter och kan därför innehålla fel. De bör därför användas med försiktighet.

Den svenska statistiken kommer från Tillväxtanalys och anger antalet danskägda företag i Skåne. Statistiken omfattar alla aktiva utländska företag i Sverige, vilka identifieras som företag där mer än 50 procent av rösträtterna ägs av en eller flera utländska ägare. 2023 är det senaste året med statistik, och därför har detta antal också använts för 2024. Från och med referensåret 2022 definieras företag utifrån företagsenhet i stället för juridisk enhet. Läs mer om beräkningen av indextalet på sida 60 i appendixet.

## Fler svenskar studerar i Danmark

Efter flera år med fallande antal svenska studerande i Danmark, har det gått framåt de senaste två åren. Motsatt har antalet danska studerande i Sverige gått ned sedan pandemin. Trots det har indexsiffran för denna indikator växt med fyra procent under 2025 jämfört med 2024.

# 79

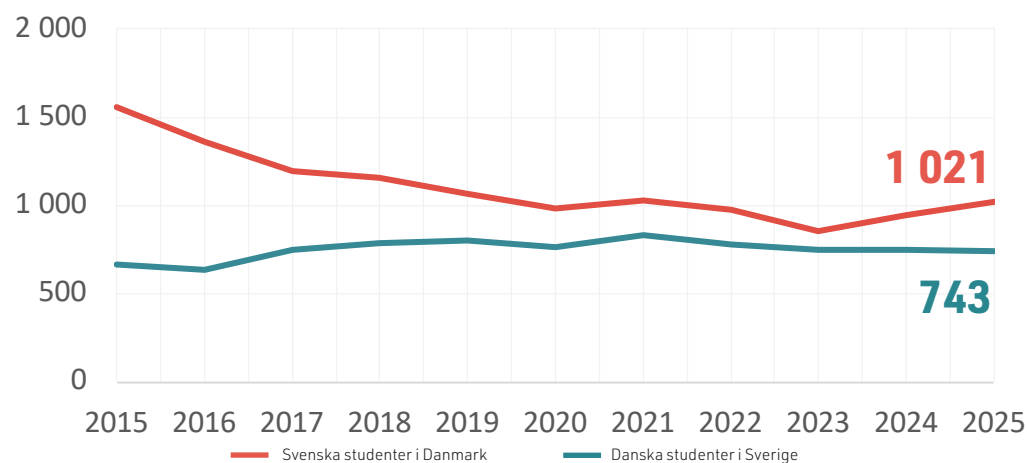
Index 2015 = 100

2025 steg antalet svenska studerande i Danmark till 1 021, motsvarande åtta procent fler än under 2024. Därmed fortsätter antalet att öka, precis som under 2024, men det är fortfarande långt från nivån 2015, som är det högsta uppmätta antalet i hela tidsserien. Sedan dess har det fallit med 34 procent. Den generella nedgången kan delvis förklaras med förändringar inom det danska antagningssystemet för läkarutbildningen. Ett stort antal svenska läkarstudenter blev nämligen antagna i början av 2000-talet,

men det antalet reducerades kraftigt på grund av en reform 2010. 2007 var toppåret med 780 svenska medicinstuderande som fick studiestöd i Danmark. Den siffran var nere på 78 år 2024.

I Sverige har antalet danska studerande fallit med tre personer 2025 jämfört med året innan, motsvarande ett fall på noll procent. Men det är en ökning med 12 procent jämfört med 2015. Sedan 2021 har antalet dock varit fallande varje år. I fjor var det 11 procent färre än 2021.

DIAGRAM 5: Utvecklingen för studerande i grannlandet 2015-2025



Källa: Nordic Statistics, Kela

### Om statistiken/studenter

Statistiken kommer från Nordic Statistics-databasen och den finska statistikmyndigheten Kela. Den omfattar studenter som får ekonomiskt stöd för att studera utomlands och genomför en hel utbildning i ett annat land – alltså inte utbytesstudenter. Uppgifterna samlas in av Kela – den finländska socialförsäkringsmyndigheten – som hämtar information bland annat från

Uddannelses- og Forskningsministeriet i Danmark och CSN i Sverige.

Annan statistik över utländska utbytesstudenter finns bland annat hos SCB och Universitetskanslersämbetet samt Danmarks Statistik och Uddannelses- og Forskningsministeriets Datavarehus. Här har vi valt statistik som enbart omfattar dem som väljer att genomföra hela sin utbildning i grannlandet.



## Minimal ökning av flyttningar över Öresund

Flyttningar på båda hållen över Öresund steg minimalt under 2025 med totalt sett 3 603 stycken. Det är 13 flyttningar fler än året innan och gör att indexsiffran förblir 110, precis som förra året.

# 110

Index 2015 = 100

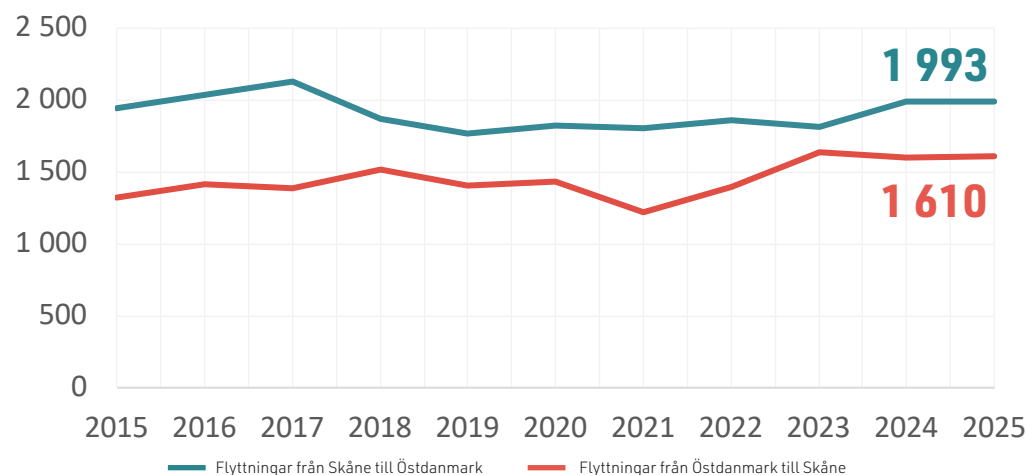
Sedan 2015 har antalet flyttningar över Öresund stigit med tio procent jämfört med 2025. Stigningen beror primärt på antalet flyttningar från Östdanmark till Skåne, som har ökat med 22 procent. I fjor blev det dock bara åtta flyttningar fler än 2024, men det närmar sig ändå toppåret 2023, då antalet låg på 1 642 flyttningar.

I motsatt riktning är tendensen mer platt. Antalet flyttningar från Skåne till Östdanmark har ökat med två procent 2025 jämfört med startåret för in-

dexet. Det var en blygsam ökning på fem flyttningar 2025 jämfört med i fjor. 2017 är fortsatt toppåret.

Bryter man ner utvecklingen i nationaliteter som flyttar över Öresund, har det gradvist skett ett fall i antalet danskar som flyttar från Skåne till Östdanmark sedan 2015. Det är motsatt svenskar och övriga nationaliteter som i stigande grad flyttat på det hållet. Övriga nationaliteter utgör den grupp som vuxit mest i antal flyttningar från Östdanmark till Skåne sedan 2015.

DIAGRAM 6: Utvecklingen över Öresund 2015-2025



### Om statistiken/flyttning

Statistiken kommer från Region Skåne/Öresundsdata-basen. Det är ett statistiksamarbete mellan Region Skåne, SCB och Danmarks Statistik.

Siffrorna anger hur många personer som flyttat sin bostadsadress från en kommun i Skåne till en kommun i Region Hovedstaden eller Region Sjælland och tvärtom. Östdanmark består av Region Hovedstaden och Region Sjælland.



## Motsatta tendenser för dansk- och svenskfödda i grannlandet

Fler personer födda i Sverige bosätter sig i Östdanmark, och 2025 slog antalet rekord, enligt den senaste statistiken från SCB. Samtidigt faller antalet danskfödda i Skåne, vilket innebär att indexsiffran förblir oförändrad för 2025.

# 100

Index 2015 = 100

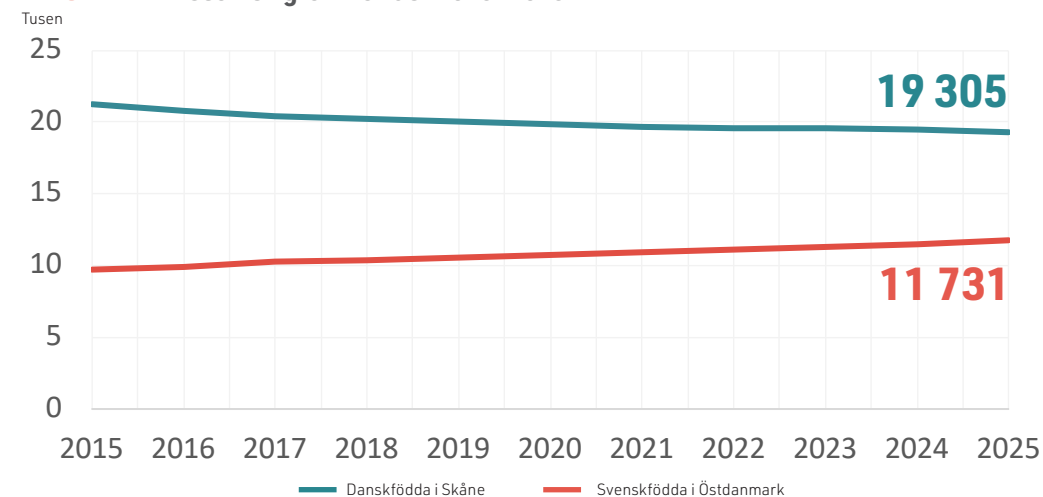
Den senaste statistiken visar att utvecklingen med färre danskfödda i Skåne fortsätter. 2025 bodde det 19 305 danskfödda i Skåne, en nedgång på en procent jämfört med året före. I samma period steg antalet svenskfödda i Östdanmark med två procent till 11 731 personer. Därmed slår antalet svenskfödda rekord, något det har gjort sedan startåret för Öresundsindex.

