



Resvaneundersökning Öresund 2015

Svärd, Daniel; Hansen, Sten; Ripa, Christina; Ibsing, Martin; Christiansen, Hjalmar; Odenbring, Åsa

Publication date:
2015

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):

Svärd, D., Hansen, S., Ripa, C., Ibsing, M., Christiansen, H., & Odenbring, Å. (2015). Resvaneundersökning Öresund 2015.

DTU Library

Technical Information Center of Denmark

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Resvaneundersökning Öresund 2015



Förord

Resvaneundersökning (RVU) Öresund 2015 har genomförts under hösten 2015. Senast en resvaneundersökningen avseende Öresund gjordes var 2009.

Syftet med undersökningen 2015 har varit att kartlägga vilka resmönster som finns över Öresund. I undersökningen ingår resor med tåg, bil och buss över Öresundsbron mellan København och Malmö samt färjelinjerna mellan Helsingør och Helsingborg via landgång (det vill säga resenärer som går på och av färjan till fots) och med bil (persontrafik).

Undersökningen har genomförts av ett partnerskap av finansiärer som består av Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Halland, Malmö stad, Helsingborg stad, Københavns Kommune, Transportministeriet, Trafikverket, Vejdirektoratet, Öresundskomiteen, Øresundsbron, Länstrafiken Kronoberg, Region Blekinge, Skånetrafiken, Metroselskabet, Danske Statsbaner (DSB) och Danmarks Tekniske Universitet (DTU Transport).

Resvaneundersökning Öresund 2015

Författare Daniel P Svärd, Region Skåne, i samarbete med Sten Hansen, Region Skåne, Christina Ripa, Trafikverket, Martin Ibsing, Øresundsbron, Hjalmar Christiansen, Danmarks Tekniske Universitet och Åsa Odenbring, Skånetrafiken.

Kartor Anton Westholm, Region Skåne.

Grafisk form Jenny Willman, Wilma Designbyrå.

Foto: Hasse Schröder/Johnér (omslagsbild), Leif Johansson (sid 6), Johan Wessman News Øresund (sid 9, 16, 19, 24, 32), Yvonne Palm Lundström (sid 20), Jesper Molin (sida 28), Malin Lauterbach (sid 34).

Rapporten finns att ladda ner på <http://utveckling.skane.se/publikationer/>

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Inledning	8
Metod	9
Över en halv miljon Öresundsresor en höstvecka.....	10
Arbetsresor är det vanligaste syftet	12
Arbetsresor både med tåg och bil.....	15
Yngre väljer oftare tåg	16
Högre inkomst väljer oftare bil	20
Många kombinerar kollektivtrafik till och från Öresundsresan.....	21
Skåningar flitigast att resa över Öresund	24
De flesta resenärerna bor i Sverige eller Danmark.....	26
Flest resor över Öresundsbron	26
Resenärernas sysselsättning	29
Resor till och från Kastrup.....	30
Gränskontroller Öresund	32
Jämförelser med tidigare resvaneundersökningar.....	32
Öresundspendling och annan Öresundsstatistik.....	33
Attityd till gränshinder	35
Ordlista	37
Bilaga 1	38





Sammanfattning

Resvaneundersökning (RVU) Öresund 2015 redovisar resor för en genomsnittlig vecka hösten 2015. Totalt gjordes cirka 532 500 resor över Öresund en sådan vecka. Lastbilar och turistbussar är inte med i undersökningen, varför siffrorna kan vara något lägre jämfört med annan resestatistik avseende Öresund. Personer som turar, det vill säga som åker med färjorna mellan Helsingør-Helsingborg två eller flera gånger och går av i samma stad som de gick på, finns inte heller med i undersökningen.

Totalt görs 85 procent av resorna via Öresundsbron och 15 procent via Helsingør-Helsingborg.

Fördelningen mellan bil (47 procent) och tågresor (52 procent) är jämn avseende Öresundsbron, medan andelen som reser med buss är liten (en procent). Via Helsingør-Helsingborg är andelen också jämn mellan bilresor (54 procent) och de som reser via landgång (46 procent).

Arbetspendlare är den största gruppen (28 procent) som reser över Öresund tätt följt av affärs- och tjänsteresenärer (17 procent). Till sammans utgör dessa resor nästan hälften av alla resor som görs. Semesterresor (15 procent), resor för att besöka familj/vänner (13 procent), resor till och från skola/utbildning (fem procent) samt inköpsresor (fem procent) är andra anledningar till att personer reser över Öresund.

Bil är det vanligaste färdmedlet i åldersgruppen 40-64 år. För personer under 40 år är tåget det vanligaste färdmedlet och det gäller särskilt personer under 30 år. Personer med högre inkomst har en större benägenhet att resa med bil över Öresund. Kvinnor är något mer benägna att åka tåg (63 procent) än män (46 procent) via Öresundsbron. Via Helsingør-Helsingborg kör ungefär hälften av kvinnorna bil (49 procent) medan nästan två tredjedelar (61 procent) av männen tar bilen.

En majoritet av resorna över Öresund görs av personer boende i Skåne (55 procent) och en femtedel (20 procent) görs av personer boende i Region Hovedstaden. De flesta resorna som görs över Öresund sker mellan Malmö och København. Vad gäller resande mellan Helsingør och Helsingborg så sker flest resor mellan Nordvästra Skåne och Norra Själland eller med slutstation i en av dessa regiondelar.

Öresundsresenärerna upplever inte att kulturella och språkliga skillnader i stor utsträckning är ett hinder för Öresundsintegrationen. Desto större gränshinder är reskostnaderna över Öresund och i ännu högre grad tågförseningar. Olikheter i pensionssystem, förändringar i sjukpenningssystem eller avgifter på enstaka universitetskurser i Danmark påverkar inte integrationen på arbetsmarknaden eller intresset att studera i Danmark enligt denna enkätundersökning.

Inledning

Syftet med undersökningen 2015 har varit att kartlägga vilka resmönster som finns över Öresund. I undersökningen ingår resor med tåg, bil och buss över Öresundsbron mellan København och Malmö samt färjelinjerna mellan Helsingør och Helsingborg via landgång (det vill säga resenärer som går på och av färjan till fots) och med bil (persontrafik).

Mellan Helsingør och Helsingborg avgår en färja varje kvart större delen av dygnet med bilar och landgångspassagare, 142 avgångar per dygn, och ytterligare en färja avgår varje timme under dagtid med enbart landgångspassagerare. Landgångspassagerare kan åka på färjebiljett eller på en kombinerad biljett för kollektivtrafiken på båda sidor av sundet.

Över Öresundsbron kan man förutom med bil korsa Öresund med linjelagd busstrafik eller med tåg. Tre av busslinjerna är långväga till Stockholm/Oslo (en avgång per dag). Därtill finns det tre regionala busslinjer Malmö-København och Bornholm-København med egna biljettsystem. Öresundsbrons järnväg trafikeras av tre olika linjer: IC-Bornholm som har två till fem avgångar per dag, X2000 København-Stockholm med fyra-fem avgångar per dag och slutligen Öresundståg, som kör var tjugonde minut (vissa delar av dygnet var tionde minut). Totalt bedriver elva bolag trafik över Öresund. I undersökningen ingår inte turistbussar eller lastbilar.

Vissa resor i Öresundsregionen¹ är gränsöverskridande fast de har start och mål i samma land. De gäller till exempel resor från København till Bornholm, där resvägen med bil, buss och tåg går genom Skåne och flygresor från Skåne till Norrbotten, där man i Skåne ofta flyger från Københavns flygplats. Vid interjuver av bilresenärer är det endast föraren som tillfrågats.

¹ Öresundsregionen består av Sjælland inklusive öarna Lolland, Falster, Møn och Bornholm samt Skåne.



Metod

Resultatet ger en inblick i hur resmönstret över Öresund ser ut 2015. Undersökningen har genomförts under en period av fem veckor (veckorna 40-41 och 45-47) hösten 2015 med ett brett urval av rekryteringsmetoder: vykort, email, SMS, läsplatta, som alla hänvisat till ett internetbaserat enkätformulär. Urvalet av respondenter har varit slumpmässigt. Det har varit möjligt att besvara enkätformuläret på svenska, danska, engelska samt tyska.

Metodmässigt har respondenterna rekryterats fysiskt till det internetbaserade enkätformuläret. Denna rekryteringsform är nödvändig för att nå en tillräckligt stor och representativ mängd. Det är på så vis möjligt att kvalitetssäkra respondenternas fördelning avseende rutter, dagar, tidpunkter och avgångar. Svarsfrekvensen skiljer sig mycket åt mellan färdstätt och med vilket operatör respondenterna rest med. Totalt blev svarsfrekvensen 19 procent.

Ålder och könsfördelning på respondenterna redovisas i tabellerna 1-3 i bilaga 1 i detta dokument. 62 procent av respondenterna var män. I bilarna har

endast föraren intervjuats och denne oftast är man. Den 12 november 2015 infördes tillfälliga gränskontroller mellan Danmark och Sverige. Vid detta datum återstod endast tre dagar av undersökningsperioden. Gränskontrollerna betraktas därför inte nämnvärt ha påverkat undersökningens resultat. Den stora flyktingström som under hösten 2015 tog sig upp genom Europa och även till viss del över Öresund har förmodligen haft en större påverkan på exempelvis resandestatistik och svarsfrekvens.

Efter kvalitetssäkring av materialet har totalt 6 624 respondenter deltagit. Materialet har sedan viktats så att det ska redovisa en normalvecka under hösten 2015. Som en extra del ställdes avslutningsvis olika frågor om gränshinder.

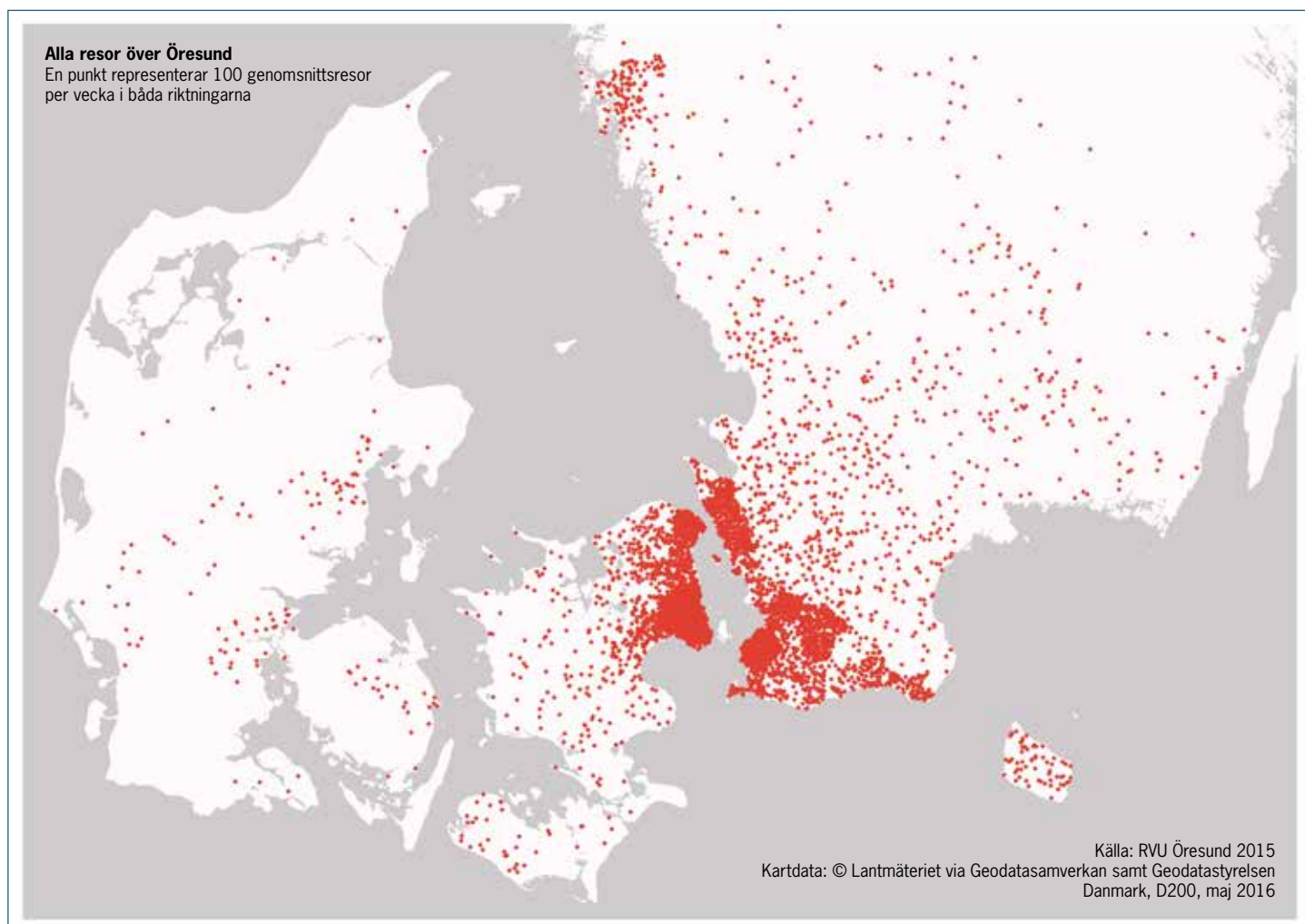
En komplett teknisk rapport, "Øresundsundersøgelsen 2015 – Teknisk dokumentation" som beskriver metod, urval och tidpunkt för undersökningen samt innehåller enkätformulären finns på <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/databibliotek/projekter/oeresundsundersogelsen-2015>



Över en halv miljon Öresundsresor en höstvecka

Cirka 532 500 personresor genomfördes en genomsnittlig vecka under hösten 2015. Till skillnad från annan resestatistik ingår inte lastbilar och turistbussar i RVU Öresund, vilket gör att antalet resor blir något lägre i RVU Öresund 2015 jämfört med annan resestatistik avseende Öresund. Personer som

turar, det vill säga som åker med färjorna mellan Helsingør-Helsingborg en eller flera gånger och går av i samma stad som de gick på, finns inte heller med i undersökningen. De finns dock med i officiell färjestatistik.



