

Trafikken over Øresund

Jens Groth Lorentzen, COWI A/S

Baggrund

Øresundsforbindelsen åbnede for biler og tog den 1. juli 2000. DSB, Skånetrafiken, Scandlines og Øresundsbrokonsortiet har siden Øresundsbrons åbning gennemført markedsundersøgelser blandt deres kunder over Øresund.

Markedsundersøgelserne har primært som formål at give hvert af selskaberne et solidt grundlag for deres markedsføring. Herudover kan undersøgelserne benyttes til at sætte fokus på den effekt, som den faste forbindelse over Øresund kombineret med gode færgeforbindelser har på aktiviteter hen over den landegrænse, som Øresund udgør.

Metode og analyse

Analysen af trafikken på Øresund omfatter undersøgelser blandt:

- bilister i personbiler på Øresundsbron
- togpassagerer over Øresundsbron
- bilister i personbil med Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg
- passagerer med Scandlines' flyvebåde mellem København og Malmö.

Det er valgt ikke at inddrage landgangspassagerer på Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg, idet det vurderes at størstedelen af disse rejser er lokale indkøbsrejser.

Der er siden broens åbning i sommeren 2000 gennemført i alt fem undersøgelser, hvor den første blev gennemført i august 2000 og de efterfølgende fire i hhv. november 2000 og maj og november 2001 samt maj 2002. De fire selskaber har besluttet, at der fremover afholdes minimum én undersøgelse pr. år.

Undersøgelserne gennemføres som spørgeskortanalyser. Kortene uddeles ved passage og kan afleveres enten under overfarten eller efterfølgende sendes som postkort.

Spørgeskortene indeholder udover en række faste og enslydende spørgsmål enkelte selskabsspecifikke spørgsmål. Spørgeskortet er udfærdiget som et dansk/svensk spørgeskort, således at der ikke skal skelnes på nationalitet ved uddelingen af kortene.

Der er ikke uddelt spørgeskort til øvrige nationaliteter, og der er ikke taget hensyn til dem ved den efterfølgende behandling, da deres andel af den samlede trafik ikke kendes fuldt ud. Det vurderes dog, at omfanget er forholdsvis beskedent på undersøgelsestidspunkterne.

Det empiriske grundlag

De enkelte undersøgelser er så vidt muligt gennemført efter samme metode, men det har været nødvendigt at gennemføre enkelte justeringer af dels spørgeskemaet og dels uddelingsmetoden.

Der udleveres i alt ca. 20.000 spørgeskort fordelt med:

- 6.000 kort til bilister på broen (heraf sendes ca. 1.000 til brobizz-kunder)
- 6.000 kort til bilister med Scandlines' færger mellem Helsingør og Malmö
- 4.000 kort til togpassagerer
- 4.000 kort til passagerer med Scandlines' flyvebåde mellem København og Malmö.¹

Antallet af uddelte spørgeskort er bestemt ud fra ønsket om dækkende oplysninger fra forskellige perioder over ugen i begge trafikretninger samt om erfaringerne med svarprocenten ved denne type af undersøgelser.

Undersøgelserne gennemføres således fra onsdag-søndag, hvor der stratificeres i tidsbånd, transportmiddel og retning. Der er endvidere et mål om minimum 200 besvarelser i de enkelte stratagrupper.

De returnerede spørgeskemaer opregnes til det faktiske antal passager på uddelingstidspunktet og opregnes slutteligt til en uges trafik i hhv. maj og november.

For sammenligningens skyld omregnes til antallet af personer, således at antallet af biler på henholdsvis broen og Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg ganges med antallet af personer i den "interviewede" bil.