Sedan 2015 har antalet svenskfödda i Östdan-

mark stigit med 21 procent jämfört med 2025. Tvärtom har antalet danskfödda fallit med nio procent under samma period.

I jubileumsutgåvan av [Öresundsindex](#), som visar utvecklingen i de nio parametrarna från 2001 till 2024, framgår det att toppåret för antalet danskfödda i Skåne var 2009, då antalet låg på nästan 24 000. De motsatta tendenserna innebär att indexsiffran förblir oförändrad på 100.

DIAGRAM 7: Bosatte i grannlandet 2015-2025



### Om statistiken/bosatta

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB. Eftersom den danska statistiken avser 1 januari varje år och den svenska statistiken 31 december anges den danska siffran för 2016 under 2015, och motsvarande för efterföljande år. Därmed står talet som avser 2024 för den 1 januari 2026 i den danska statistiken och för den 31 december 2025 i den svenska statistiken. Den danska statistiken omfattar invandra-

re, som enligt dansk definition är personer som är födda utomlands och där ingen av föräldrarna är både dansk medborgare och född i Danmark. Den svenska statistiken omfattar personer födda i Danmark. Statistiken som valts ut säger inget om medborgarskap eftersom det blir missvisande då personer med dubbelt medborgarskap, varav det ena är svenskt, räknas som svenskar i SCB:s statistik. Östdanmark består av Region Hovedstaden och Region Sjælland.

## Rekordmånga danska turister i Skåne

Förra året nådde antalet danskar som övernattar i Skåne en rekordnivå på cirka 462 000 gästnätter. Samtidigt har trenden gått åt andra hållet för svenskar som besöker Östdanmark. Trots detta steg indexet med en indexenhet till 114.

# 114

Index 2015 = 100

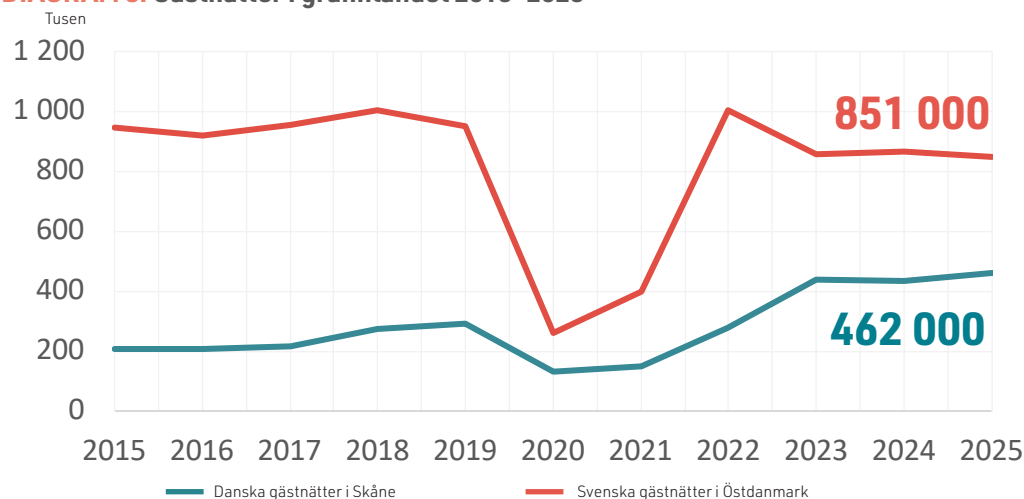
Den senaste årsstatistiken från Danmarks Statistik visar en nedgång i svenska gästövernattnings i Östdanmark, med en minskning på två procent 2025 jämfört med föregående år. Det är dock Region Hovedstaden som upplever en nedgång på tre procent, medan antalet övernattnings i Region Sjælland har ökat med sex procent under samma period.

Trots nedgången i Region Hovedstaden besöker majoriteten av de svenska turisterna i Östdanmark den regionen istället för Region Sjælland, med en

andel på 82 procent.

Till skillnad från svenskar reser allt fler danskar till Skåne, enligt siffror från Tillväxtverket. Antalet övernattnings ökade med sex procent förra året jämfört med 2024. Över en tioårsperiod är trenden ännu mer exponentiell, eftersom cirka 206 000 danskar övernattade i Skåne 2015, vilket motsvarar en ökning med 124 procent jämfört med 2025. Tvärtom övernattade 10 procent färre svenskar i Östdanmark förra året jämfört med 2015.

DIAGRAM 8: Gästnätter i grannlandet 2015–2025



### Om statistiken/övernattnings

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och Tillväxtverket/SCB. Den svenska statistiken omfattar övernattnings på hotell, semestercenter med stugor, vandrarhem samt förmedlade lägenheter och fritidshus (SoL). Under 2024 bytte många hotell bokningssystem vilket bland annat lett till att gästernas hemvist inte registreras.

Den danska statistiken omfattar övernattnings på

hotell, semestercenter, vandrarhem, campingplatser, småbåtshamnar och fritidshus. Från 2024 har Danmarks Statistik en ny faktor för besättningsstorlek i småbåtshamnar, som infördes 2024 med data från 2007. Det senaste aktuella året är 2025, men siffrorna för svenska gästnätter i Östdanmark är preliminära, eftersom de slutliga uppgifterna publiceras först i slutet av maj. Den danska och svenska statistiken är inte direkt jämförbar, men ger en god indikation på utvecklingen i turistbranschen på båda sidor sundet.

## Fortsatt färre danskar äger fritidshus i Skåne

Färre danskar äger ett fritidshus i Skåne. 2025 låg antalet på 2 228, vilket är en minskning med 1,4 procent i förhållande till året innan. Därmed fortsätter tendensen med färre danska fritidshusägare i Skåne.

# 79

Index 2015 = 100

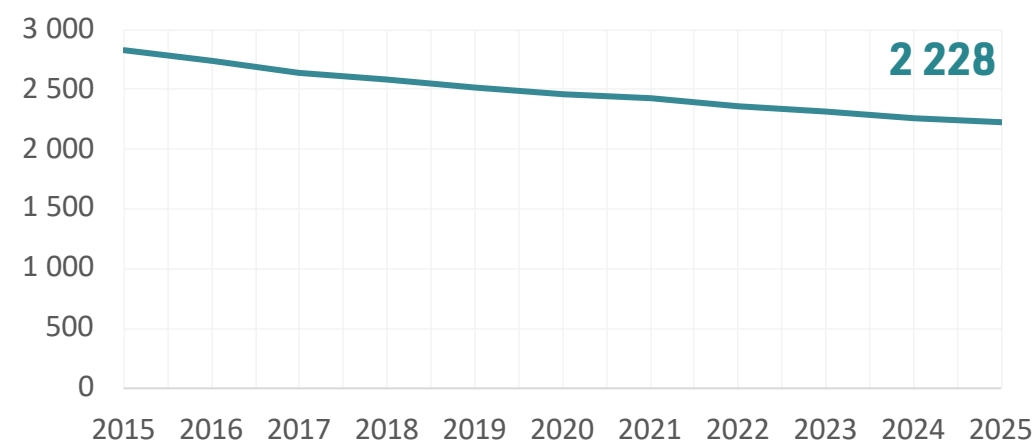
Sedan 2015 har tendensen varit fallande för danskägda skånska fritidshus. Förra året låg antalet på 2 228. Det är 32 färre danskägda sommarhus i Skåne jämfört med 2024, och går man tillbaka till 2015 är det ett fall på 21 procent. Då ägdes 2 834 skånska sommarhus av danskar.

Statistik från SCB visar också att Danmark är den enda nationaliteten som i minskande grad äger sommarhus i Skåne. De går därmed emot strömmen jämfört med Sverige, Tyskland och Norge. Hos

alla de grupperna steg fritidshusägandet under 2025 jämfört med 2015. Den uppåtgående tendensen syns efter pandemin. Läs mer om utvecklingen i turism från Tyskland till Danmark och Sverige [her](#).

Kronobergs län är den mest populära svenska regionen hos de danska fritidshusägarna. Här är tendensen i och för sig också fallande under samma period, men i mindre grad än i Skåne. Antalet har gradvist fallit sedan 2015, och 2025 var det 12 procent färre.

DIAGRAM 9: Utvecklingen av antalet danskägda fritidshus i Skåne 2015–2025



### Om statistiken/fritidshus

Statistiken kommer från SCB. Utländskt ägande av ett fritidshus innebär att den deklarationsansvariga taxerade ägaren saknar svensk adress och svenskt personnummer. Det land som redovisas är ägarens adressland och det är bara fysiska personer som ingår i undersökningen.

Det är inte möjligt för utländska medborgare att köpa ett fritidshus i Danmark – utöver om de får

dispens om köparen uppfyller vissa krav, bland annat kring personens koppling till Danmark. Därför redovisas enbart statistik för antalet fritidshus i Skåne som har en ägare som är bosatt i Danmark.

**DRESUNDS  
INDEX**  
UTVECKLINGEN

**TILLVÄXTEN**



## REGIONERNA I NORRA EUROPA

# Läkemedel lyfter Östdanmark – Sverige tar revansch

När covid-återhämtningen mattas av blir skillnaderna mellan de nord-europeiska regionerna allt tydligare. Tjänstedrivna ekonomier har klarat sig bäst, medan exportberoende regioner halkat efter. Danmark sticker ut som ett ensamt undantag, drivet av en läkemedelsindustri i högkonjunktur.

I takt med att covid-återhämtningen klingar av framträder de underliggande skillnaderna mellan regionerna med allt större tydlighet. Den danska ekonomin var under 2024, likt året innan, stark. Bruttoförädlingstillväxten (GVA) i Region Hovedstaden och Region Sjælland steg med 8 respektive 5 indexenheter, och den danska huvudstadsregionen utökade därmed gapet gentemot övriga nordeuropeiska regioner. Tillväxten i Sydsverige och Stockholm växlade upp mer än 2023 med en uppgång på 3 indexenheter vardera. Berlin och Amsterdam ökade med knappt 1 indexenhet vardera, en markant inbromsning jämfört med de senaste åren. Hamburg noterade en ökning med 2 indexenheter och Helsingfors var den enda region vars GVA minskade, om än marginellt med 0,2 indexenheter.