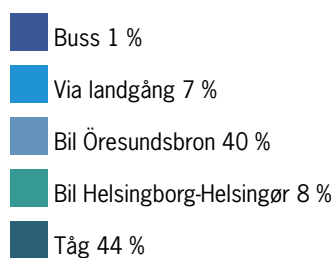
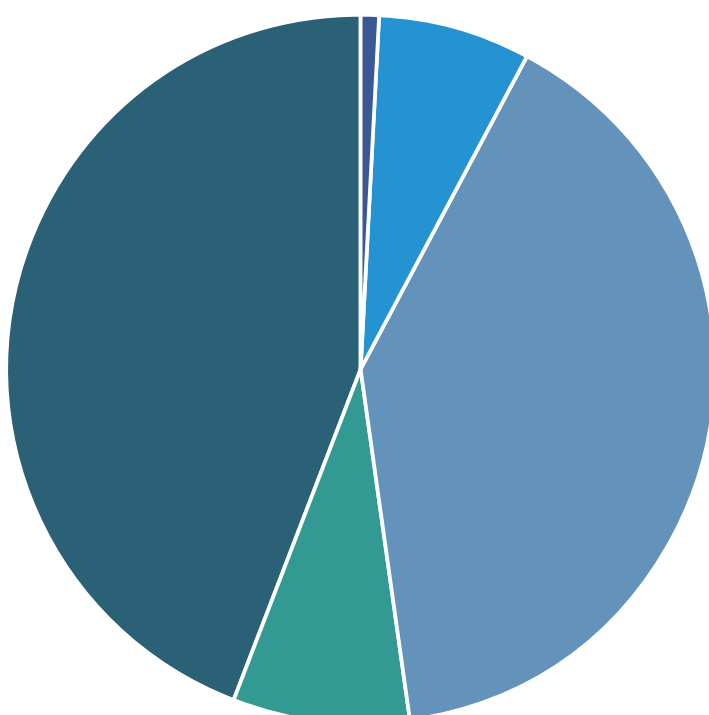
Av det totala resandet görs 85 procent av resorna via Öresundsbron och 15 procent via Helsingør och Helsingborg

Bil och tåg är de i särklass vanligaste transportmedlen för de resenärer som korsar Öresund. Totalt 48 procent av resorna görs med bil som transportmedel varav åtta procent sker via Helsingør-Helsingborg. Tågresorna över Öresundsbron är 44 procent. Som figur 1a nedan visar så är resor med färjorna över

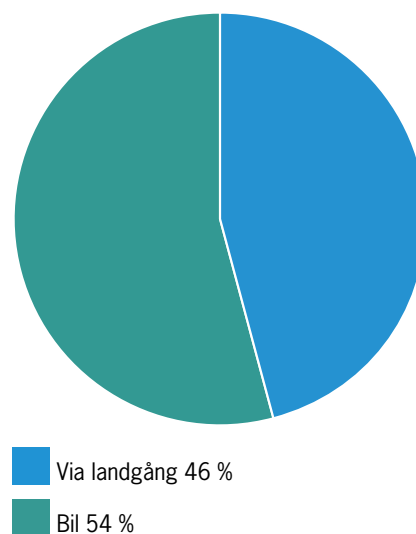
Helsingør och Helsingborg via landgång 7 procent. Antalet resor med någon av de reguljära busslinjerna är färre än en procent.

Över Öresundsbron (se figur 1c) är fördelningen mellan bil- och tågresenärer väldigt jämn. Mellan Helsingør och Helsingborg är resandet mellan bil och via landgång också jämn med resandet med bil är något större (se figur 1b).

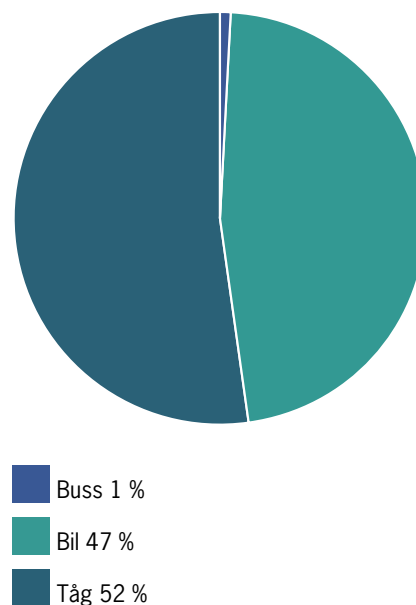
Figur 1a Resor över Öresund efter färdmedel



Figur 1b Resor mellan Helsingør-Helsingborg efter färdmedel



Figur 1c Resor över Öresundsbron efter färdmedel



Arbetsresor är det vanligaste syftet

Den största andelen resor (28 procent) som görs över Öresund är pendling till och från arbetsplatsen. Ytterligare 17 procent är affärs- eller tjänsteresor. Dessa är de två största kategorierna resor uppdelat efter syfte med resan (se figur 2). Bland resorna i åldersgrupperna 30-39 år och 40-49 år är närmare 40 procent av de resor som görs arbetspendling och ytterligare cirka 20 procent affärs- eller tjänsteresor.

15 procent av resorna är semesterresor, andelen semesterresor är dubbelt så stor för resenärer äldre än 65 år (figur 3). Detta kan delvis förklaras av att det är få personer i denna grupp som förvärvsarbetar och åldersgruppen blir därför överrepresenterad i andra kategorier. Bland de övriga åldersgrupperna är andelen semesterresor färre.²

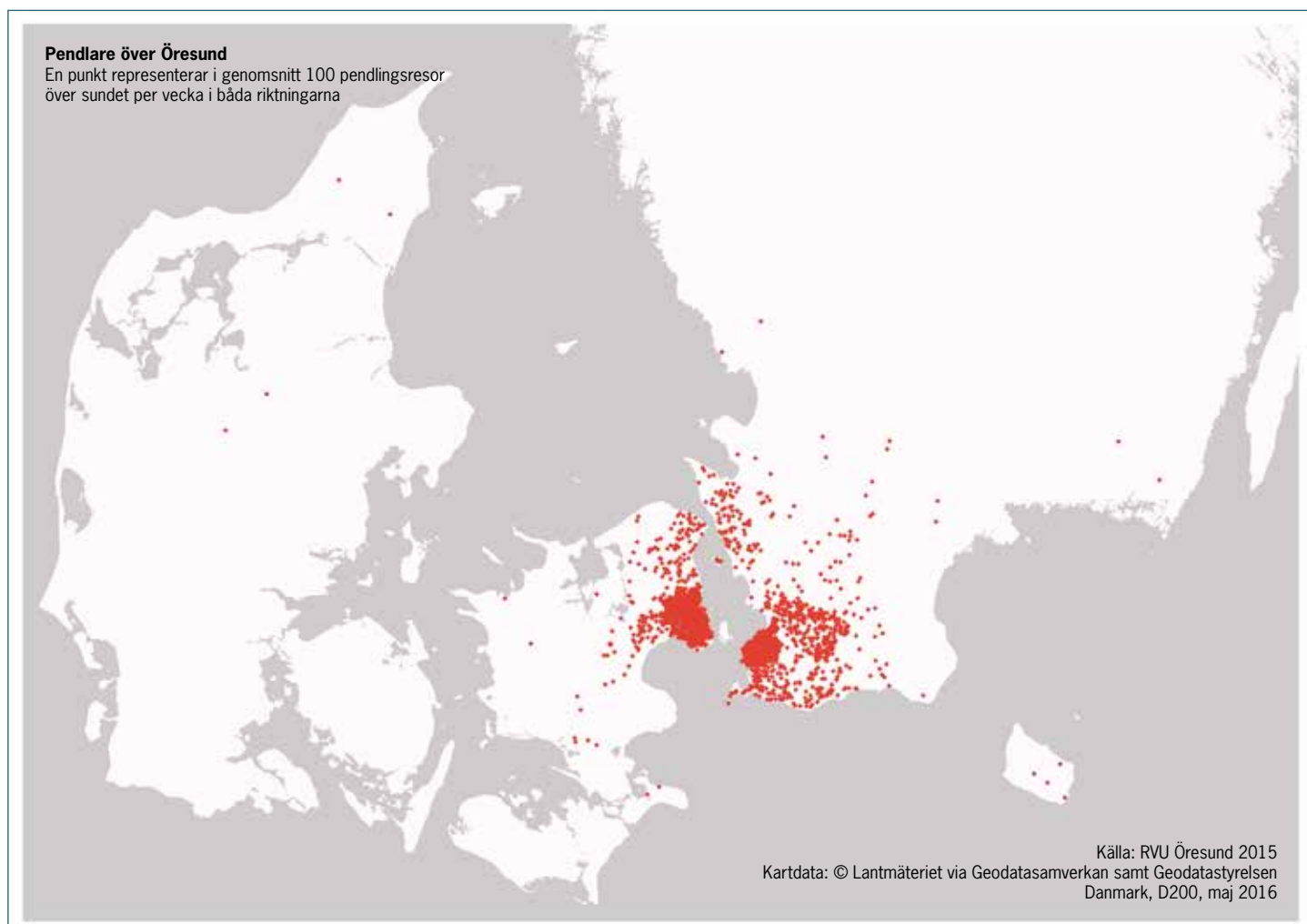
13 procent av resorna görs med syftet att besöka familj och eller vänner. Även dessa resor är vanligare hos personer över 65 år.

Nio procent av resorna görs med syfte att besöka ett kultur- eller sportevenemang eller resa för nöje, cafébesök, biograf eller shopping.

Fem procent av resorna rör skola och utbildning, det är framförallt unga i åldersgruppen yngre än 30 år där 26 procent har detta som syfte med sin resa. I de övriga åldersgrupperna är resande med detta syfte marginellt.

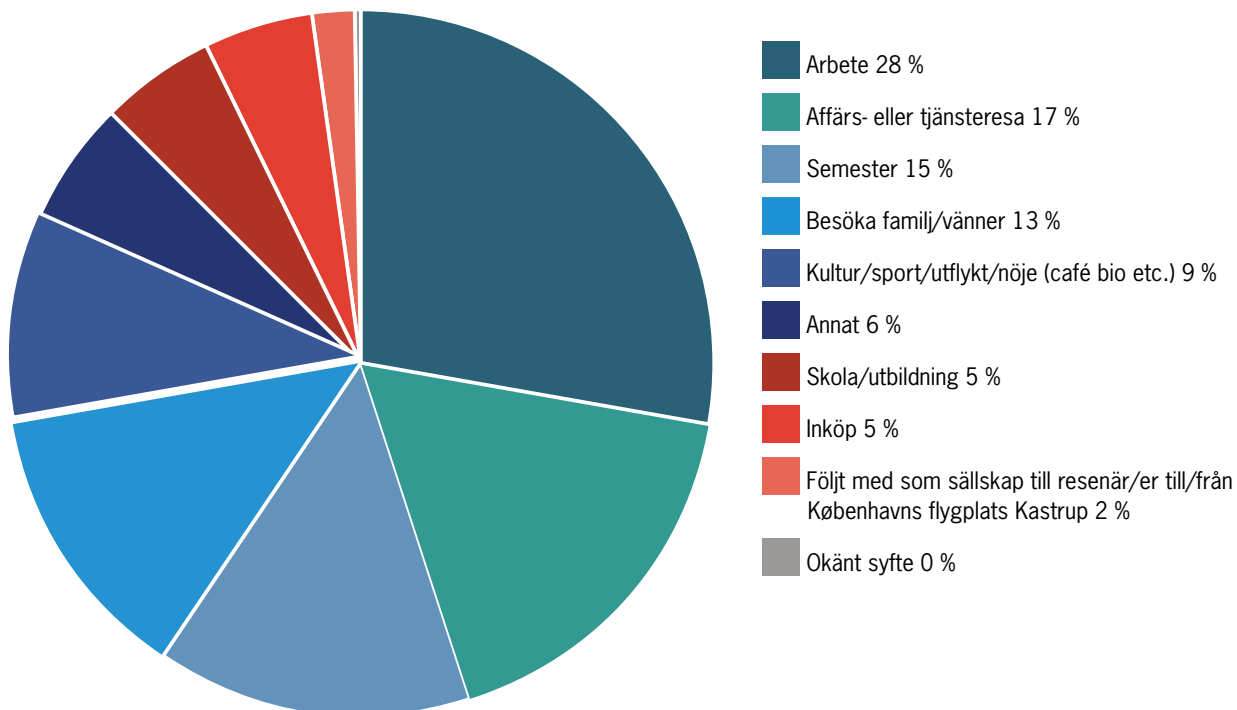
Ungefär lika många resor som skola och utbildning utgör inköpsresor. Denna typ av resa bedöms som känsliga för valutakursens utveckling. Här är åldersgruppen 30-39 år underrepresenterad.