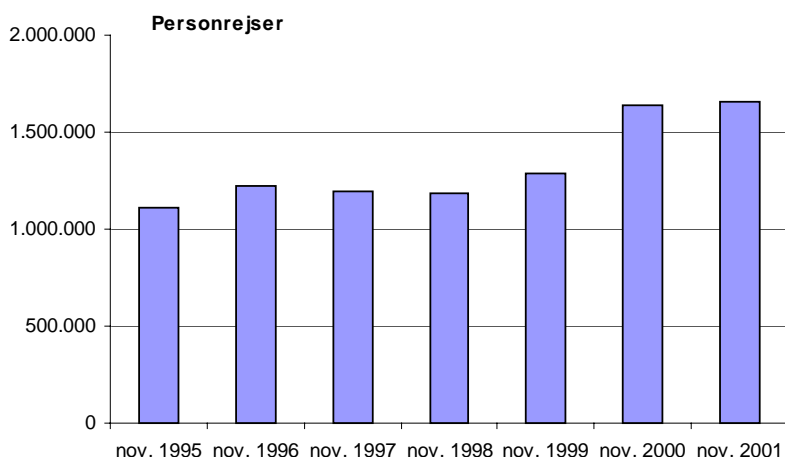
Trafikkens omfang

Rejsende over Øresund

I november måned 2000 rejste der 1,65 mio. personer over Øresund. Året før inden broens åbning udgjorde november trafikken 1,3 mio. personrejser. Den samlede trafik over Øresund er således steget med 27% fra 1999 til 2000. Niveauet fra november 2000 er fastholdt således at der i november 2001 rejste 1,65 mio. personer over Øresund.

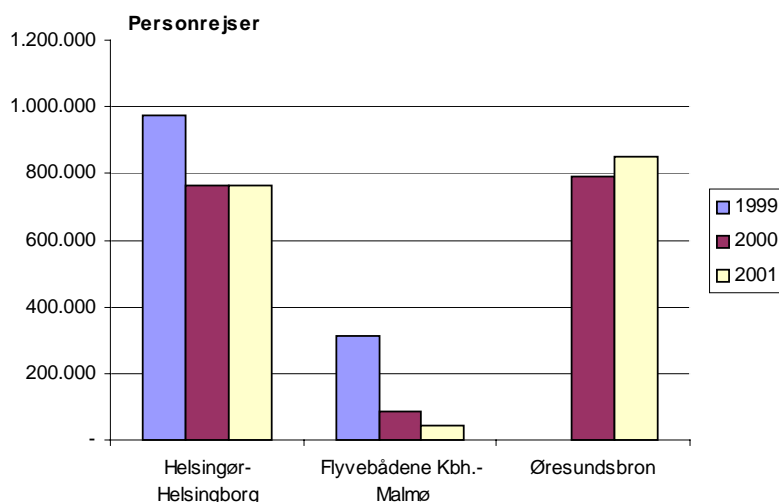
¹ Scandlines' flyvebåde mellem København og Malmö indstillede driften i april 2002 og indgår derfor ikke i undersøgelsen i 2002.

Trafikken over Øresund



Figur 4.1 Antal personrejser over Øresund i november 1995-2001.
(Kilde: ShipPax, Cruise and ferry 1996-2002).

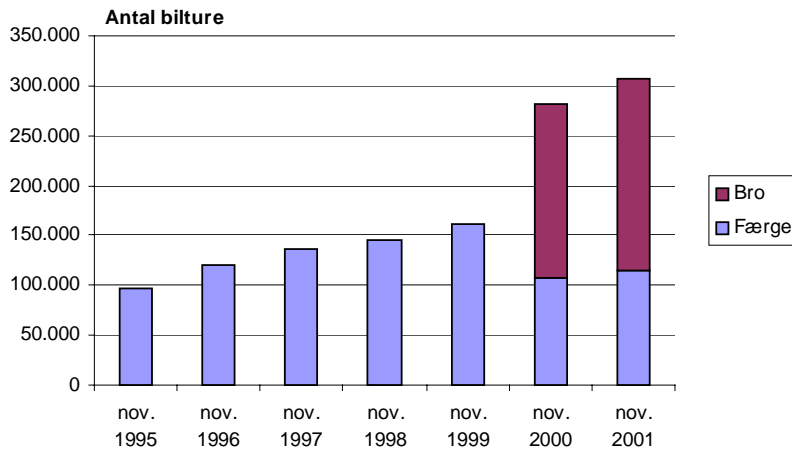
I forhold til situationen inden broen åbnede, er der sket et fald i passagertallet på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg på 22%, og den samlede flyvebådstrafik mellem København og Malmö/Landskrona er reduceret med 86%. I april 2002 lukkede al flyvebådstrafik mellem København og Malmö/Landskrona.



Figur 4.2 Personrejsers fordeling på ruter, november 1999-2001.
(Kilde: ShipPax, Cruise and ferry 2000-2002).