## Läkemedelsindustrin draglok i Danmark

De senaste årens kraftiga GVA-tillväxt i Danmark har en huvudsaklig förklaring och det är Novo Nordisk och läkemedelsindustrins expansion. Enligt Økonomiministeriet har GVA-tillväxten exklusive läkemedelssektorns bidrag varit avsevärt mer modest. Tudelningen syns tydligt i utrikeshandeln, där läkemedelsindustrins billiga insatsvaror och dyra exportprodukter skapat ett växande handelsöverskott, det vill säga en export som överstiger importen. Prognoserna pekar på att geo- och handelspolitisk osäkerhet kommer dämpa utvecklingen i den danska ekonomin under 2025, även om den fortsatt går starkt.

## Tysk ekonomi haltar, men det ser olika ut för Hamburg och Berlin

Utmaningarna för den tyska ekonomin fortsatte under 2024 och konjunkturvändningen uteblev. Ekonomin har varit svårt ansatt sedan Rysslands invasion av Ukraina och den efterföljande kost-

nadskrisen. Därtill framträder alltmer tydliga strukturella problem för den exportorienterade tillverkningsindustrin, som möter ökande konkurrens från bland annat Kina inom kemi- och bilindustrin. Till detta kommer ett mer protektionistiskt handelsklimat, demografiska utmaningar och kostnader för den gröna omställningen. Hamburg befinner sig mitt i denna kris medan Berlin, med sin tjänstebaserade ekonomi och livaktiga startupscen, tillhör de starkast växande regionerna över mätperioden.

## Svensk export klarade sig bättre än tysk

Både svensk och tysk ekonomi är starkt beroende av en välmående exportsektor. Men den svenska exporten har gått avsevärt bättre under de senaste åren. Enligt SEB har den vuxit med nästan 20 procent från 2019 till 2024, medan den tyska varuexporten knappt rört sig. Uppgången har framför allt drivits av tjänsteexporten, vilket troligtvis särskilt gynnat Stockholm, med sin omfattande tjänstesektor. Varuexporten har samtidigt gått oväntat bra givet svagheten i europeisk industri, delvis tack vare en svag krona och konkurrenskraftiga energipriser. En stark nationell exportsektor genererar dessutom spridningseffekter som gynnar hela landet.

## Tjänstedrivna regioner klarar sig bäst

Mönstret är tydligt. Hamburg och Helsingfors, som båda är starkt beroende av varuexport, har drabbats hårt av en svag konjunktur på viktiga exportmarknader och en osäker global handelsmiljö. Det avspeglas tydligt i deras svaga GVA-tillväxt under mätperioden. Amsterdam och Berlin har däremot klarat sig relativt väl tack vare tjänstedrivna ekonomier. GVA-tillväxten i de nordeuropeiska regionerna har i allt högre grad burits upp av tjänstesektorn, med Danmarks läkemedellexport som det stora undantaget.

134

Region Hovedstaden

Index 2015

122

Region Sjælland

Index 2015

115

Sydsverige

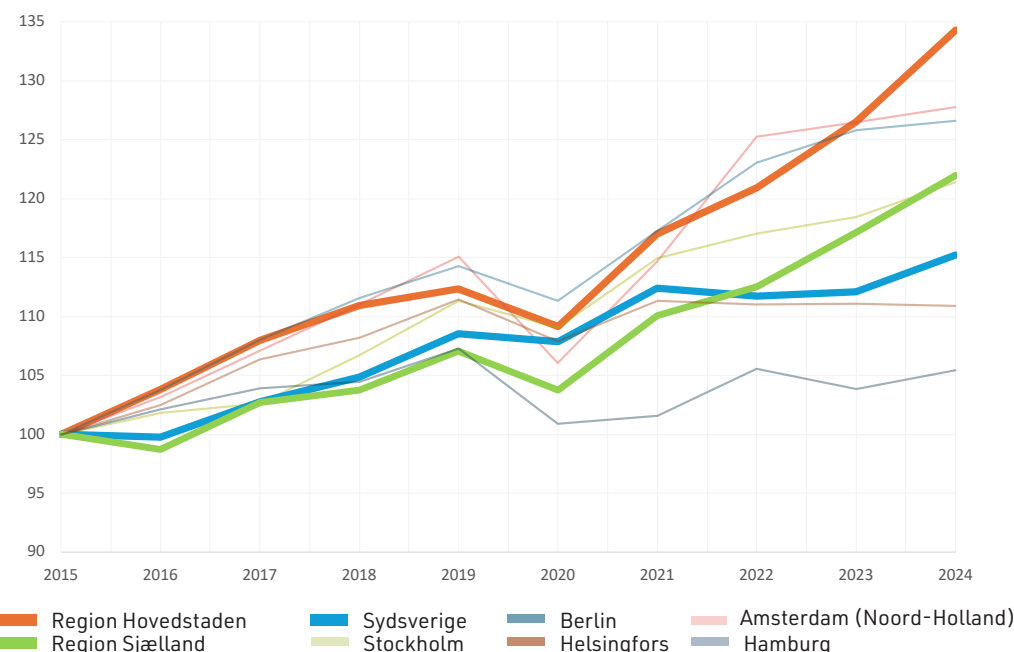
Index 2015

TABELL 1: Bruttoförädlingsvärde 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
Helsingfors	100	102	106	108	111	108	111	111	111	111
Hamburg	100	102	104	104	107	101	102	106	104	105

Index 100 = 2015

DIAGRAM 1: Bruttoförädlingsvärde 2015–2024



Källa: Eurostat

Statistiken avser NUTS 2 regioner enligt Eurostat, dvs Oslo = Oslo och Viken, Amsterdam = Noord-Holland, Stockholm = Region Stockholm, Sydsverige = Skåne och Blekinge, Helsingfors = Helsinki-Uusimaa. Berlin och Hamburg har samma indelning i NUTS 2 och 3.

## SVERIGE / DANMARK

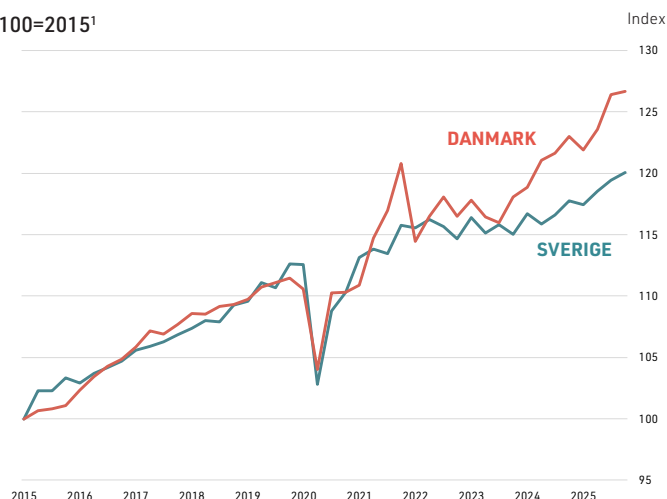
## Tillväxten hänger på hushållen

I Sverige minskar pessimismen och tillväxten börjar återvända. I Danmark sker det omvända. Trots flera år av stark BNP-tillväxt stiger pessimismen och inhemsk konsumtion bidrar fortsatt oväntat lite till den danska tillväxten. Inför 2026 delar grannländerna en gemensam utmaning. Det blir att få hushållen att börja konsumera.

Danmarks tillväxttrend fortsatte under 2025. BNP-tillväxten landade på 2,9 procent, men bilden är tudelad. Tillväxten har drivits av en stark läkemedellexport medan hushållskonsumtionen förblivit svag. Detta trots höjda reallöner, inflation under kontroll och sänkta styrräntor. Nationalbanken pekar på att konsumtionskvoten har sjunkit till en historiskt låg nivå, något de förklarar med ökad osäkerhet och utbredd pessimism bland hushållen. Oron drivs delvis av handelspolitisk osäkerhet och kriget i Iran, ett krig som oroar Nationalbanken mer än deras svenska motpart.

Framåt spår Nationalbanken en tillväxt på 1,8 procent för 2026. Offentlig konsumtion och offentliga investeringar väntas bidra kraftigt, drivet av försvarsåtgärder. Men det är hushållskonsumtionen som står för det största bidraget i prognosen. Läkemedelsindustrin väntas fortsätta bidra positivt

## DIAGRAM 2: BNP-utveckling Sverige och Danmark 2015–2025

Index 100=2015<sup>1</sup>

## BNP SEK/inv 2025

615 000

Sverige

755 000<sup>2</sup>

Danmark

Källa: DST, SCB & Macrobond. Siffrorna för 2025 är preliminära

<sup>1</sup> Index 100 är första kvartalet 2015.

<sup>2</sup> I lokal valuta uppgår BNP per invånare till 508 900 DKK. Den summan har omräknats till svenska kronor med den genomsnittliga växelkursen för 2025, som är 1,48293 SEK per DKK.

## BRP per invånare 2024 (i SEK\*)

833 000

Stockholms län

515 000

Skåne län

1 002 000

Region Hovedstaden

515 000

Region Sjælland

Källa: SCB, DST &amp; Macrobond

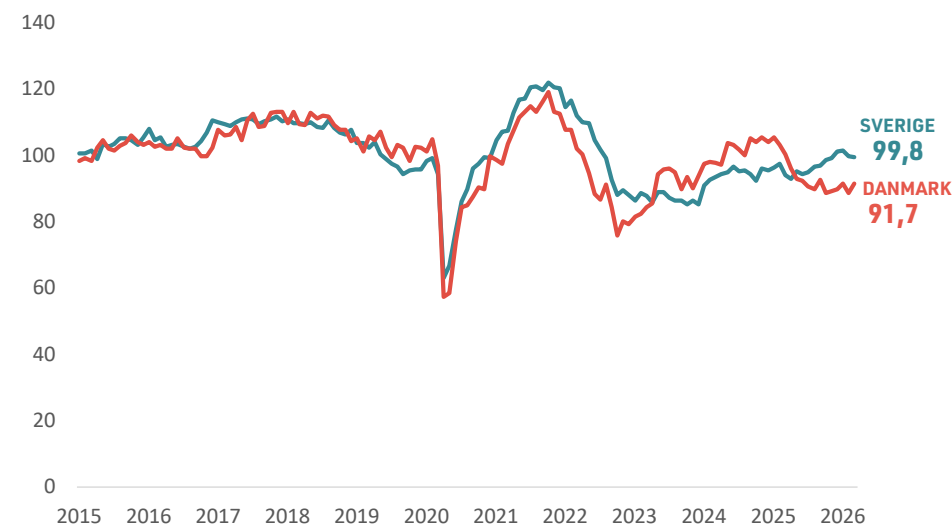
\* Omräknat med den genomsnittliga växelkursen för 2025, som är 1,48293 SEK per DKK.

men i lägre utsträckning än tidigare.