Två procent av resorna görs med syftet att hämta eller lämna en eller flera personer på Københavns flygplats Kastrup. Slutligen är det också sex procent som uppgivit ett annat syfte utan att närmare ange vad det är.

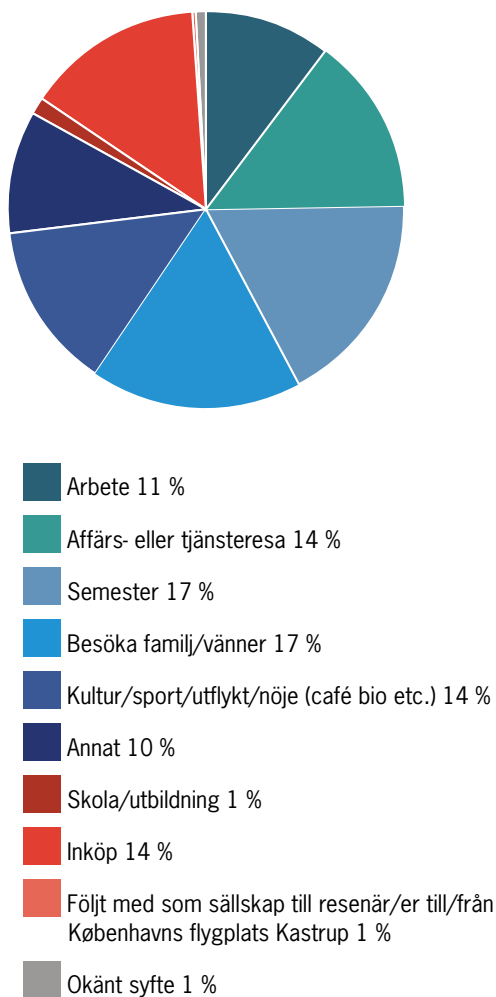


² Viktigt här är att notera att undersökningen RVU 2015 avser en normalvecka under hösten och semesterresor på sommaren är fler.

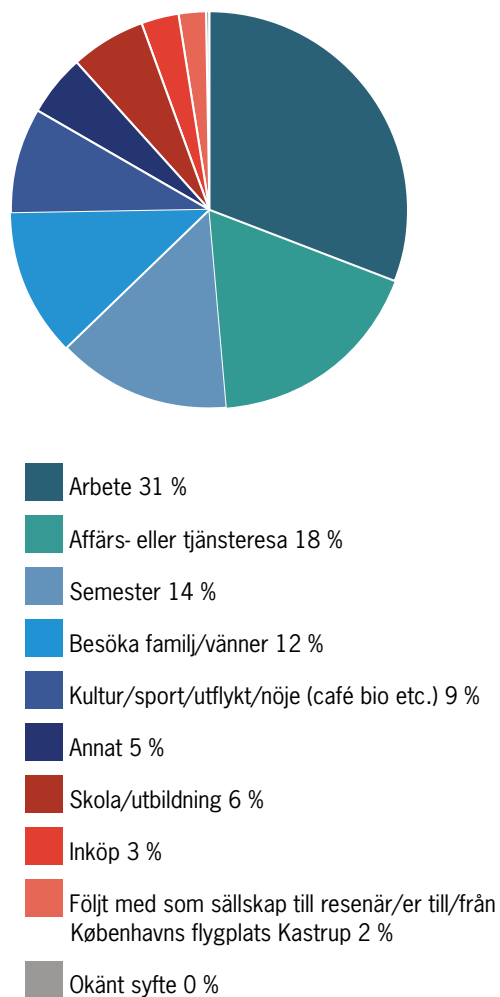
Figur 2a Syftet med resan över Öresund



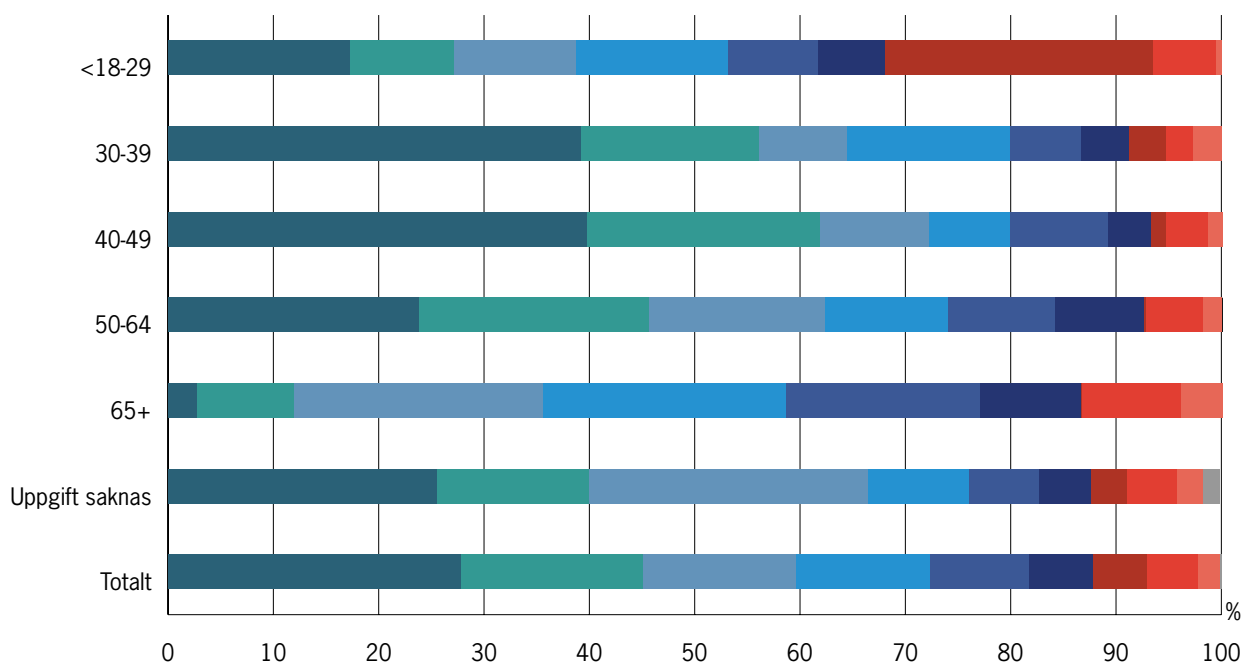
Figur 2b Syftet med resan mellan Helsingør-Helsingborg



Figur 2c Syftet med resan över Öresundsbron



Figur 3 Resor över Öresund efter syfte med resan och resenärens ålder



- Arbete
- Affärs- eller tjänsteresa
- Semester
- Besöka familj/vänner
- Kultur/sport/utflykt/nöje (café bio etc.)
- Annat
- Utbildning
- Inköp
- Följt med som sällskap till resenär/er till/från Københavns flygplats Kastrup
- Okänt syfte

Arbetsresor både med tåg och bil

För den stora mängd Öresundsresenärer vars syfte med resan är att komma till och från arbetet över Öresundsbron har hälften valt att åka med bil och den andra hälften med tåg. För resenärer mellan Helsingør-Helsingborg som arbetspendlar reser två tredjedelar via landgång.

Fördelningen avseende de som åker på affärs- eller tjänsteresa är snarlik, dock är det något vanligare att ta tåget än bilen över bron. För personer som gör affärs- eller tjänsteresor reser något fler än hälften med bil och de övriga som landgångspassagerare.

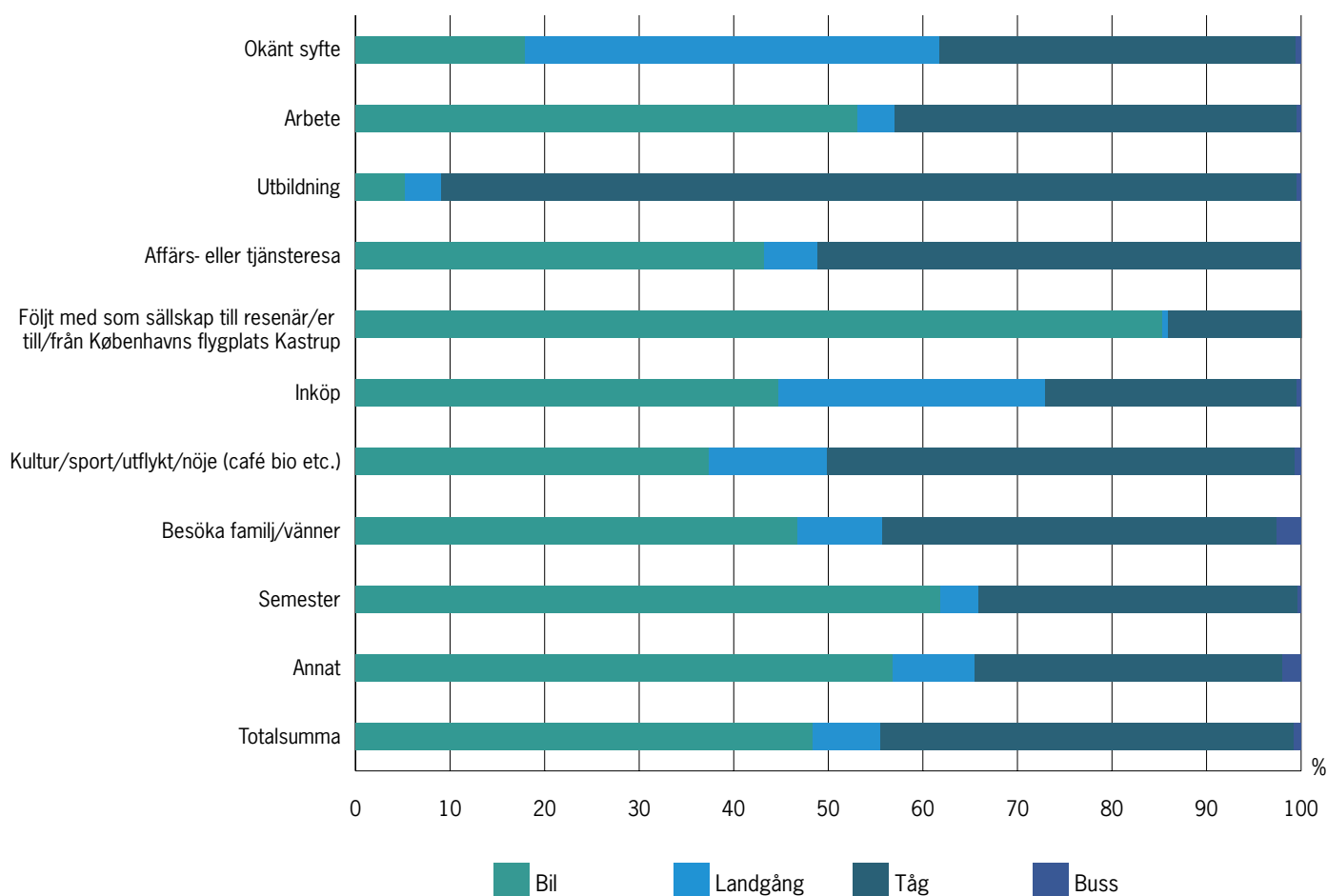
Studenterna väljer tåg över bron och att korsa Helsingør-Helsingborg via landgång.

Det motsatta gäller för de som följt någon till eller från Kastrup där många valt bil samt semesterresor som oftare företas med bil än med tåg.

Öresundsresenärer med syfte att besöka kultur, sport eller andra nöjesevenemang åker oftast med tåg över Öresundsbron, via Helsingør-Helsingborg är det vanligast att resa via landgång.

Resor med syfte att göra inköp skiljer sig något via Öresundsbron och Helsingør-Helsingborg. Över Öresundsbron är färdmedelsfördelningen jämn medan andelen via landgång dominerar (63 procent) över Helsingør-Helsingborg.