Personbiler over Øresund

Ses der kun på udviklingen i personbiltrafikken, passerede 281.000 personbiler Øresund i november 2000 enten over Øresundsbron eller med færgerne mellem Helsingør-Helsingborg. Det er en vækst på 75% i forhold til de 162.000 personbiler, der på samme tid året før blev transporteret med færgerne, og en betydelig større vækst end set gennem de seneste år. Frem til november 2001 er antallet af personbiler, der krydser Øresund steget yderligere til 307.000 personbiler.

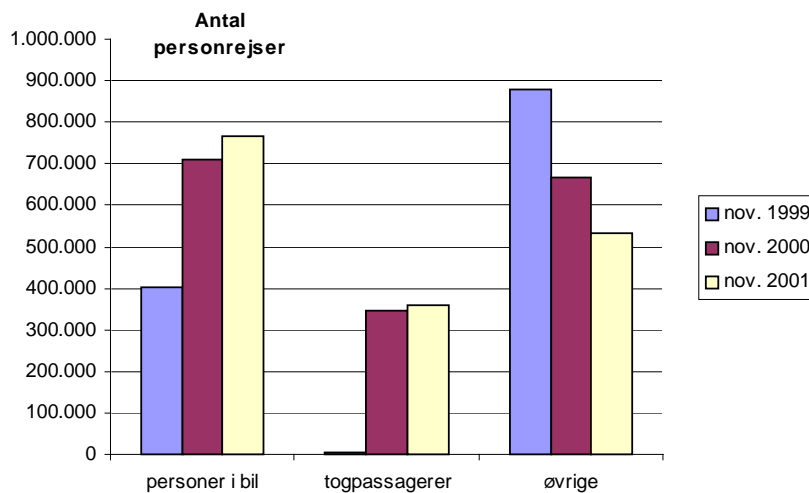


Figur 4.3 Antal bilture over Øresund i november 1995-2001.
(Kilde: ShipPax, Cruise and ferry 1996-2002).

Sammenligning af transportmidler

Antallet af togpassagerer er vokset mest, både i absolutte tal og relativt. I november 2000 rejste der således 340.000 nye togpassagerer over Øresund mod 300.000 nye bilpassagerer. Frem til november 2001 er antallet af bilpassagerer steget med ca. 60.000, og antallet af togpassagerer med ca. 20.000.

Gruppen af øvrige rejsende, der omfatter passagerer til fods over landgangen, buspassagerer og lastbilchauffører på færgerne er faldet markant efter broens åbning i 2000.



Figur 4.4 Passagervækstens fordeling på transportmidler.
(Gruppen "øvrige" omfatter gående passagerer over landgangen, buspassagerer og lastbilchauffører).

Beskrivelse af trafikken

I det følgende beskrives resultaterne fra undersøgelsen i maj 2002 kommenteret med sammenligninger fra de tidligere undersøgelser samt resultater fra indsamling af data i forbindelse med etablering af en trafikmodel for Øresund.

Trafikmodel for Øresund

Data til trafikmodellen for Øresund er indsamlet fra sommeren 1995 til sommeren 1996 gennem tre undersøgelser i hhv. efteråret, foråret og sommeren.

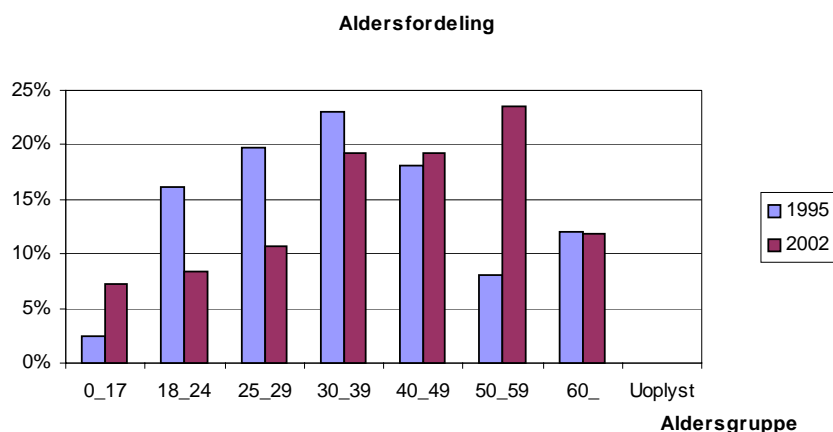
For at kunne foretage den nævnte sammenligning er der foretaget enkelte tilpasninger af data fra trafikmodellen:

- alle landgangspassagerer med færgerne mellem Helsingør og Helsingborg trukket ud, idet landgangspassagerer ikke indgår i undersøgelserne efter broens åbning
- data fra sommerundersøgelsen er taget ud, idet der ikke findes data fra sommermånederne i undersøgelserne

Hvem rejser

To ud af tre rejsende over Øresund er svenskere. Det er både mænd og kvinder - dog en lille smule flere mænd - der tager turen over Øresund og alle aldersgrupper er godt repræsenteret. Dette mønster har været kendetegnende for alle undersøgelser foretaget efter broens åbning.