Sveriges BNP ökade med 1,5 procent under 2025, men mot slutet av året började en återhämtning ta fart med oväntat stark sysselsättnings- och BNP-tillväxt under det fjärde kvartalet. Trots detta kvarstår utmaningar, inte minst den höga arbetslösheten som för 2025 var 8,8 procent.

Prognosen för 2026 påminner på flera sätt om den danska, bortsett från arbetsmarknaden. Riksbanken spår en BNP-tillväxt på 2,2 procent för 2026 och att arbetslösheten gradvis kommer att minska. Sverige befinner sig i en tydlig återhämtning efter flera år av låg ekonomisk tillväxt och till skillnad från Danmark präglas landet av stigande optimism, något som också avspeglas i konjunkturbarometern i diagram X. Precis som i Danmark blir hushållskonsumtionen den avgörande faktorn, medan en expansiv finanspolitik och omfattande försvarsåtgärder väntas driva på offentlig konsumtion och offentliga investeringar.

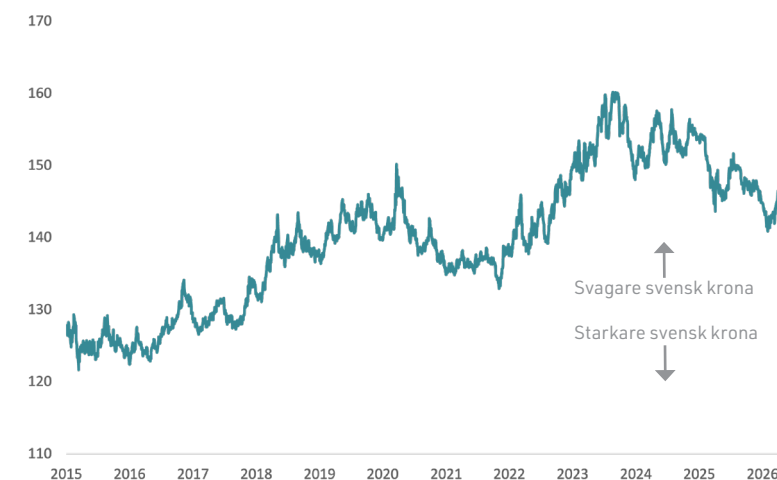
## DIAGRAM 3: Stämningläget i dansk och svensk ekonomi



Källa: Eurostat: Economic sentiment indicator (ESI)

Under en längre tid har danska konsumenter och företag sett mer optimistiskt på ekonomin än sina svenska grannar. Men under det senaste året har bilden förändrats, och sedan maj 2025 har den svenska konjunkturbarometern legat högre än den danska. Tappet i danskt sentiment sammanfaller med president Trumps tillträde och de handelstullar som infördes under våren, något som drabbade det danska stämningläget hårt.

## DIAGRAM 4: Den svenska kronan i förhållande till den danska

144 SEK  
för 100 DKK

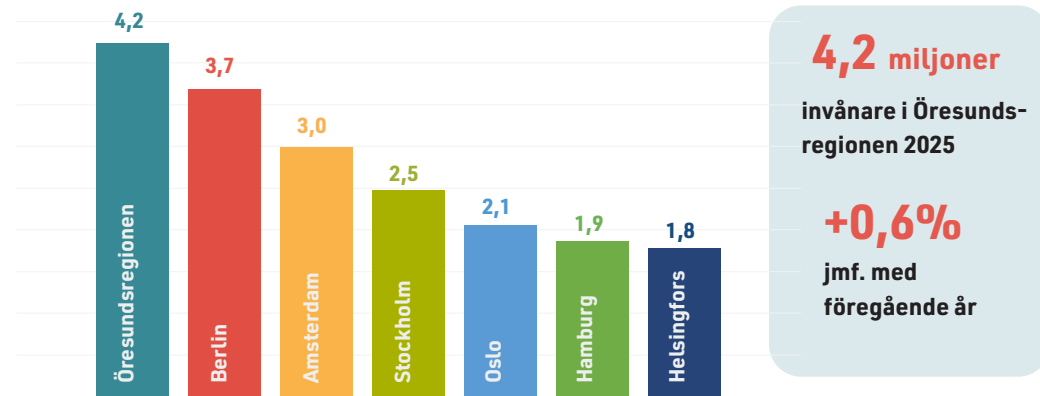
Var den dagliga  
växelkursen den  
20 april 2026.

Källa: Riksbanken

Den danska kronan (DKK), som är knuten till euron, har stärkt sig gentemot den svenska kronan under en längre tid. Under 2025 vände dock trenden och den svenska kronan stärkte sig avsevärt gentemot andra valutor, något som enligt Riksbanken berodde på Sveriges robusta statsfinanser och förbättrade tillväxtutsikter. I samband med Iran-kriget och ökad global osäkerhet har kronan tappat en del av dessa vinster, och stod den 20 april 2026 i 144 SEK för 100 DKK.

**DIAGRAM 5: Befolkningsmängd i utvalda regioner**

Antal (miljoner) bosatta i utvalda nordeuropeiska regioner 2025

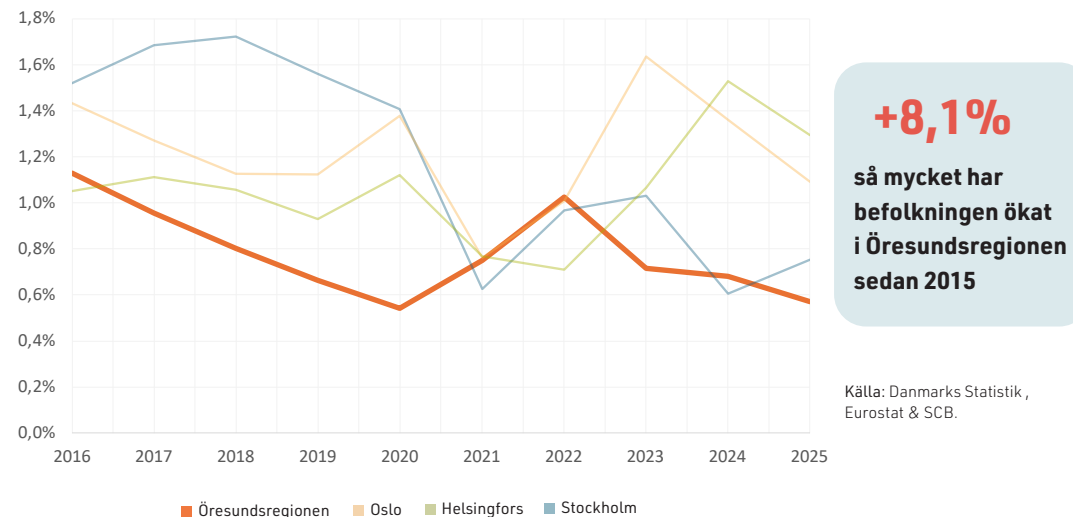


Källa: Danmarks Statistik, Eurostat &amp; SCB.

Öresundsregionens befolkningsstillväxt har bromsat in tre år i rad sedan toppnoteringen 2022. År 2025 uppgick ökningen till 0,6 procent, i nivå med Berlin. Samtidigt har Oslo under flera år haft en hög befolkningsökningstakt och växer 2025 med 1,1 procent, medan Helsingfors toppar med 1,3 procent. Öresundsregionen förblir med 4,2 miljoner invånare den klart folkrikaste regionen, men hör inte till de snabbast växande i norra Europa.

**DIAGRAM 6: Befolkningsutveckling i utvalda regioner**

Årlig befolkningsutveckling mätt i procent (2015-2025)

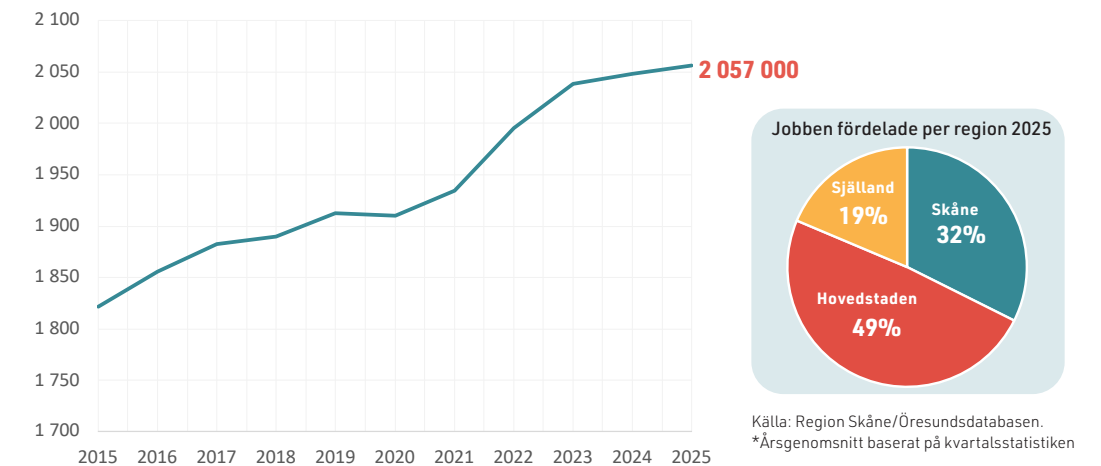


Källa: Danmarks Statistik, Eurostat &amp; SCB.