Figur 4 Resor över Öresund efter syfte med resan och färdmedel





Yngre väljer oftare tåg

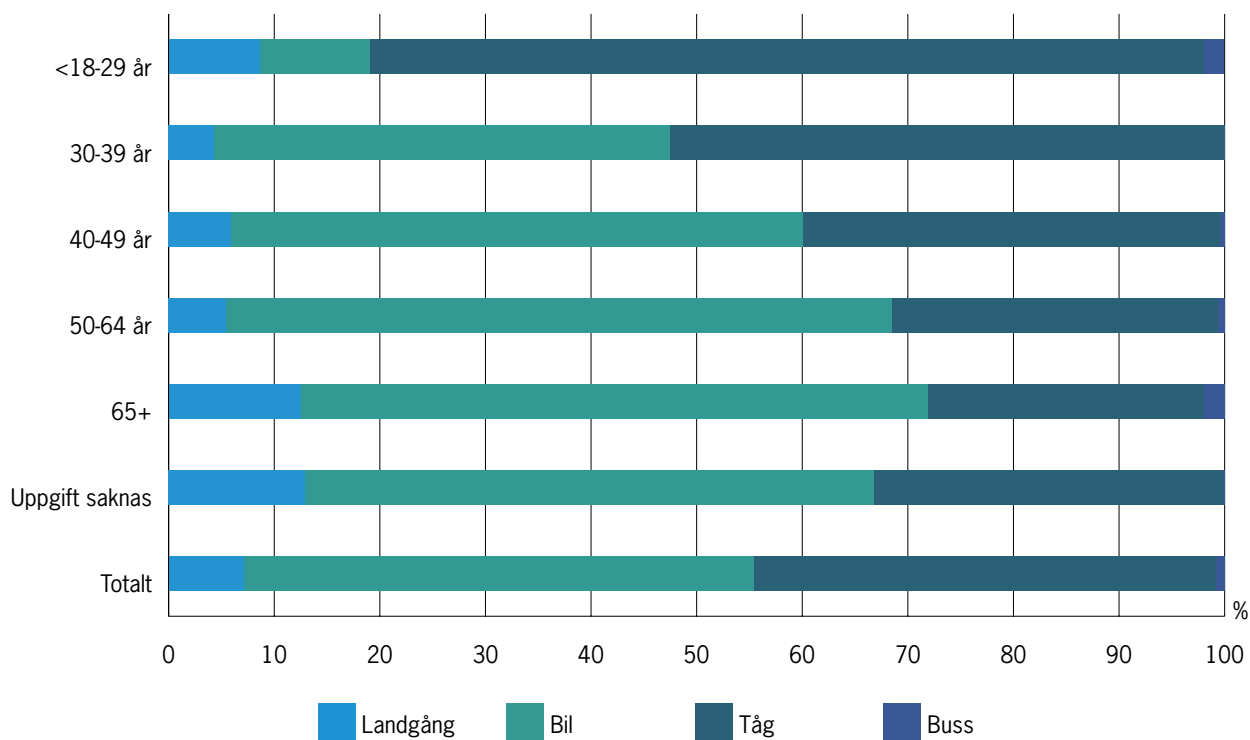
Valet av färdmedel skiljer sig något beroende på resenärens ålder. Bil är det vanligaste färdmedlet för resenärer i åldersgrupperna 40-64 men även för åldersgruppen 65 +.

Tåg används av alla åldersgrupper. Särskilt gäller detta åldersgruppen 18-29 år där hela 79 procent reser med tåg. I åldersgruppen 30-39 är det cirka hälften som åker med tåg och 43 procent med bil.

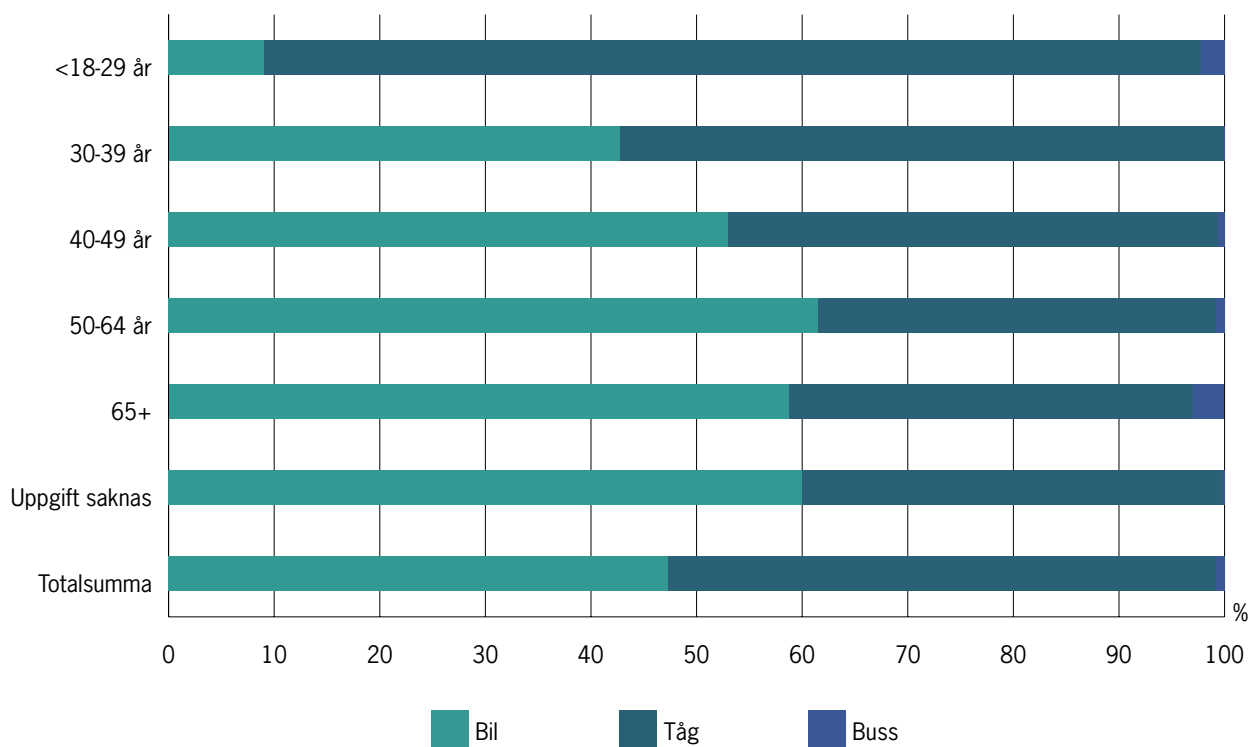
Som figur 5a nedan visar så landgångsresenärer vanligast i åldersgrupperna 18-29 år och 65 +.

Kvinnor reser i större utsträckning med tåg än med bil över Öresundsbron. Via Helsingør-Helsingborg sker cirka hälften av resorna med bil och hälften av resorna via landgång av kvinnor. Män använder bilen i större utsträckning för att resa över Öresund och det är mer frekvent över Helsingør-Helsingborg än över bron. Det faktum att sex av tio Öresundsresenärer är män påverkar resultatet. Särskilt då det endast är föraren som intervjuats i de bilar som ingår i undersökningen.

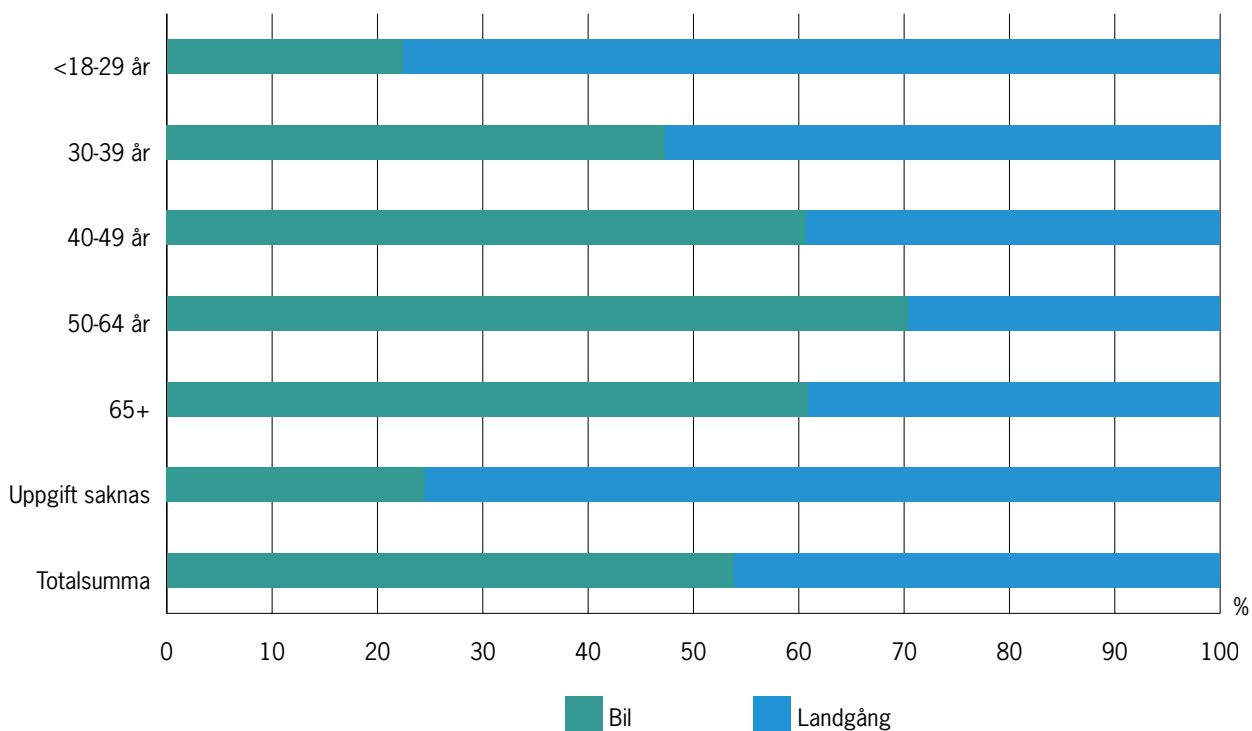
Figur 5a Resor över Öresund fördelade på transportmedel och resenärens ålder



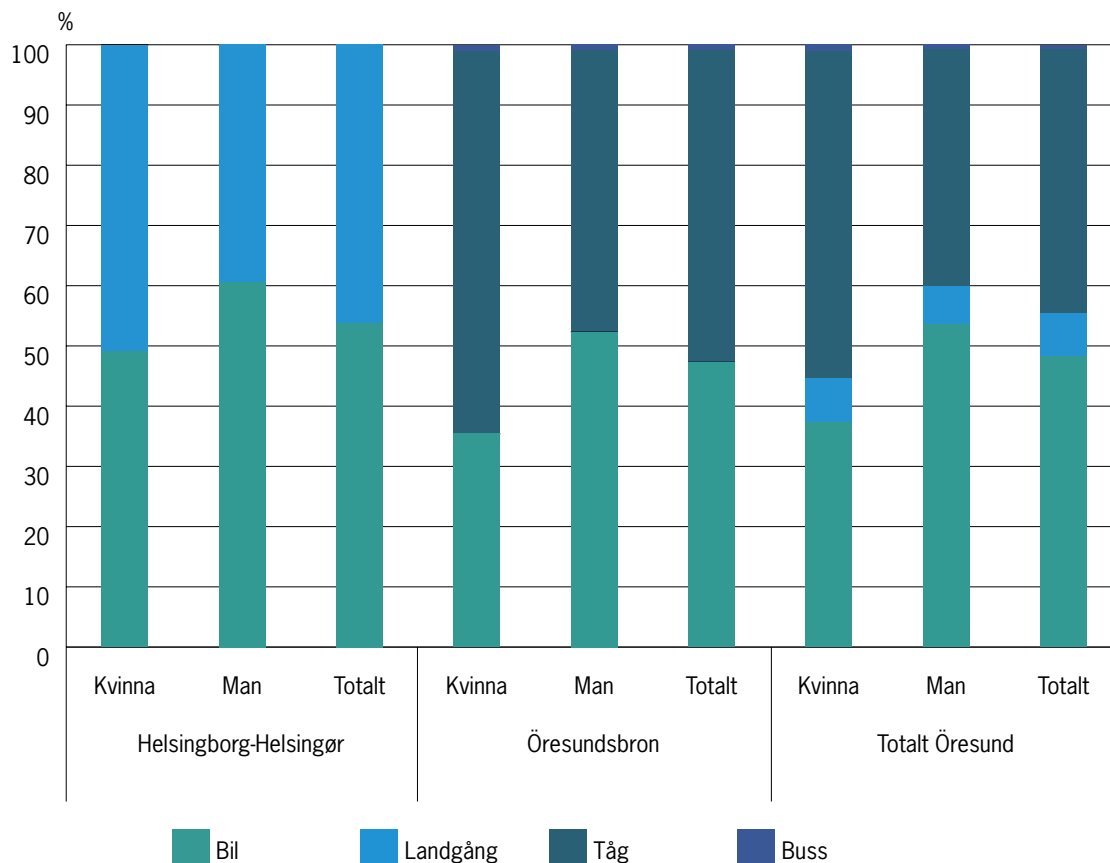
Figur 5b Resor fördelade på transportmedel och resenärens ålder över Öresundsbron



Figur 5c Resor fördelade på transportmedel och resenärens ålder mellan Helsingør-Helsingborg



Figur 6 Resor över Öresund efter färdmedel (Öresundsbron och Helsingør-Helsingborg)