Sammenlignes med undersøgelsen i 1995-96 er fordelingen mellem danskere og svenskere stort set ens. Aldersmæssigt er der dog tale om en forskydning, hvor aldersfordelingen i undersøgelsen 1995-96 er mere jævn, mens der i undersøgelsen maj 2002 overvejende er rejsende fra 30 år og opefter.



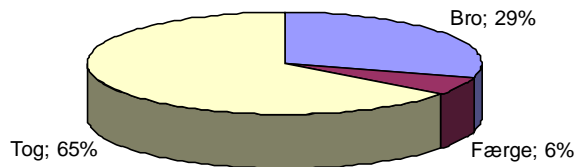
Figur 5.1 De rejsendes alder i undersøgelsen 1995-96 og maj 2002.

Formål med rejsen

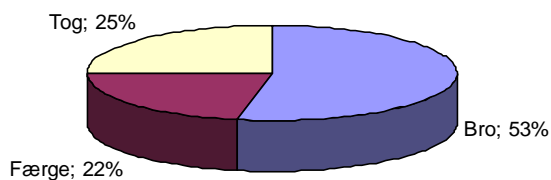
Hovedparten af rejserne foretages i fritidsøjemed. Således har ca. 65% af alle rejser i maj 2002 fritid som formål, mens ca. 21% er bolig-arbejdsstedsture og ca. 14% erhvervsture.

De enkelte ruter har forskellige trafikale funktioner. Togene over Øresund har klart de fleste bolig-arbejdsstedsture, mens broen har ca. halvdelen af alle erhvervs- og fritidsture.

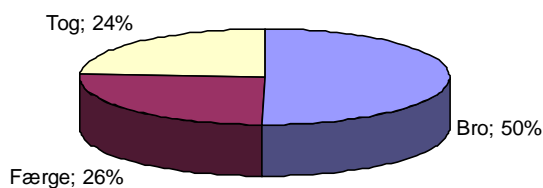
Bolig-arbejdsstedsture



Erhvervsture



Fritidsture



Figur 5.2 Bolig-arbejds-, erhvervs- og fritidsturenes fordeling på de enkelte ruter, maj 2002.

Antallet af ture med bil på Øresundsbron og med Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg er generelt steget siden den første undersøgelse efter broens åbning. For bilerne på broen gælder, at det særligt er antallet af bolig-arbejdsstedsture, der er steget, mens der for færgerejserne særligt ses en stigning i fritidsturene.

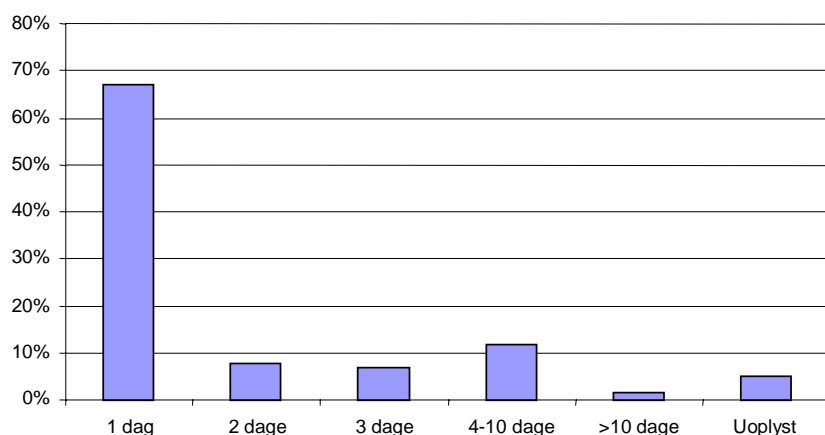
For toget, er det særligt omfanget af erhvervsturene, der er reduceret, mens der er sket en stigning i antallet af bolig-arbejdsstedsture.