Under perioden 2015-2025 har Öresundsregionens befolkning ökat med drygt 318 000 personer, motsvarande 8,1 procent. Det är en lägre ökningstakt än i Oslo, Stockholm och Helsingfors, som alla vuxit med över 11 procent under samma period. Öresundsregionens befolkningsökningstakt nådde sin topp 2022 men har sedan dess bromsat in. År 2025 ökade befolkningen med 0,6 procent, vilket är den lägsta noteringen på flera år och en nivå som ligger närmare Berlin och Amsterdam än de snabbast växande nordiska huvudstadsregionerna.

**DIAGRAM 7: Sysselsättning i Öresundsregionen**

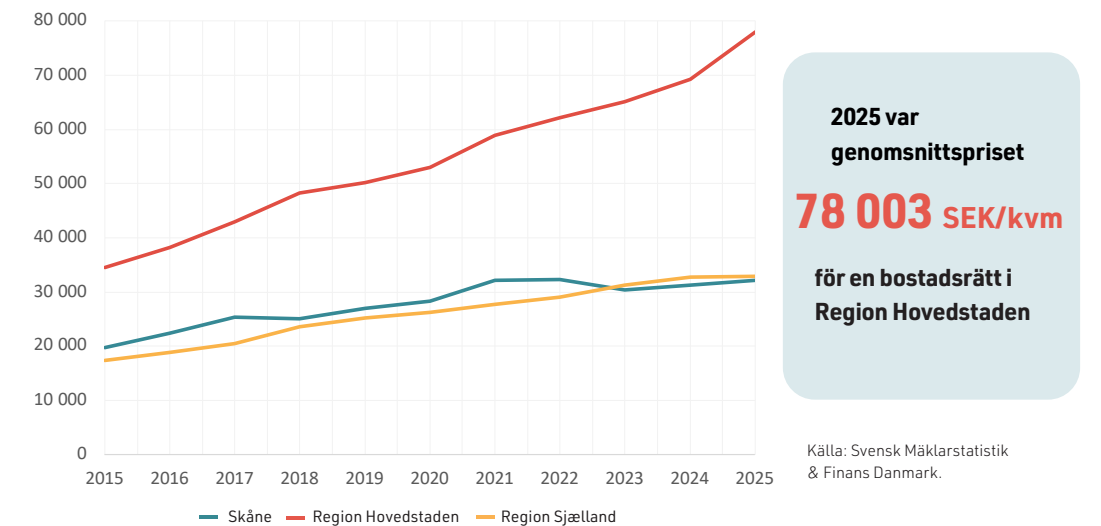
Utveckling i antal sysselsatta (1 000 personer) 2015-2025\*



År 2025 var 2 057 000 personer sysselsatta i Öresundsregionen, 0,4 procent fler än föregående år. I Region Hovedstaden, som har flest sysselsatta i regionen, ökade antalet sysselsatta med 1,1 procent till 1 007 000 personer. I Skåne ökade antalet sysselsatta marginellt med 0,2 procent, medan Region Sjælland minskade med 1,2 procent, motsvarande drygt 5 000 färre sysselsatta personer.

**DIAGRAM 8: Lägenhetspriser i Öresundsregionen**

Genomsnittlig utveckling i bostadsrättspriser (i SEK\*) 2015-2025



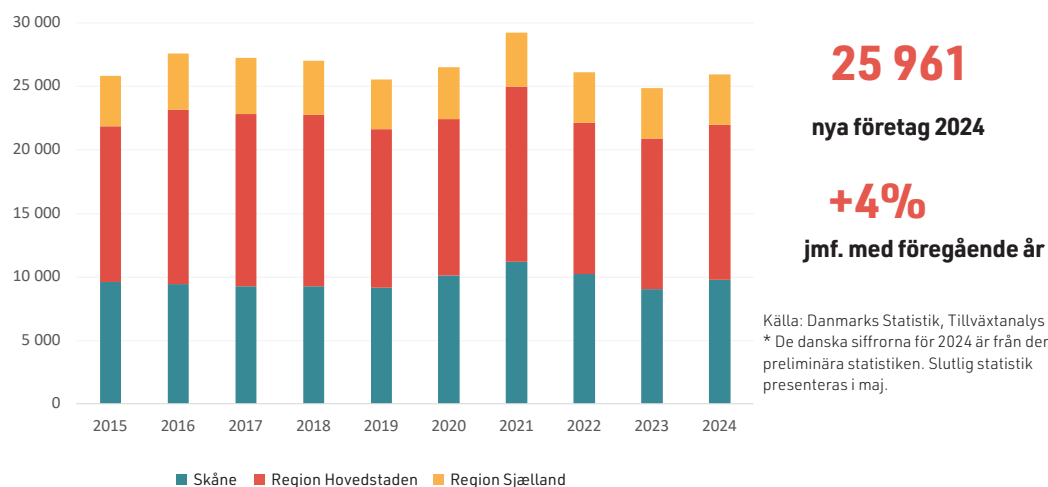
Källa: Svensk Mäklarstatistik &amp; Finans Danmark.

Bostadsrättspriserna i Region Hovedstaden fortsätter att stiga kraftigt. År 2025 var genomsnittspriset 78 003 SEK per kvadratmeter, en ökning med 16 procent jämfört med föregående år. Störst har prisökningarna varit i Köpenhamnsområdet där uppgången var nära 20 procent. I Skåne ökade priserna med 3 procent medan de i Region Sjælland steg med 4 procent jämfört med föregående år.

\*De danska bostadsrättspriserna är omräknade till SEK med hjälp av den genomsnittliga växelkursen för respektive år

## DIAGRAM 9: Nyföretagande i Öresundsregionen

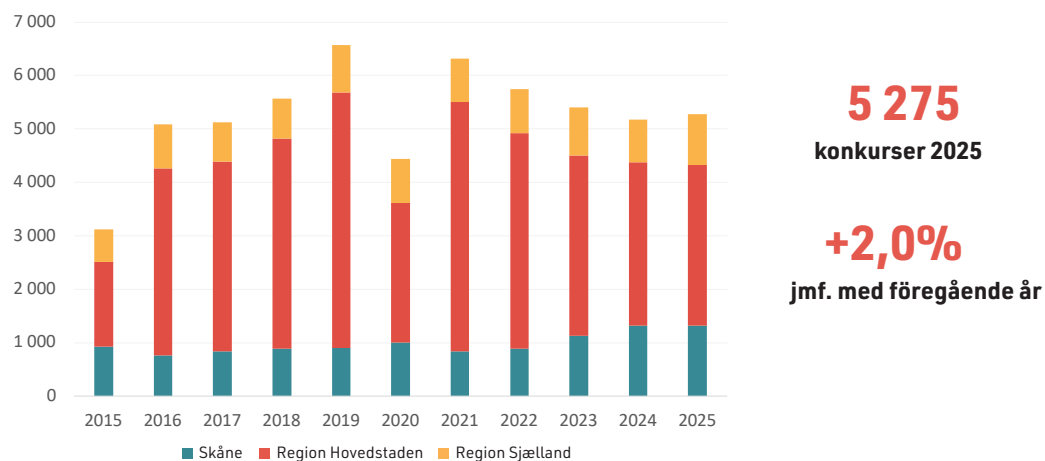
Utveckling av antal nya företag i Region Hovedstaden, Region Sjælland och Skåne 2015-2024



Under 2024 registrerades knappt 26 000 nya företag i Öresundsregionen, vilket innebär en ökning i nyföretagandet med 4 procent jämfört med 2023 som var det svagaste året under hela mätperioden. Det är framförallt Skåne som driver återhämtningen med en uppgång på 8 procent, det var även Skåne som stod för det kraftigaste fallet i nyföretagandet året innan. I Region Hovedstaden och Region Sjælland har nyföretagandet däremot legat relativt stabilt under båda åren.

## DIAGRAM 11: Konkurer i öresundsregionen

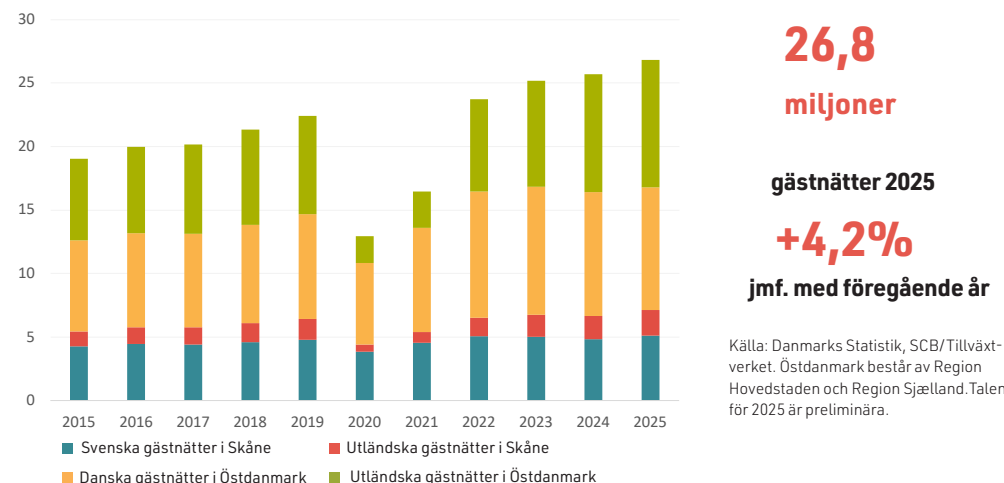
Utveckling i antal konkurser i Region Hovedstaden, Region Sjælland och Skåne 2015-2025



Antalet konkurser i Öresundsregionen ökade något under 2025 till knappt 5 300, efter en nedgång föregående år. Ökningen drivs uteslutande av Region Sjælland där konkurserna steg med nästan 19 procent, medan antalet konkurser i Skåne och Region Hovedstaden minskade jämfört med 2024. Region Hovedstaden stod dock som vanligt för lejonparten av konkurserna i regionen med 75 procent av det totala antalet.