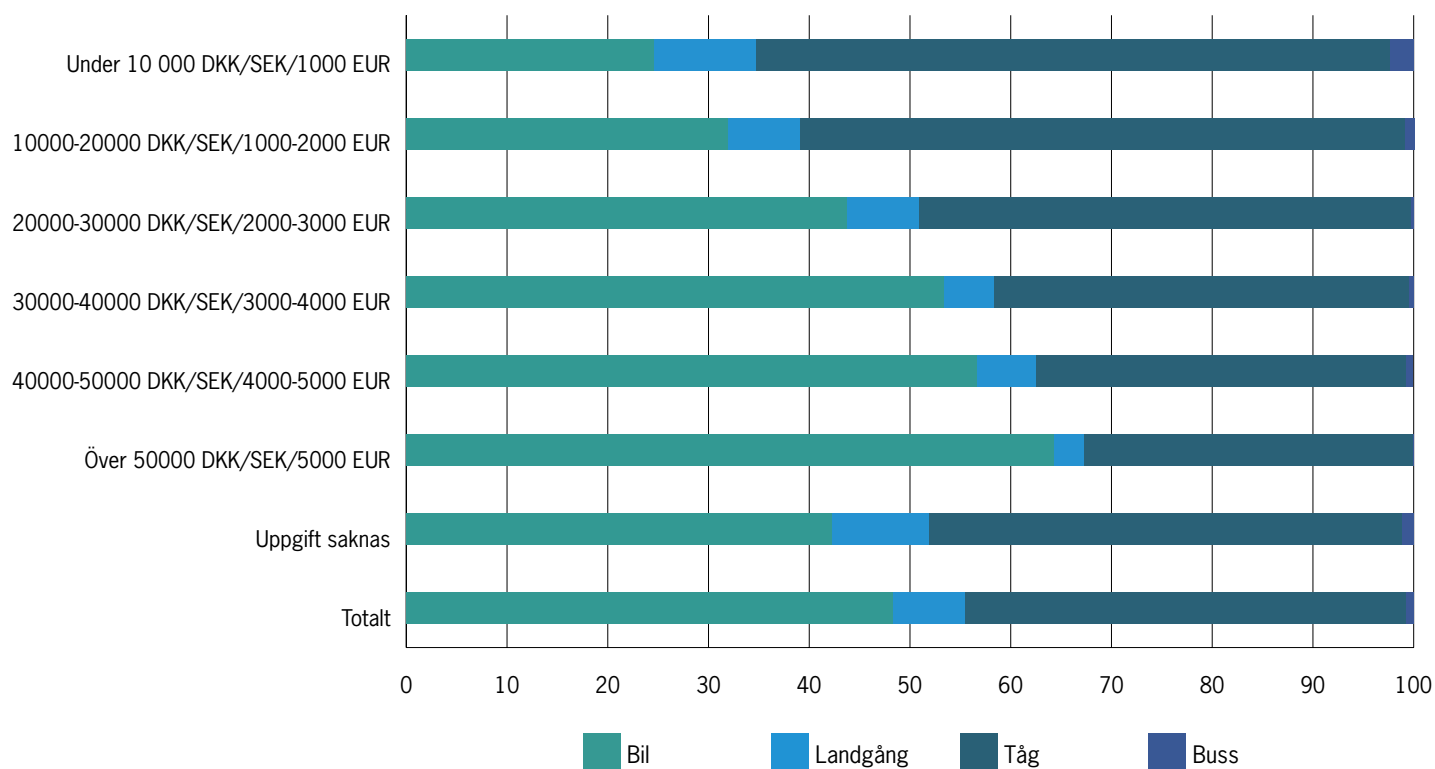


Högre inkomst väljer oftare bil

Inkomsten är betydelsefullt för vilket färdmedel som resenärerna väljer. För de som har en månadsinkomst före skatt som understiger 10 000 SEK/DKK eller 1 000 EUR väljer två tredjedelar av resenärerna tåg. Andelen som väljer bil stiger med månadsinkomsten och när månadsinkomsten är mellan 30 000-40 000 SEK/DKK eller 3 000-4000 EUR blir andelen bilåkare större. I den översta inkomstgruppen med en inkomst över 50 000 SEK/DKK eller 5 000 EUR, åker två tredjedelar bil. Andelen som reser via landgång över Helsingborg-Helsingør minskar också med stigande inkomst. Andelen resor där uppgift saknas är 42 procent.



Figur 7 Resor över Öresund efter resenärens inkomst och färdmedel



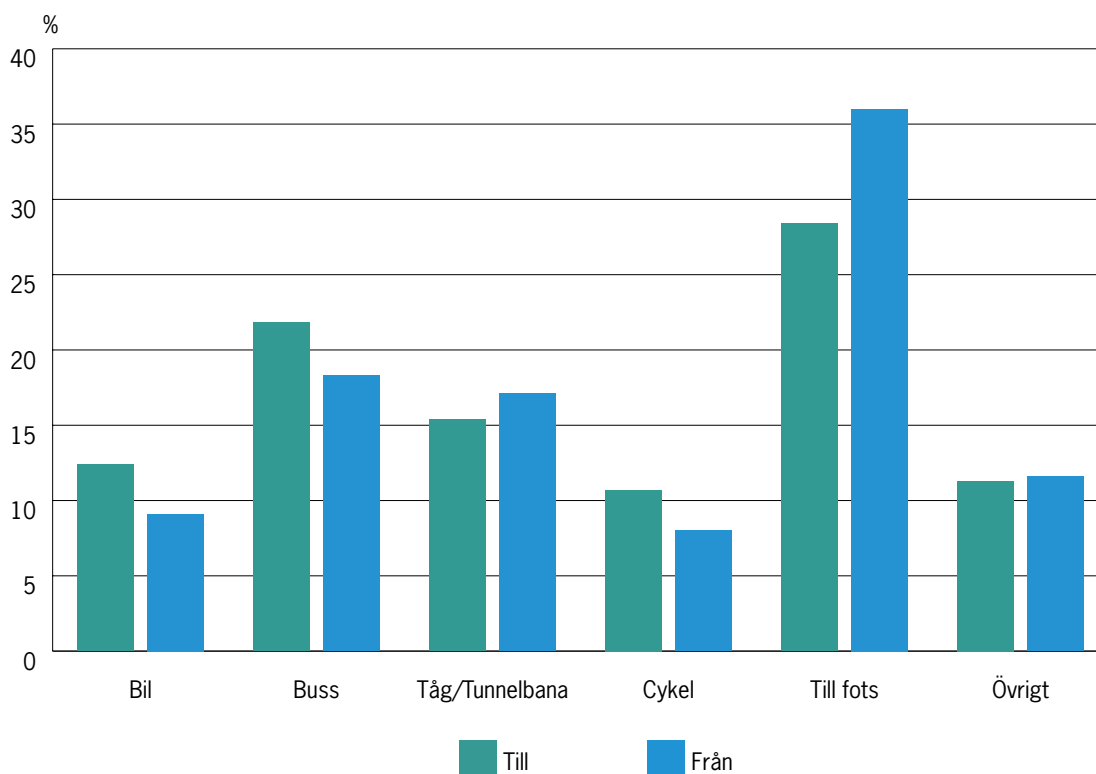
Många kombinerar kollektivtrafik till och från Öresundsresan

Undersökningen innehåller även uppgifter kring hur Öresundsresenärerna tar sig till och från resan över Öresund. Av tågresenärerna reser nästan fyra av tio personer kollektivt med tåg, tunnelbana eller buss till eller från sin Öresundsresa. Nästan lika många tar sig till tåget till fots och från tåget är det till och med vanligare. Cykel och bil står vardera för ungefär tio procent. Det är något vanligare att ta bilen eller cykeln till tåget än vid hemresan. Tågresenärerna står för 84 procent av de resorna som beskrivs i detta kapitel.³

Av bussresenärerna tar sig cirka hälften till Öresundsresan med tåg, tunnelbana eller buss. Cirka en fjärdedel tar sig till fots till bussen och nästan en tredjedel därifrån. Andelen bussresenärer som använder sig av resesättet övrigt för att ta sig vidare består uteslutande av färjeresenärer till Bornholm.

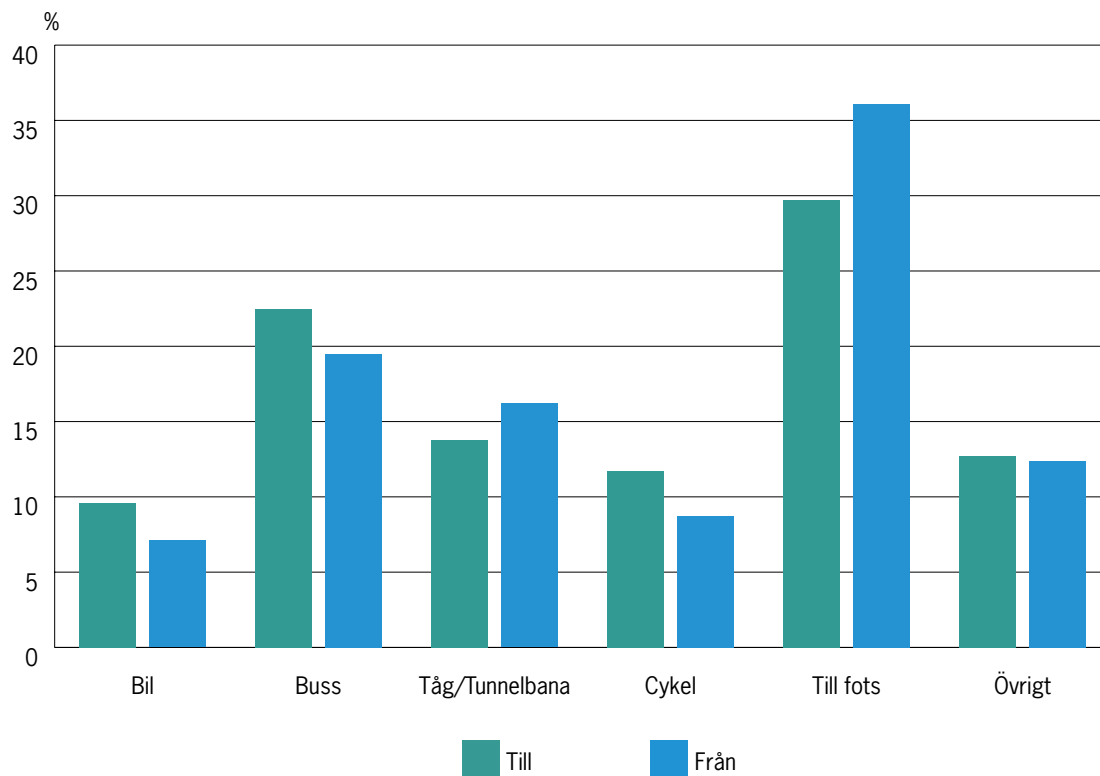
Cirka en tredjedel av landgångspassagerarna tar sig till och från färjan till fots. Buss, tåg och tunnelbana används av cirka fyrtio procent. Bilen används av nästan en tredjedel för att ta sig till Öresundsresan medan endast en femtedel från resan. Cykel används i liten utsträckning.

Figur 8 Anslutningsresor till och från Öresundsresan för samtliga Öresundsresor

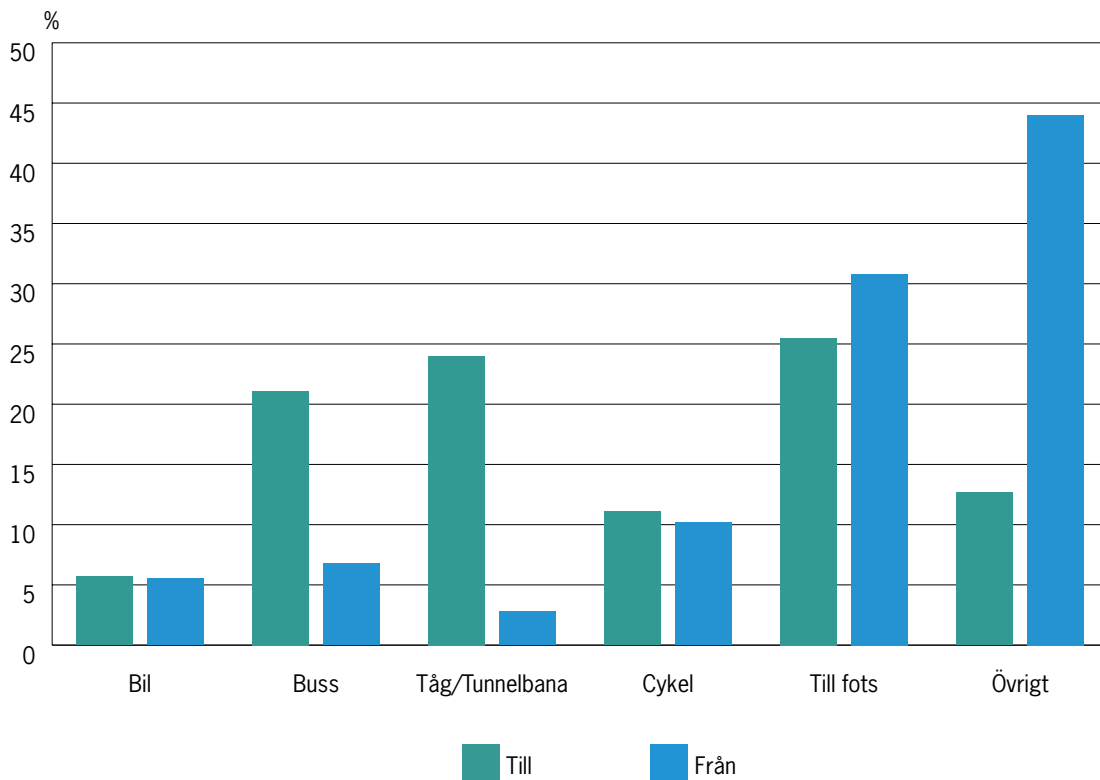


³ I stycket Många kombinerar kollektivtrafik till och från Öresundsresan ingår inte de Öresundsresenärer som har bil som färdmedel över Öresund då de även har färdmedel bil till och från Öresundsresan.