Trafikken over Øresund

Sammenlignet med undersøgelsen i 1995-96 ligger andelen af fritidsture på ca. 69%, andelen af erhvervsture på ca. 16%, mens bolig-arbejdsstedsturene ligger på ca. 15%. Fordelingen er således stort set ens i de to undersøgelser, med en lille stigning i andelen af bolig-arbejdsstedsrejser i undersøgelserne efter broens åbning. Taget i betragtning, at antallet af ture over Øresund generelt er steget efter broens åbning, er der således sket en stigning i de arbejds- og erhvervsrelaterede ture.

Varighed

Cirka 65% af rejserne i undersøgelsen i maj 2002 er endagsture, mens de interviewede i kun ca. 12% af rejserne er væk hjemmefra i mere end 3 dage. Undersøgelserne efter broens åbning har vist en stigende tendens i andelen af endagsture, hvilket hænger meget godt sammen med den stigende bolig-arbejdsstedstrafik.



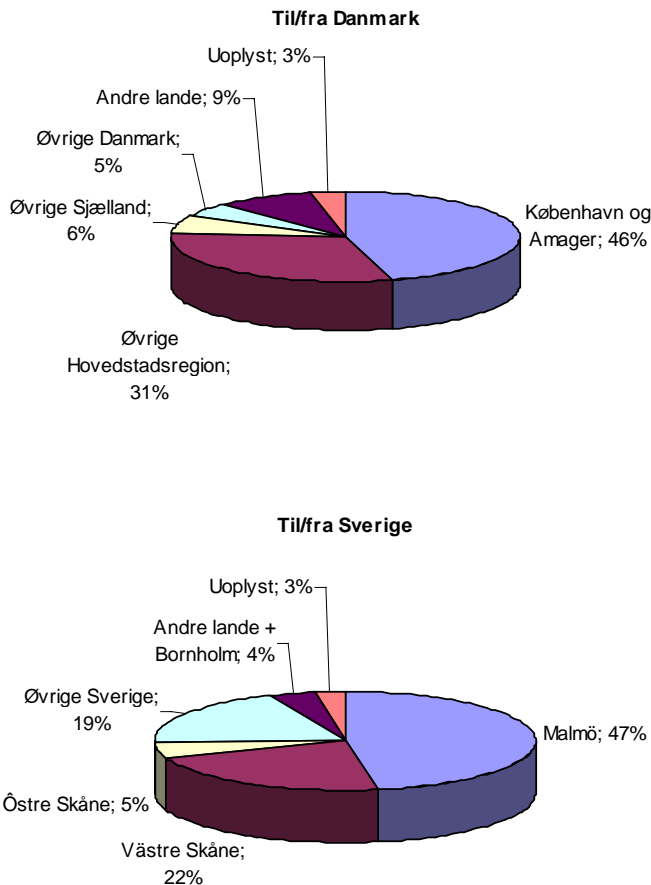
Figur 5.3 Rejsens varighed, maj 2002.

Sammenlignet med undersøgelsen i 1995-96 er andelen af endagsture steget markant (48% i 1995-96), mens andelen af rejser med en varighed længere end 3 dage udgør ca. 48% i undersøgelsen i 1995-96. Tendensen før broen åbnede, var altså at ca. halvdelen af turene var endagsture, mens den anden halvdel var ture af længere varighed.

Hvor fra og hvor hen

I Danmark ligger start- og endepunkt for næsten halvdelen af rejserne i centalkommunerne København, Frederiksberg og det øvrige Amager, mens endepunktet i Sverige for næsten halvdelen af rejserne ligger i Malmö.

Cirka 12% af alle ture begyndes eller endes i Frederiksborg Amt, og det er overvejende Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg, der benyttes.



Figur 5.4 Fordelingen af til/fra destinationer, maj 2002.

Der er i undersøgelserne efter broens åbning ikke uddelt spørgeskema til rejsende med toget til Bornholm. Derfor vil der kun være rejsende til/fra Bornholm, hvis de har benyttet Øresundstogene eller rejst med bil.

Der er forskel på til/fra destination afhængigt af, om turen foretages med bil eller tog, og for bilernes vedkommende er der også forskel på, om rejsen over Øresund sker via broen eller med Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg.