## DIAGRAM 10: Gästnätter i Öresundsregionen

Utveckling i antal miljoner gästnätter i Östdanmark och Skåne 2015-2025



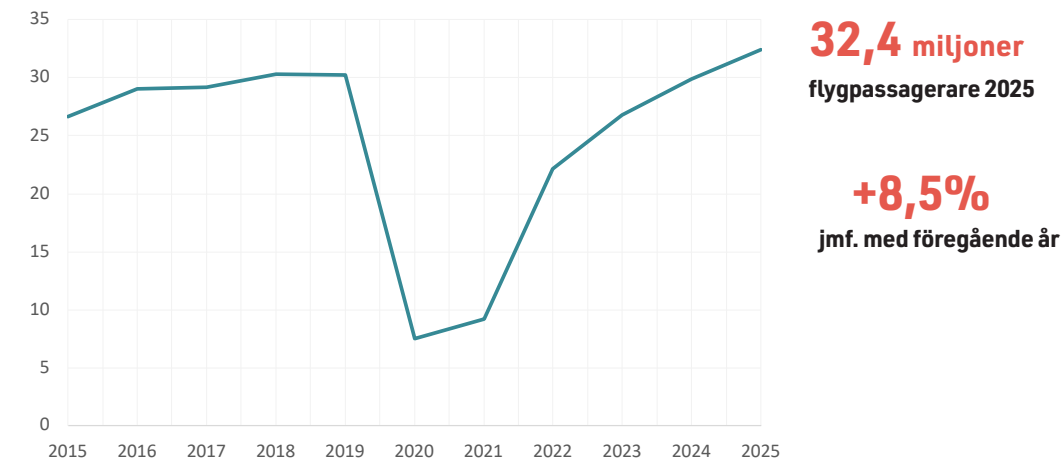
Antalet gästnätter i Öresundsregionen uppgick till 26,8 miljoner 2025, den högsta nivån under hela mätperioden och en ökning med 4,2 procent jämfört med föregående år. Precis som 2024 är det de internationella besökarna som driver tillväxten, med uppgångar på 10,3 procent i Skåne\* och 7,5 procent i Östdanmark\*\*. Danska gästnätter i Östdanmark minskade något medan svenska gästnätter i Skåne ökade med 5,3 procent.

\* Under 2024 bytte många hotell bokningssystem vilket bland annat lett till att gästernas hemvist inte registreras. Antalet gästnätter i Skåne där hemvist är okänd är fortsatt högre (105 000) än historiska nivåer, men det är 93 000 färre än 2024. Dessa ingår inte i statistiken.

\*\* DST har under 2024 ändrat beräkningsmetoden för övernattningsarna i marinor tillbaka till 2007.

## DIAGRAM 12: Flygpassagerare på Köpenhamns flygplats

Utveckling i samlat antal flygpassagerare (i miljoner) på Köpenhamns flygplats 2015-2025



Under 2025 reste 32,4 miljoner passagerare genom Köpenhamns flygplats, en ökning med 8,5 procent jämfört med föregående år. Det innebär att flygplatsen passerar sitt tidigare rekord från 2018 och därmed fulländar återhämtningen efter pandemiårens drastiska nedgång.

**DRESUNDS  
INDEX**  
UTVECKLINGEN

**APPENDIX**



## Fakta: resmöjligheter över Öresund

### Så reser privatpersoner

#### Färja Helsingborg-Helsingør

Pendling, fritids- och busnesstrafik

**Resesätt:** fotgängare, cykel, motorcykel, bil, husbil, buss (ej linjetrafik)

**Biljettyp:** enkel- och ToR-biljett, turkort, pendlar-kort, bilbiljett

**Huvudman för trafiken:** Öresundslinjen, Sunds-bussarna (endast persontrafik)



#### Tåg Malmö-Köpenhamn, via Öresundsbron

Pendling, fritids- och busnesstrafik

**Resesätt:** fotgängare, cykel

**Biljettyp:** enkel- eller dygnsbiljett, pendlarkort (30 dagar eller Flexbiljett)

**Huvudman för trafiken:** Skånetrafiken



#### Bil Malmö-Köpenhamn, via Öresundsbron

Pendling, fritids- och busnesstrafik

**Resesätt:** bil, motorcykel, husbil

**Biljettyp:** enkelbiljett, ÖresundGO (fritids-, pendlar- eller businessavtal)

**Huvudman för trafiken:** Øresundsbro Konsortiet



#### Buss Köpenhamn-Ystad, via Öresundsbron

Fritidsstrafik (Bornholmslinjen Ystad-Rønne)

**Resesätt:** buss

**Biljettyp:** enkel- eller returbiljett

**Huvudman för trafiken:** Kombardo Expressen



#### Annan persontrafik över Öresund \*:

- SJ:s snabbtåg från Stockholm till Köpenhamn
- Snälltågets nattåg från Malmö till Hamburg/Berlin och Österrike (trafiken körs periodvis under året)
- Trafik som är på väg till/från Bornholmslinjens färjelinje Rønne-Ystad

\* Siffror för dessa resor är inte inkluderade i rapporten.

### Så transporteras gods

#### Lastbil via Helsingborg-Helsingør

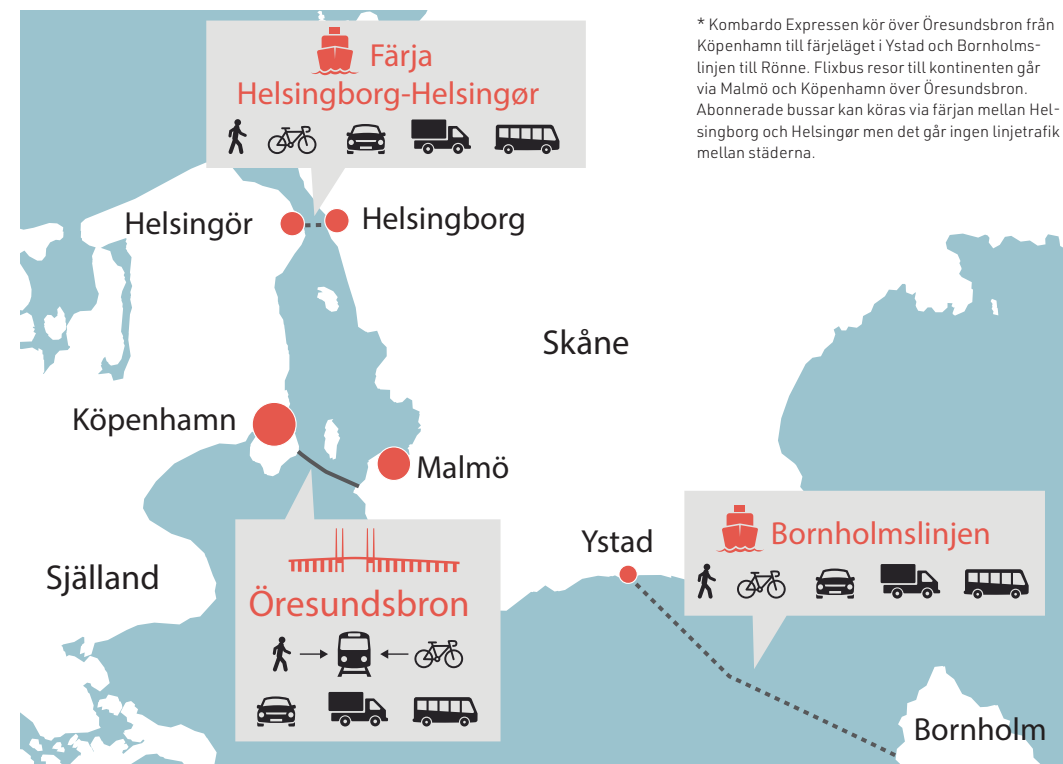
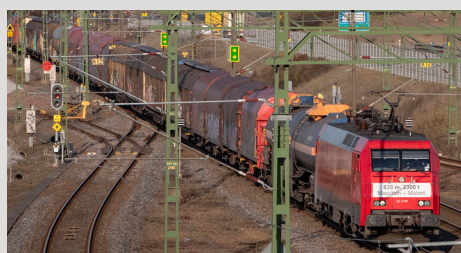
Godstrafiken inkluderar varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt.

#### Lastbil via Öresundsbron

Godstrafik med lastbilar och från 2019 även varubilar från sex meters längd.

#### Tåg via Öresundsbron

Trafiken mäts i antal godsvagnar.



\* Kombardo Expressen kör över Öresundsbron från Köpenhamn till färjeläget i Ystad och Bornholmslinjen till Rønne. Flixbus resor till kontinenten går via Malmö och Köpenhamn över Öresundsbron. Abbonerade bussar kan köras via färjan mellan Helsingborg och Helsingør men det går ingen linjetrafik mellan städerna.

## Olika kategorier av resenärer över Öresund

### Pendlare

Personer som bor på ena sidan Öresund och arbetar eller studerar på den andra sidan. Hemarbete och gränsregleringar under coronapandemin har gjort att resandet över Öresund ofta kombineras med digitalt distansarbete. Därför är det viktigt att skilja på antalet pendlare och antalet pendlarresor.

### Fritidsresenärer

Består av flera olika resandegrupper. Några besöker vänner eller släktingar på andra sidan Öresund. Valutakursen gör Sverige till ett lågprisland. Danskar reser därför till södra Sverige för att t.ex. handla, gå på restaurang eller bo på spahotell. Svenskar reser till Danmark för att njuta av kultur- och nöjesliv, handla och kanske äta på någon av Köpenhamns många Michelinrestauranger. Ytterligare en grupp kör genom Danmark för att handla vin och sprit i lågprisbutiker i norra Tyskland.

### Flygplatsresenärer

Köpenhamns flygplats i Kastrup är hela södra Sveriges internationella flygplats med direkt tågtrafik från Stockholm, Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

### Affärsresenärer

Affärsmöten över Öresund eller via Köpenhamns flygplats till andra städer är en viktig resandegrupp.

### Yrkesförare

Taxi, bussar och lastbilar färdas regelbundet över Öresund. Yrkesförarna är ytterligare en stor grupp.

### Bornholmsbor

De omkring 40 000 invånarna på Bornholm, turister, sjukvårdspersonal och militärer på väg mellan solskensön och övriga Danmark väljer oftast färjan mellan Rønne och Ystad och därefter en transitresa genom södra Skåne och över Öresundsbron.