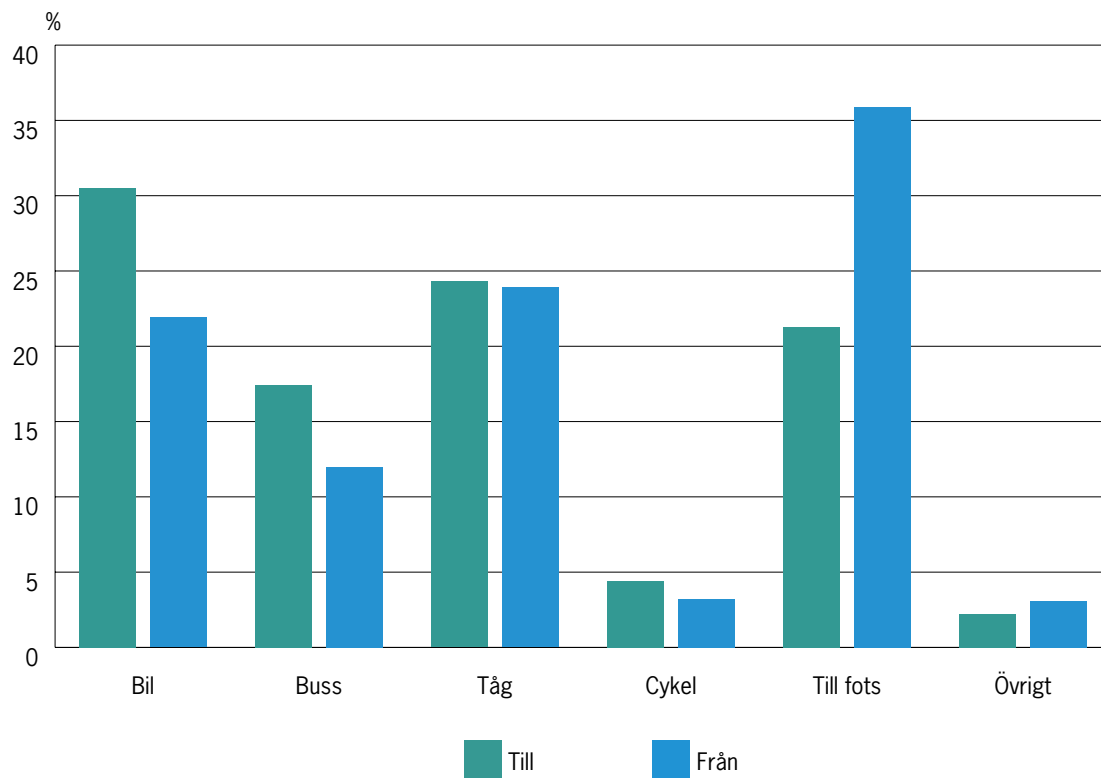
Figur 8a Tågresenärernas anslutningsresor till och från Öresundsresan



Figur 8b Bussresenärernas anslutningsresor till och från Öresundsresan



Figur 8c Landgångsresenärernas anslutningsresor till och från Öresundsresan





Skåningar flitigast att resa över Öresund

En majoritet av Öresundsresenärerna bor i Skåne, 55 procent, följt av Region Hovedstaden där 20 procent av Öresundsresenärerna bor. Fördelningen bland de övriga fyra Svenska länen (Halland, Blekinge, Kronoberg och Kalmar) med Öresundstågsförbindelse är relativt liten i andel av totalen (fem procent tillsammans), dock rör det sig om över 26 000 resor under en normalvecka hösten 2015. Region Sjælland har ungefär samma antal och andel som de övriga fyra svenska länen. Notera att övriga Danmark (2,8 procent), övriga Sverige (6,4 procent) och övriga länder i världen (4,5 procent) totalt utgör nästan 14 procent av Öresundsresenärerna.

När det kommer till val av färdmedel över Öresund (se figur 10) så väljer nästan hälften av Öresundsresenärerna med bostad i Skåne eller Region Hovedstaden tåget. Vad gäller blekingebor, smålänningar och personer med bostad i övriga världen utanför Sverige och Danmark så är det fler än hälften som väljer tåget. Hallänningarna däremot tar oftare bilen trots bra öresundstågsförbindelser⁴.

En analys av valet av Öresundsförbindelse baserat på

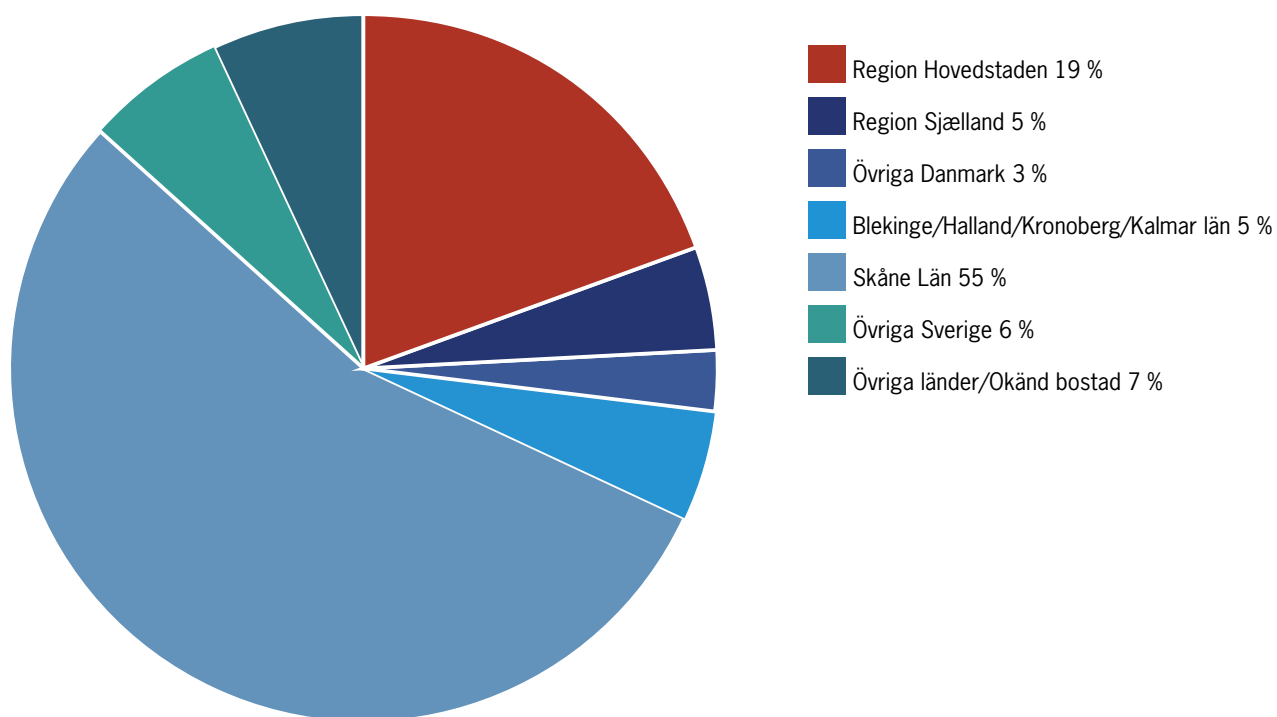
Figur 9 Resor över Öresund efter resenärernas bostadsregion

Bostadsregion	Andel %	Antal resor per 1000/inv
Skåne Län	54,7	224
Region Hovedstaden	19,6	59
Övriga Sverige	6,4	4
Region Sjælland	4,7	31
Övriga länder utanför SE och DK	4,5	
Övriga Danmark	2,8	5
Blekinge Län	2,4	83
Hallands Län	1,3	22
Kronobergs Län	0,8	22
Kalmar Län	0,4	9
Okänd bostad	2,3	
Totalsumma	100	

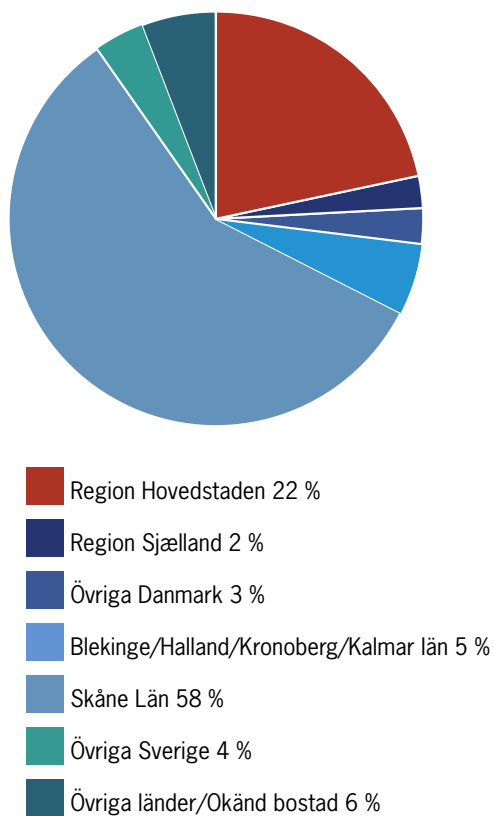
bostadsort visar att mellan 67 till 90 procent av Öresundsresorna görs via Öresundsbron, allra flitigast är bostadsorterna i Blekinge, Skåne och övriga länder. Undantaget är hallänningar där endast 55 procent av resorna görs via Öresundsbron.

⁴ Under de veckor Resvaneundersökning Öresund 2015 genomfördes fanns ersättningsbuss mellan Ängelholm och Laholm på grund av färdigställandet av Hallandsåstunneln. Detta kan ha påverkat resultaten i undersökningen avseende den sista tredjedelen av perioden.

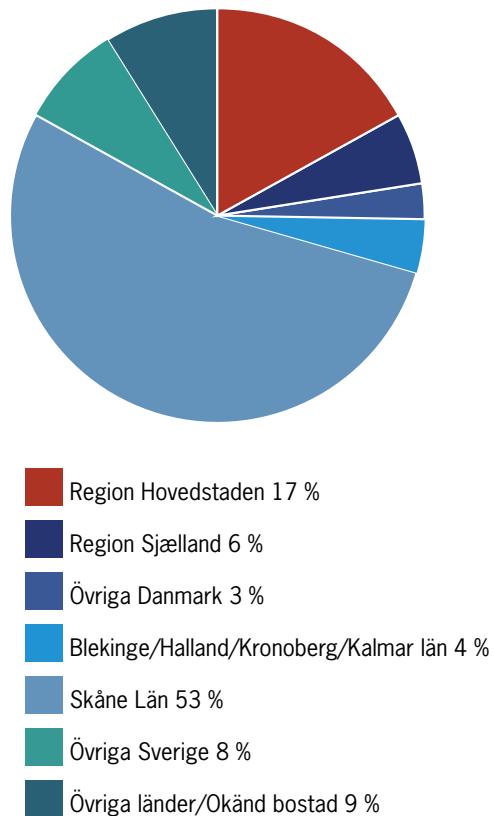
Figur 10a Resor över Öresund efter resenärernas bostadsregion



Figur 10b Resor över Öresund med tåg efter resenärernas bostadsregion



Figur 10c Resor över Öresund med bil efter resenärernas bostadsregion



De flesta resenärerna bor i Sverige eller Danmark

Drygt en fjärdedel av Öresundsresenärerna är bosatta i Danmark och två tredjedelar i Sverige. Andelen personer från andra bosättningsländer är små i jämförelse. Tyskland, Storbritannien och Norge hamnar alla tre på cirka en procent vardera.

I undersökningen ställdes även frågan om vilket land man känner sig mest knuten till. I tidigare undersökningar har man observerat att danska inflyttare till Skåne har ett helt avvikande transportmönster jämfört med svenskar med samma kön, inkomst och ålder. Detta beteende analyseras genom frågan om vilket land man känner sig mest knuten till.

Av Öresundsresenärerna med bosättningsland Danmark kände sig 83 procent mest knuten till Danmark. De övriga 17 procenten var jämt fördelade emellan Sverige och andra länder i världen.

För de Öresundsresenärer som har Sverige som bostadsland känner sig två tredjedelar mest knutna till Sverige och en femtedel mest knutna till Danmark. 13 procent känner sig mest knutna till ett annat land i världen.

Av de arbetspendlare som korsar Öresund varje dag för att arbeta har cirka 25 procent ett annat födelse-land än Sverige och Danmark.⁵

Andelen med andra bosättningsländer än Sverige och Danmark är sju procent. Dock känner sig 29 procent av dessa mest knutna till Sverige, andelen som uppger Danmark är fem procent.