Biler over Øresundsbron

Biler over broen foretager hovedsageligt korte ture. Således har ca. 42% start- eller endepunkt i København, Frederiksberg eller Amager og ca. 36% i Malmö og 74% inden for Skånes grænser.

Scandlines, Helsingør-Helsingborg

For passagerer i bil med Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg har kun ca. 16% af turene start- eller endepunkt i København, Frederiksberg eller Amager, mens ca. 42% startede eller sluttede turen i Frederiksberg Amt. For turenes start- eller endepunkt på den

Trafikken over Øresund

svenske side, ca. 40% start eller slut i det vestlige Skåne, mens kun 4% gik til/fra Malmö og Lund.

Fordelingen af korte og lange ture på hhv. broen og Scandlines' færger mellem Helsingør og Helsingborg er nogenlunde på samme niveau i de gennemførte undersøgelser efter broens åbning.

Øresundstog

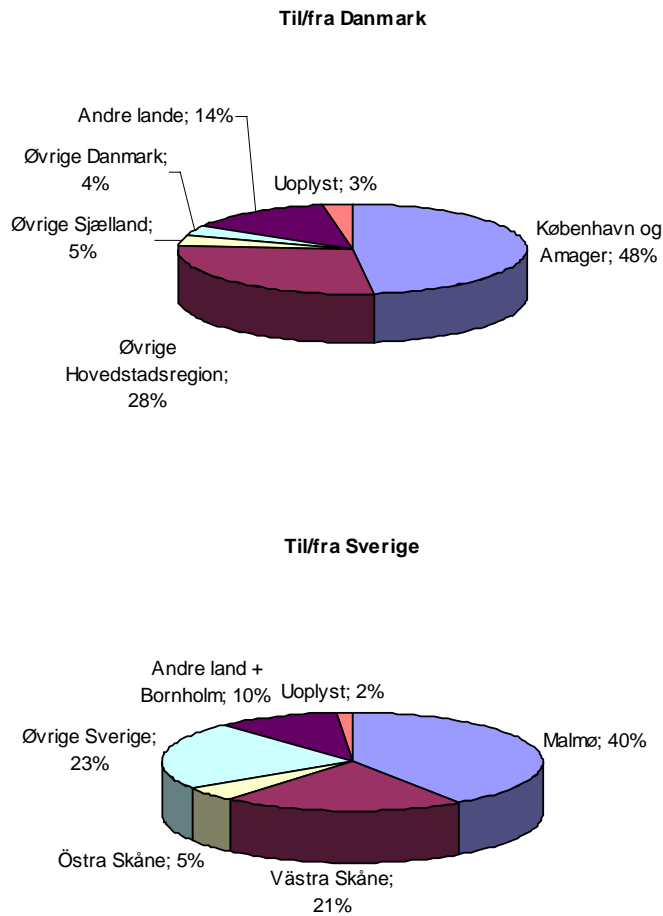
70% af de personer, der tog med Øresundstoget skulle til/fra København, Frederiksberg og Amager, mens 72% har start- eller endepunkt i Malmö. Dette hænger meget godt sammen med, at Øresundstoget har den største andel af bolig-arbejdsstedsture.

Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavns placering tæt på Øresundsbron medfører, at der vil være svenskere, som arbejder i Lufthavnen eller tager via Kastrup, når de skal på flyrejser. Principielt vil de, som arbejder i Lufthavnen, have angivet denne som start- eller endepunkt, mens de, der skal på flyrejse, vil angive en destination i udlandet. Der er 8% af personrejserne med bil og 5% af personrejserne med tog over Øresundsbron, der begyndte eller sluttede i Københavns Lufthavn.

Undersøgelsen 1995-96

En sammenligning med undersøgelsen i 1995-96 viser, at der kun er sket små ændringer i rejserelationerne. Der var lidt flere rejser til/fra andre lande og øvrige Sverige men lidt færre rejser specielt til/fra Malmö. Der er således en lille tendens til, at rejserne før broens åbning var længere, hvilket hænger meget godt sammen med den længere varighed.



Figur 5.5 Fordeling af til/fra destinationer, 1995-96.

Der er således sket en lille udvikling i turenes start- og endepunkt efter broens åbning. En udvikling der viser, at meget af den nye trafik, der er kommet, stammer fra togrejser, at rejserne er lidt kortere og at formålet hovedsageligt er bolig-arbejdsstedsture.