### Stugägare

Närmare 10 000 svenska fritidshus har danska ägare och ytterligare runt 11 000 fritidshus har tyska ägare. De tar ofta vägen över Öresund.

### Fjärrtågsesenärer

SJ:s snabbtåg X2000 kör direkt från Stockholm till Köpenhamn och Snälltåget kör säsongvis nattåg till Berlin och Österrike.

## Om Øresundsindex

### Syftet med Øresundsindex

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

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

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

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

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

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

#### ØRESUNDSINDEX - TRAFIKEN ÖVER ØRESUND PUBLICERAS PER HALVÅR

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



### Tillvägagångssätt

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

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

**Tema:** Ett utvalt tema om Fehmarn Bält-förbindelsens betydelse för tursimen i Øresundsregionen är medtaget i detta års Øresundsindex. Det består av kvalitativ data i form av intervjuer med aktörer från turistbranschen och andra aktörer som arbetar inom Fehmarn-bygget. Utvald statistik om turistutvecklingen i Danmark och Sverige från SCB och Danmarks Statistik har också tagits med.

**Tillväxtparametrar:** För att mäta utvecklingen av integration och rörelse över Öresund har vi valt att mestadels ta utgångspunkt i officiell statistik från Danmarks Statistik och SCB, men i vissa fall även andra statistikällor. Huvuddelen av statistiken finns tillgänglig att hämta i öppna statistikdatabaser. Utöver statistiken till själva indexet har vi tagit fram flera olika parametrar för att kunna visa en bredare bild av utvecklingen i Øresundsregionen i relation till befolkningstillväxt, näringsliv, arbetsmarknad och bostadsmarknad.

#### 2015 som index 100:

År 2015 har valts som index 100. 2015 inföll innan id- och gränskontroll påverkade trafiken (Sverige införde gränskontroll den 12 november 2015). Det året var det varken markant hög- eller lågkonjunktur och ingen större skillnad i konjunkturläget mellan de två länderna. Valutakursen låg på en normalnivå omkring 125 SEK för 100 DKK. 2015 anses därför vara ett relativt normalt jämförelsesår. Det finns dessutom tidsseriebrott i flera av de statistiska tabellerna om utvecklingen skulle följars längre tillbaka i tiden.

## Datainsamling

### Indikatorer till Øresundsindex

Øresundsindex mäter utvecklingen i rörelse över Öresund vilket kan ge en indikation på integrationens utveckling. Nio olika indikatorer har valts ut och dessa täcker fyra olika områden av integration: trafik, arbetsmarknad, näringsliv och vardagsintegration. Tidsserien som tas fram är för 2015 till senast aktuella år, vilket för de flesta indikatorer är 2025.

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

Indikatorerna viktas i det totala indexet efter sin relevans och träffsäkerhet. Läs mer om viktningen av varje indikator nedan.

#### Trafik

##### Antal personresor (vikt 0,15) (trafikstatistik, över Öresund 2015-2025)

Statistiken kommer dels från Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken/DSB, Øresundslinjen och Helsingborgs Hamn (Sundsbussarna) och omfattar passagerarresor över Öresund med bil, tåg och färja. Statistiken över persontrafiken mellan Helsingborg och Helsingør baseras på Øresundslinjens enkel- och tur- och returbiljetter, AutoBizz smart. Siffrorna för antalet passagerarresor över Øresundsbron är en uppskattning som gjorts av Øresundsbro Konsortiet baserat på genomsnittliga beräkningar av antalet personer som reser med de enskilda fordons- och kontraktstyperna. Statistiken omfattar busstrafik, inklusive den fasta rutten mellan Köpenhamn och Ystad (Bornholmerbussen) till Bornholmsfärjan. Det senaste aktuella året är 2025.

**Källa:** Øresundsinstituttet/Øresundsindex 2025, Øresundsbro Konsortiet, Trafikverket, Øresundslinjen og Helsingborg Hamn (Sundsbusserne)

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

#### Arbetsmarknad

##### Gränspendling (vikt 0,20) (antal pendlare, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Region Skåne/Øresundsdata-

sen och visar gränspendlingen över Öresund, dvs. personer som har en inkomst på andra sidan Öresund. Det är inte samma sak som antal pendlarresor eftersom dessa kan skifta beroende på anställningsgrad och mängden hemarbete. Metoden för att ta fram gränspendlingsstatistiken har ändrats efter ett längre uppehåll i utväxlingen av statistik mellan Danmark och Sverige. Region Skåne har tillsammans med Danmarks Statistik och SCB tagit fram en ny metod för att beräkna antalet gränspendlare. Siffrorna omfattar gränspendlare från hela Sverige till den danska delen av regionen (Region Sjælland och Region Hovedstaden) under helår 2015-2024 och gränspendlare från hela Danmark till Region Skåne under helår 2015 och 2019-2024. Den nya metoden omfattar fler personer eftersom metoden är annorlunda och kan identifiera fler personer som arbetar i ena landet och bor i det andra, enligt Region Skåne och Danmarks Statistik. De nya siffrorna för pendlingen från danska till svenska sidan Öresund finns dock enbart för 2015 och 2019-2024 och därför har utvecklingen under 2016-2018 estimerats. Øresundsindex använder helårsstatistik från Øresunds-databasen fram till det senast tillgängliga året 2024 och kvartalsstatistik fram till kvartal 4 2025, vilket är det senaste tillgängliga. Kvartalsstatistiken ger en bild av antalet pendlare under det aktuella kvartalet. Till skillnad från helårsstatistiken är denna statistik inte säsongjusterad. Det innebär bland annat att den kan innehålla personer som bara pendlat under en kort tid och därför inte ingår i helårsstatistiken. Helårsstatistiken är därför mer lämpad för att se en tydlig trend över tid och för jämförelser mellan flera år. Indexet för 2025 är beräknat med hjälp av kvartalsstatistiken. Vi har beräknat ett genomsnitt av den procentuella förändringen i antalet gränspendlare för varje kvartal 2025 jämfört med varje kvartal 2024, vilket ger ett index på 133 för 2025. Siffrorna är preliminära och kan komma att ändras när helårsstatistiken för 2025 publiceras nästa år.

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

Viktningen görs utifrån att antalet gränspendlare har en stor betydelse för såväl integrationen som utvecklingen i Øresundsregionen. Gränspendlingen omfattar cirka 22 000 personer, men dessa personer kan sägas ha en djupare interaktion genom att de bland annat bidrar till gräns-överskridande nätverk och har därmed en stor påverkan.

##### Studenter i grannlandet (vikt 0,05) (antal studenter, nationell statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Nordic Statistics database och anger antalet svenska studenter på danska universitet och danska studenter på svenska universitet. Det gäller så kallade free mover-studenter som läser hela program i ett annat land och som mottar studiemedel. Siffrorna omfattar inte utbytesstudenter som läser en del av sin utbildning i ett annat nordiskt land. Det har inte varit möjligt att få fram

statistik på regional nivå. Statistiken samlas in av Kela - The Social Insurance Institution of Finland och baseras på uppgifter från danska Utbildnings- och forskningsstyrelsen och svenska CSN. Senast aktuella år är 2025.

**Källa:** [Nordic Statistics](#)

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

## Näringsliv

### Företag i grannlandet (vikt 0,10) (antal företag, regional statistik, 2015-2023/2024)

Statistiken kommer från Tillväxtanalys i Sverige och anger antalet danskägda företag i Sverige/Skåne och Xtelligent Data såväl som Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) som anger svenska företag i Danmark/Östdanmark. Statistiken från Xtelligent Data baseras på digitala danska årsredovisningar för räkenskapsåren 2014 till 2024, som är kopplade till CVR-registerdata från årsredovisningens balansdag. Företag där mer än 50 % av ägarna är bosatta i Sverige har inkluderats. Ågarandelarna baseras på företagens egna uppgifter till Erhvervsstyrelsen och kan därför innehålla fel. De bör därför användas med försiktighet. Redovisningsdata för räkenskapsåret 2024 kommer inte att slutrapporteras och publiceras på CVR förrän under andra halvåret 2025.

Den svenska statistiken från Tillväxtanalys anger antalet danskägda bolag i Sverige respektive Skåne. Statistiken omfattar samtliga aktiva utländska företag i Sverige som är identifierade företag där mer än 50 procent av röstværdet innehas av en eller flera utländska ägare. Tillväxtanalys har gjort en revidering av statistiken och sorterat bolag som inte längre är aktiva. Från och med referensåret 2022 definiera statistikmyndigheten företag utifrån företagsenhet i stället för juridisk enhet. För att beräkna utvecklingen av indexvärdet har vi justerat siffrorna för 2015-2021 utifrån den procentuella förändringen i 2022-tallet, som finns ut från den gamla och den nya metoden. 2023 är det senaste året med statistik.

**Källa:** [Tillväxtanalys](#) och [Xtelligent Data/CVR](#)

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

### Godstransporter (vikt 0,10) (trafikstatistik över Öresund 2015-2025)

Statistiken kommer från Øresundsindex - Trafiken 2025 och anger en samlad siffra över antalet godstransporter som görs varje år över Öresund, med lastbil över Øresundsbron, godståg, eller färja mellan Helsingborg och Helsingör. Statistiken bygger på trafikstatistik från operatörerna. Trafikverket har statistik över antalet godstågsvagnar som passerar över Øresundsbron per kvartal. I uppgifterna från Øresundslinjen inkluderar godstrafiken varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt. Godstrafiken på Øresundsbron inkluderar från 2019 och framåt varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt, dessförinnan består siffrorna av lastbilar som är över nio meter långa. Det är inte möjligt att mäta riktning eller start- och slutdestination. Antalet lastbilar med färja 2016 har räknats om då statistiken från Sundsbusserne sträcker sig till och med november. Det senaste aktuella året är 2025.