Flest resor över Öresundsbron

Figur 11 nedan visar andelen resor mellan olika delregioner inom Öresundsregionen och övriga delar av Sverige och Danmark samt övriga världen. Störst resande sker mellan sydvästra Skåne och Københavns by, som utgörs av de fyra kommunerna København, Frederiksberg, Dragør och Tårnby⁶, som totalt utgör över en tredjedel av alla resor. Ytterligare en sjättedel av resorna sker mellan sydvästra Skåne och Københavns omegn, som utgörs av ytterligare 13 kommuner runt om Københavns by. Resorna mellan nordvästra Skåne och NordSjælland utgör 5,4 procent. Resandet mellan nordvästra Skåne och Københavns by och Københavns omegn är nästan lika stort (5,1 procent).

Även resandet mellan övriga världen och Skåne samt övriga Sverige är stort och utgör 13,9 procent av resorna över Öresund. Detta kan ses som ytterligare ett bevis på Kastrups strategiska läge för flygtrafiken i Sydsverige. Till och från Bornholm görs nästan alla resor över Öresund till København. De utgör en relativt liten andel av det totala resandet men antalet resor som görs är i undersökningen dryga 6 000 resor en normalvecka hösten 2015. Observera att tabellen nedan inte visar antalet resor från en plats till en annan plats utan mellan de olika geografierna utan att ange vilken riktning de hade.

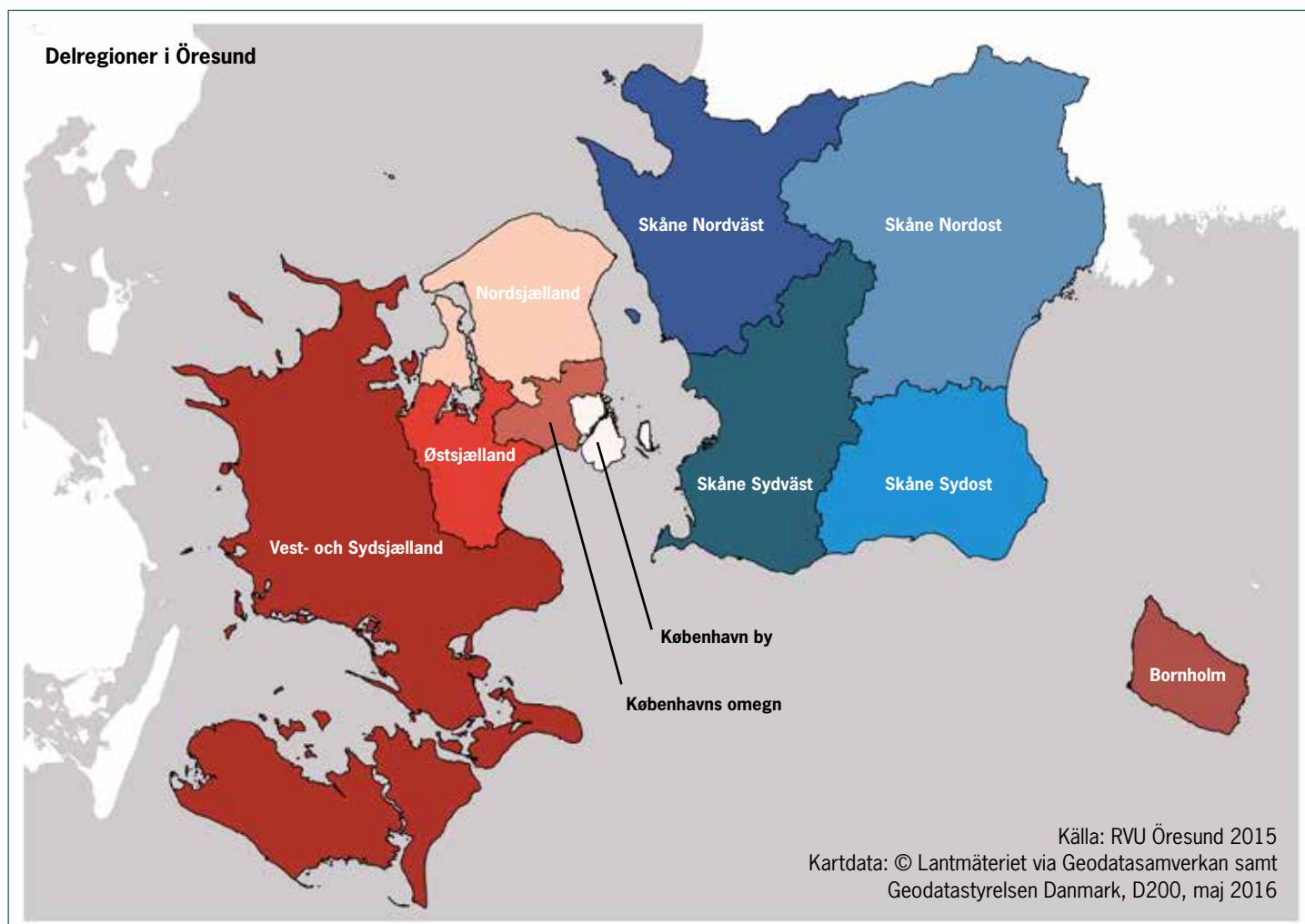
⁵ Källa för uppgiften om Öresundspendlarnas födelse-land är Öresundsdata-basen www.orestat.se

⁶ För en exakt definition av de olika delregionerna i figur 7 se

<http://www.orestat.se/sv/geografisk-inndeling-af-oresundsregionen-i-oresundsdata-basen-0>

Figur 11 Resor mellan olika delregioner i Öresundsregionen och andra delar av världen (%).

	Skåne SV	Skåne NV	Övriga Sverige	Skåne SÖ	Skåne NÖ	Bornholm	Övriga Världen	Totalsumma
Københavns by	36,4	3,6	4,7	3,4	1,4	0,4	0,4	50,2
Københavns omegn	11,5	1,5	1,1	0,4	0,2	0,1	0,1	14,9
Övriga Världen	7,6	1,8	3,3	0,5	0,7	0,0	0,0	13,9
Nordsjælland	3,3	5,4	2,4	0,1	0,4	0,2	0,2	12,0
Østsjælland	1,6	0,2	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	2,4
Övriga Danmark	1,4	0,3	1,0	0,3	0,2	0,2	0,1	3,5
Vest- och Sydsjælland	1,1	0,7	0,6	0,1	0,2	0,1	0,0	2,9
Övriga Sverige	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Totalsumma	63,1	13,6	13,5	4,8	3,0	1,1	0,8	100,0





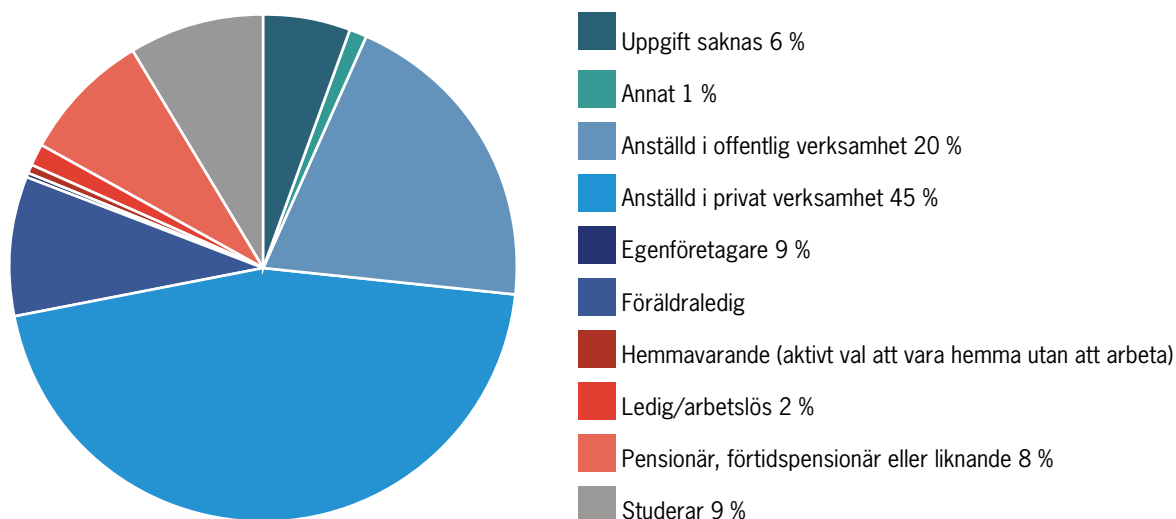
Resenärernas sysselsättning

Som figuren (12) nedan visar så är de allra flesta som reser anställda i privat sektor (45 procent) följt av offentlig sektor (20 procent). Ytterligare en tiondel är egna företagare. Grupperna studerande, pensionär och förtidspensionär eller liknande är jämnstora. De övriga grupperna är under två procent respektive.

Beroende på resenärernas huvudsakliga sysselsättning skiljer sig sättet på hur de reser. Mellan Helsingør-Helsingborg så reser studerande, arbetslösa och hemmavarande i större utsträckning till fots än med bil.

För resande över Öresundsbron så reser studerande och arbetslösa i hög utsträckning med tåg. Bland de anställda i privat sektor åker 53 procent bil, ett mönster som gäller även för egna företagare där 60 procent väljer bilen. För anställda i offentlig sektor det motsatta förhållande där 57 procent väljer tåget.

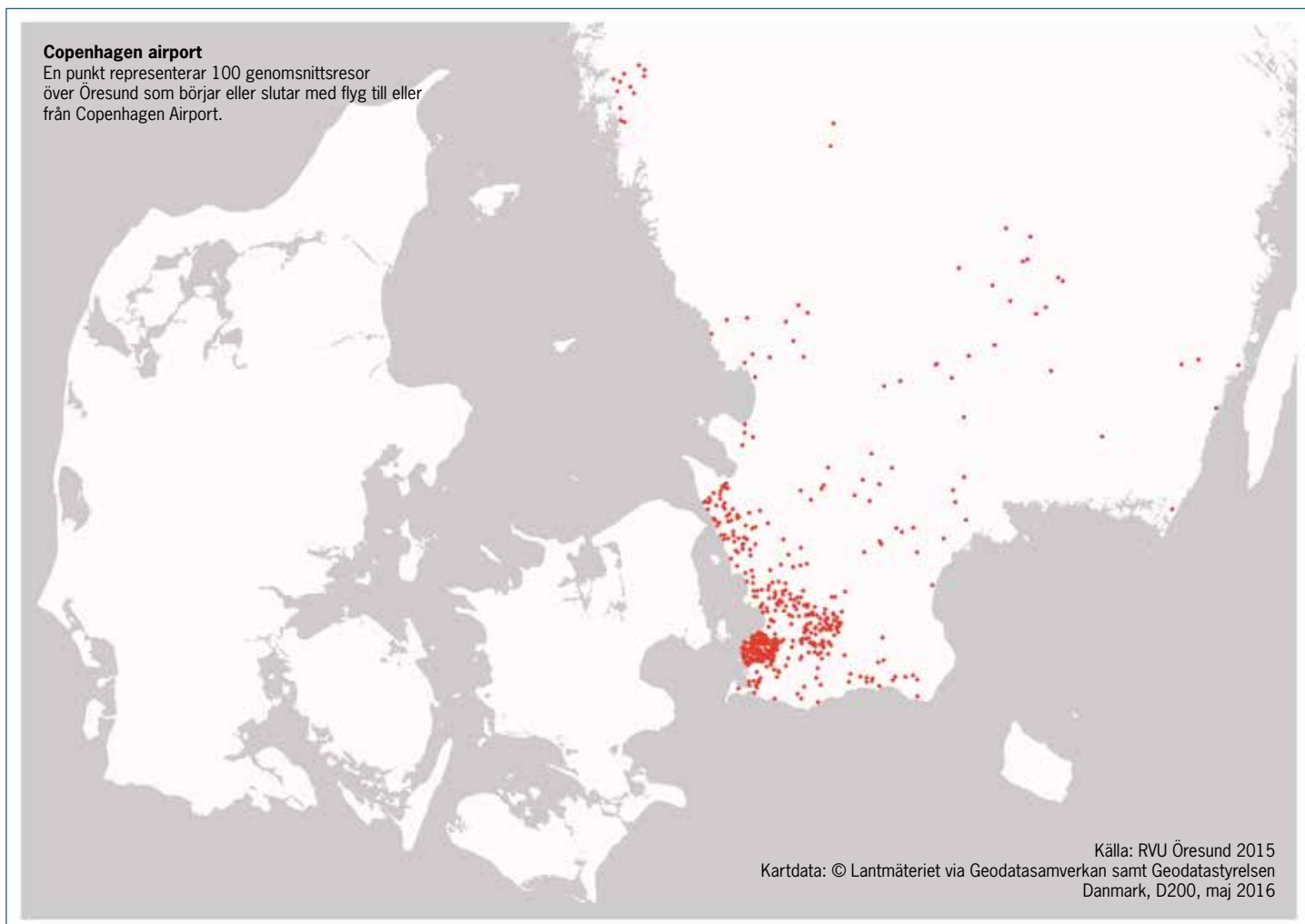
Figur 12 Resor uppdelat efter resenärens huvudsakliga sysselsättning