**Källa:** [Øresundsinstitutet/Øresundsindex - Trafikken 2025, Øresundsbro Konsortiet, Trafikverket, Øresundslinjen](#) og [Helsingborg Hamn \(Sundsbusserne\)](#)

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

## Vardagsintegration

### Flyttning (vikt 0,10) (antal flyttningar över Öresund, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Region Skåne/Øresundsdatan och anger antalet personer som flyttar sin bostadsadress från en kommun i Östdanmark till en kommun i Skåne eller från Skåne till Östdanmark. I detta index summeras antalet flyttningar över Öresund i både riktningarna till en samlad siffra. Senast aktuella år är 2025. Till skillnad från talen för antal boende i grannlandet visar statistiken för flyttningar alla flyttningar över Öresund, oavsett nationalitet. Det innebär exempelvis att om en danskfödd person flyttar från Skåne till Östdanmark ökar antalet flyttar över Öresund, men antalet boende i grannlandet minskar.

**Källa:** [Region Skåne/Øresundsdatan](#)

Viktningen görs med tanke på att personer som flyttar över sundet kan anses vara integrationsfrämjande. Det görs ingen värdering i relation till i vilken riktning eller vem som flyttar över sundet. Därmed är det inte heller möjligt att bedöma om personer som flyttar tillbaka till sitt hemland bidrar till mer eller mindre integration. Syftet med statistiken är främst att mäta aktiviteten, medan statistiken över antal boende i grannlandet mer handlar om integration på plats.

### Boende i grannlandet (vikt 0,10) (antal boende svenskfödda/danskfödda i grannlandet, regional statistik 2015-2025)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB och anger antalet danskfödda som är bosatta i Skåne respektive antalet svenskfödda som är bosatta i Östdanmark.



Eftersom den danska statistiken avser 1 januari och den svenska statistiken 31 december anges den danska siffran för 2016 under 2015, och motsvarande för efterföljande år. Därmed är siffran som avser 2026 från 1 januari 2025 för den danska statistiken och från 31 december 2025 för den svenska statistiken. Den danska statistiken baseras enbart på invandrare, dvs personer som är födda i utlandet och där ingen av föräldrarna är både dansk medborgare och född i Danmark. Den svenska statistiken omfattar utrikesfödda och därmed personer födda i Danmark. Statistiken säger inget om medborgarskap eftersom det blir missvisande då personer med dubbelt medborgarskap, varav det ena är svenskt, räknas som svenskar i SCB:s statistik. Senast aktuella år är 2025.

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

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

### Gästnätter (vikt 0,15) (antal gästnätter i grannlandet, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB/Tillväxtverket och anger antalet gästnätter i Östdanmark av personer bosatta i Sverige samt antalet gästnätter i Skåne av personer bosatta i Danmark. Den svenska statistiken innehåller gästnätter på hotell, stugbyar, vandrarhem, samt förmedlade lägenheter och stugor (SoL). År 2024 bytte många hotell bokningsssystem, vilket innebar att gästernas bostadsort inte registrerades. I Skåne är det drygt 140.000 fler än tidigare år som har ökad bostadsort. Dessa ingår inte i statistiken. Den danska statistiken innehåller övernattningar på hotell, feriecenter, vandrarhem, camping, marinor och semesterhus. Enbart hotell och feriecenter med fler än 40 sängplatser inkluderas i statistiken. Från och med 2024 har Danmarks Statistik en ny faktor för besättningsstorlek i småbåtshamnar, som fasades in 2024 med data från 2007. Den danska och svenska statistiken är inte direkt jämförbar, men ger en

bra indikation på utvecklingen i besöksnäringen på båda sidor sundet. Det senaste aktuella året är 2025, men talen för svenska gästnätter i Östdanmark är preliminära då de slutgiltiga kommer i slutet av maj.

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

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

### Danskägda fritidshus i Skåne (vikt 0,05) (antal hus, regional statistik 2015-2025)

Statistiken kommer från SCB och anger antalet fritidshus i Skåne som ägs av personer bosatta i Danmark. Utländskt ägande av ett fritidshus innebär att den deklaraansvariga taxerade ägaren varken har en svensk adress eller ett svenskt personnummer. Det land som redovisas är ägarens adressland och det är bara fysiska personer som ingår i undersökningen. Det är som utgångspunkt inte möjligt för utländska medborgare att köpa ett fritidshus i Danmark - utöver vid given dispens där köparen uppfyller vissa krav bl a kring koppling till Danmark - och det finns inte någon tillgänglig statistik över hur många fritidshus i Danmark som är utlandsägda. Därför redovisas enbart statistik för antalet fritidshus i Skåne som har ägare som är bosatt i Danmark. Det senaste aktuella året är 2025.

**Källa:** [SCB](#)

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



## Tillväxtparametrar

För att kunna beskriva den bredare utvecklingen i Öresundsregionen används olika parametrar. Datakällor är främst Danmarks Statistik och SCB, men även andra källor används:

### BRP/GVA (BRP i lokal valuta, regional statistik 2015-2025)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik, SCB och Eurostat och är ett mått för den ekonomiska utvecklingen i regioner. De regionala räkenskaperna görs efter riktningssystemen från EU:s national och regionräkenskaps-system (ESA2010) och är därmed möjliga att jämföra.

**Källa:** [Danmarks Statistik](#), [SCB](#) och [Eurostat](#)

### BNP

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB och anger utvecklingen i bruttoregionprodukten indexerat från 2015 till 2023 på kvartalsbasis samt BNP per invånare i lokal valuta. Det görs även en beräkning på dessa siffror för att få beloppet i euro där BNP i löpande priser räknas om till euro efter det aktuella årets genomsnittliga valutakurs och delas på det aktuella årets befolkningstal. Siffrorna för 2024 är preliminära.

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

### Konjunkturbarometer (konjunkturundersökning, nationell statistik 2015-2025)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och Konjunkturinstitutet och är sammanvägt en indikator på konjunkturläget. Den danska "tillidsindikator" sammanväger förväntningarna från både "erhverv" (industri, bygge, service och handel) samt "forbrugere". Den svenska "Barometerindikator" visar är en sammanvägning av förväntningarna från företag och hushåll. Bägge ingår i EU's Business and Consumer Surveys programme, vid Directorate-Generale for Economic and Financial Affairs (DG ECFIN).

**Källa:** [Danmarks Statistik](#) och [Konjunkturinstitutet](#)

### Valutakurs (växelkurs 2015-2025)

Statistiken kommer från Riksbanken och Nationalbanken

och anger den dagliga valutakursen mellan SEK och DKK.

**Källa:** [Nationalbanken](#) och [Sveriges riksbank](#)

### Befolkning (antal invånare, regional statistik, 2015-2024)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB och anger antal invånare i Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland. Eftersom den danska statistiken avser 1 januari och den svenska statistiken 31 december anges den danska siffran för 2016 under 2015, och motsvarande för efterföljande år. Därmed är siffran som avser 2024 från 1 januari 2025 för den danska statistiken och från 31 december 2024 för den svenska statistiken. För att jämföra med andra regioner i Nordeuropa används även statistik från Eurostat och norska Statistisk sentralbyrå. För att jämföra med andra regioner används NUTS 2 regioner enligt Eurostat, dvs Oslo = Oslo och Viken, Amsterdam = Noord-Nederland, Stockholm = Region Stockholm, Berlin, Hamburg och Helsinki har samma indelning i NUTS 2 och 3. Öresundsregionen sammanslagen av Region Hovedstaden, Region Sjælland och Region Skåne enligt statistik från DST/SCB.

**Källa:** [Danmarks Statistik](#), [SCB](#), [Statistisk sentralbyrå](#) och [Eurostat](#)

### Sysselsättning (antal sysselsatta, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Region Skåne/Öresundsdata-basen och baseras på AKU-statistik som baseras på en gemensam europeisk metod för att mäta ledighet enligt Labour Force Survey (LFS). Statistiken görs utifrån en stickprovsbaserad intervjuundersökning som ska belysa invånarnas anknytning till arbetsmarknaden. Statistiken är dock inte så pålitlig på regional nivå, men är enligt Danmarks Statistik den bästa för att jämföra arbetsmarknadsstatistik internationellt.

**Källa:** [Region Skåne/Öresundsdata-basen](#) och [Danmarks Statistik](#)

### Nya företag (antal företag, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Tillväxtanalys och Xtelligent Data. Den svenska statistiken omfattar nya företag inklusive enskilda näringsidkare som inte har namnskyddat firmamamn. Den omfattar inte ägarbyten, ändringar av juridisk form eller andra ombildningar. Den danska statistiken görs utifrån "Erhvervsregistret" och det görs en kontroll av siffrorna berör ändring eller om de har aktiv verksamhet. De danska siffrorna för 2023 är från den preliminära statistiken. Den slutliga statistiken presenteras i juni.

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

### Konkurser (antal, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Danmarks Statistik och SCB och anger antalet företag som har gått i konkurs. Statistiken redovisas per månad både i Sverige och Danmark och är därför summerad för att få årsstatistik.

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

## Källor

- 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

## Intervjulist

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

## Samtal med forskare

ØresundsInstitutet står utslutande själv för innehållet i

## Bostadspriser (kr/kvm, regional statistik, 2015-2025)

Statistiken kommer från Finansdanmark och Svensk Mäklarstatistik och anger kr/kvm på ejerlejligheder respektive bostadsrätter. Den svenska statistiken använder annat mått (K/T-tal) för villapriserna och därför jämförs inte nivån på villamarknaden. De svenska siffrorna gäller genomsnittliga prisnivån under perioden och bygger på försäljningar som mäklare dagligen rapporterar in. Nyproduktion ingår i underlaget. De danska siffrorna rör fastighetspriser för realiserade köp på bostadsmarknaden och är genomsnittligt kr/kvm för ejerlejligheder under ett kvartal.

**Källa:** [Finansdanmark](#) och [Svensk Mäklarstatistik](#)

## Flygtrafik (antal passagerare, 2015-2025)

Statistiken anger antal passagerare som reser till och från Köpenhamns flygplats.

**Källa:** [Københavns Lufthavne](#)

denna rapport, men under arbetet med att utveckla Øresundsindex hade ØresundsInstitutet avstämningar och diskussioner med flera forskare kring metod och resultat:

- **Jesper Falkheimer**, professor vid Institutionen för strategisk kommunikation, Lunds universitet
- **Karl-Johan Lundquist**, professor vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet
- **Lars Winther**, professor i geografi på Institut for Geoviden-skab 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

## Statistikkällor

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