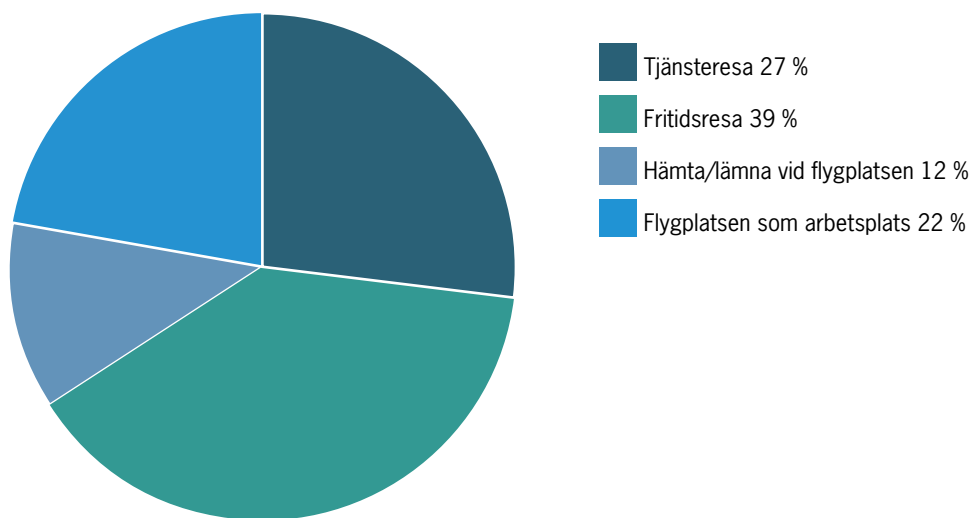
Resor till och från Kastrup

Ungefär 16 procent av alla resor över Öresund berör Københavns flygplats Kastrup som destination. Den största delen (fyra av tio) besöker Kastrup i syfte att göra en fritidsresa (se figur 13). Ytterligare en dryg fjärdedel för att göra en tjänsteresa. För båda dessa grupper är det vanligast att ta tåget vilket tre fjärdedelar gör och den återstående fjärdedelen tar bilen. En fjärdedel av Kastrupresenärerna tar sig till

Kastrup med syfte att arbeta. Här är fördelningen jämn mellan bil- och tågresenärer. Det finns även en grupp som besöker flygplatsen med syfte att hämta eller lämna personer. För denna grupp är det vanligast att åka bil.



Figur 13 Öresundsresenärer med Kastrup som mål efter syfte med resan.





Jämförelser med tidigare resvaneundersökningar

Jämförelser mellan resvaneundersökningen 2015 och den tidigare resvanundersökning som gjordes 2009 är inte fullt möjlig. Den förra resvaneundersökningen genomfördes under en vintervecka 2009 medan den nya undersökningen har genomförts under fem veckor hösten 2015. Detta leder till ett mer robust resultat där undersökningen inte påverkas av enstaka trafikstörningar. En svaghet med undersökningen från 2009 var att den genomfördes vecka nio, då resandet var lägre jämfört med andra perioder under året.

När resvaneundersökningen genomfördes 2009 reste 73 procent över Öresundsbron och 27 procent via Helsingør-Helsingborg jämfört med 85 respektive 15 procent i 2015 års undersökning. Enligt RVU Öresund 2009 arbetspendlade 42 procent av Öresundsresenärerna vilket är att jämföra med 28 procent i den nya undersökningen. Vidare var 14 procent på tjänsteresa 2009 och 17 procent på affärs- eller tjänsteresa 2015. Åldersfördelning och syfte med resan är lika i de två undersökningarna.

Gränskontroller Öresund

Den 12 november 2015 infördes tillfälliga gränskontroller mellan Danmark och Sverige. Vid detta datum återstod endast tre dagar av undersökningen och gränskontrollerna betraktas därför inte nämnvärt har påverkat undersökningens resultat.

Öresundspendling och annan Öresundsstatistik

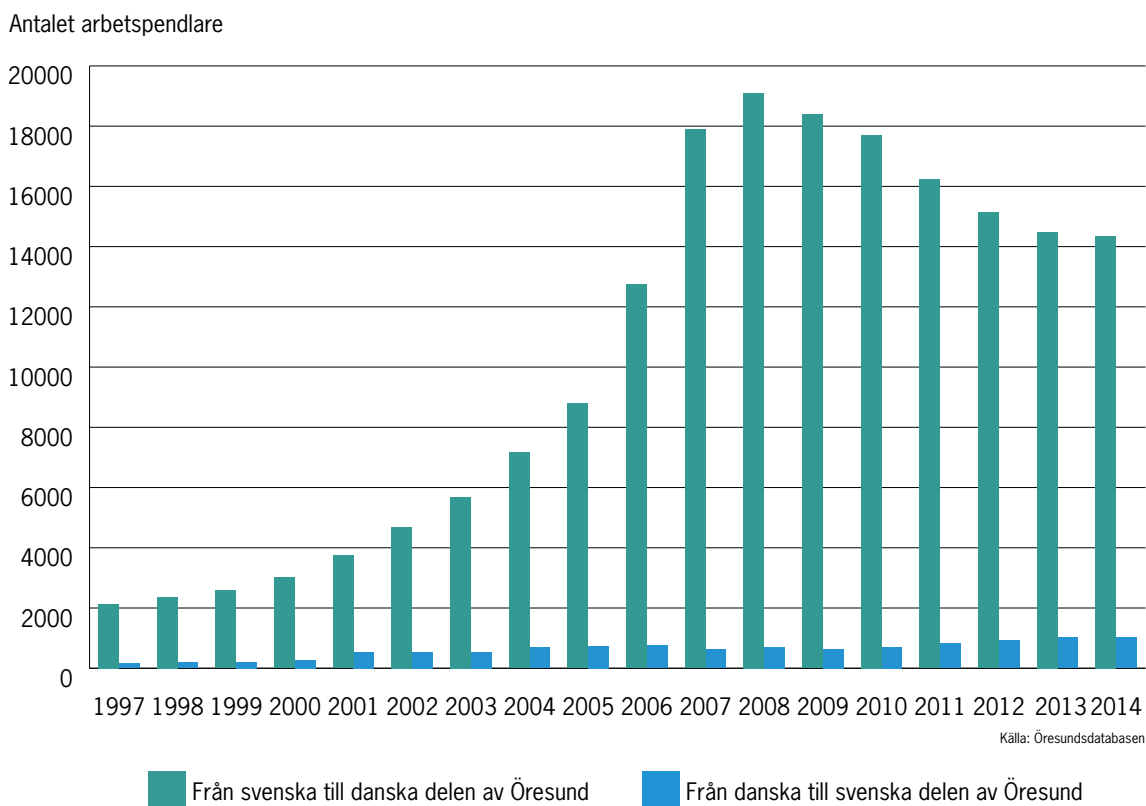
Totalt 28 procent eller 148 000 personresor som gjordes under en genomsnittlig vecka under hösten 2015 utgörs av arbetspendlare. Detta borde innebära att det görs cirka 15 000 pendlarresor per vardag.

Antalet arbetspendlare⁷ som bor i Skåne och arbetar i den danska delen av Öresundsregionen var 2014 drygt 15 000 stycken enligt Öresundsdatan. Antalet har fallit sedan toppnoteringen 19 000 år 2008. Dock har arbetspendlingen sett en kraftig ökning sedan Öresundsbron öppnades år 2000. De höga bostadspriserna i Københavnsområdet under mitten av 2000-talet gjorde att många danskar valde

att bosätta sig i Skåne och Malmö och sedan pendla till sitt arbete i København. Prognoser som gjordes innan gränskontrollerna infördes i november 2015 visade att arbetspendlingen förväntades öka.

Vård och omsorg, handel och transport samt magasinering är branscher där Öresundspendlarna med bostad i Skåne är överrepresenterade. Antalet arbetspendlare med bostad i den danska delen av Öresundsregionen är avsevärt färre, dryga 1 000 stycken. Dock har denna grupp stadigt ökat de senaste åren. Även här är handel en dominerande bransch vid sidan av utbildning, företagstjänster och vård och omsorg.

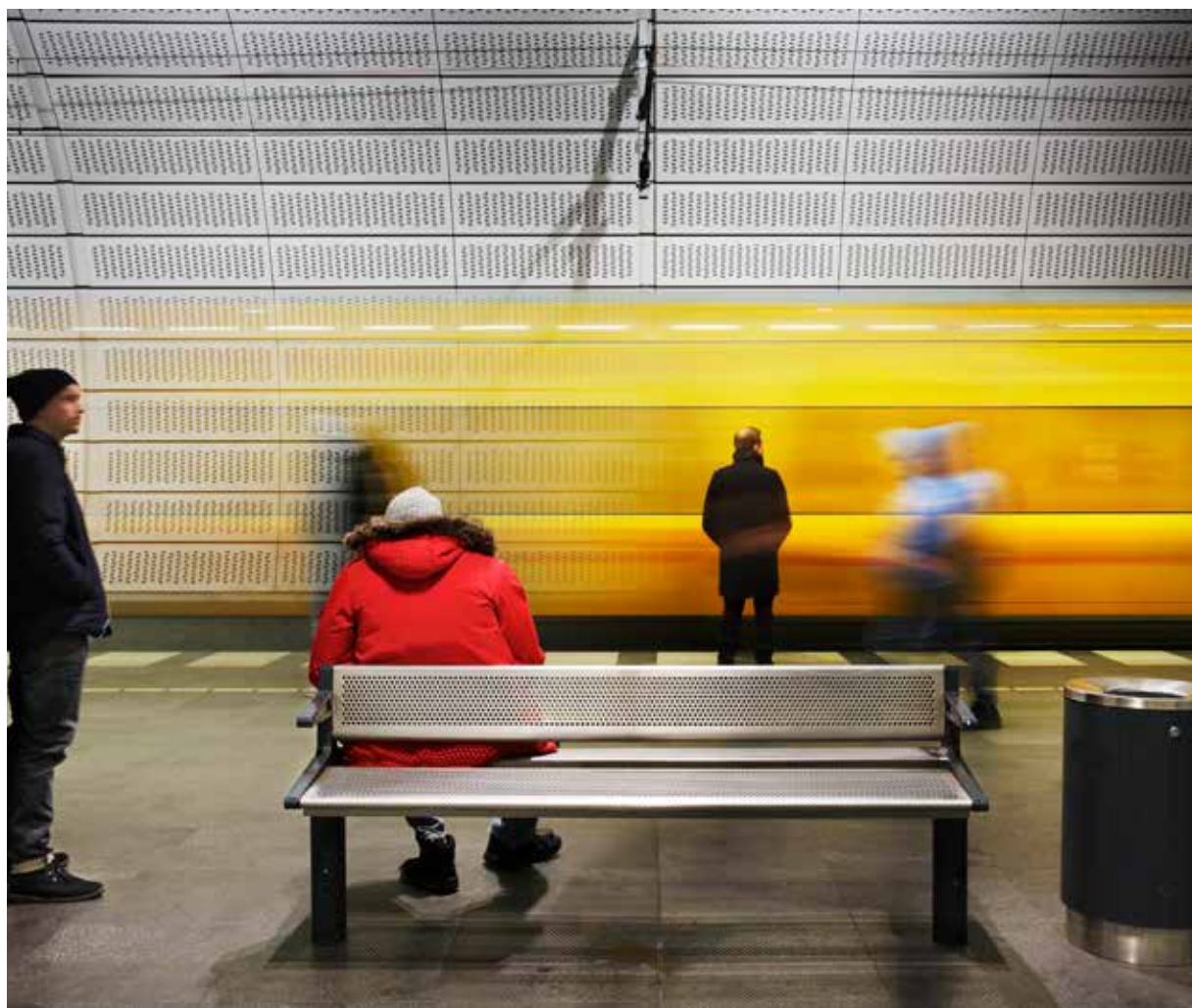
Figur 14 Arbetspendling över Öresund 1997-2014



⁷ Arbetspendlare är personer som bor i den danska delen av Öresundsregionen och som har sitt huvudsakliga jobb (i november) i den svenska delen av regionen eller omvänt. Se hela definitionen under (http://www.orestat.se/sites/all/files/jamforbarhetsbeskrivning_oresundspendling_se_0.pdf)

Vid sidan av arbetspendlingen finns även uppgifter om övriga inkomstmottagare i Öresundsdata-basen. Dessa personer hade en löneinkomst på andra sidan Öresund men når inte definitionsmässigt upp till att vara en arbetspendlare. Det rör sig om cirka 3 500 personer som ytterligare har en anknytning till arbetsmarknaden på andra sidan Öresund. Branschstrukturen följer den för arbetspendlare även om det är fler yngre människor i gruppen övriga inkomstagare än i gruppen arbetspendlare. Dessa personer korsar även Öresund, om än mindre frekvent än arbetspendlarna, för att nå sitt arbete.

Region Skåne arbetar tillsammans med Danmarks Statistik med att årligen uppdatera Öresundsdata-basen (www.orestat.se) som innehåller statistik både som beskriver flöden över Öresund såsom arbetspendling och flytt samt jämförbara uppgifter mellan de båda landsdelarna i Öresundsregionen. 16 år efter att Öresundsbron öppnades ingår fortfarande inte gränspendlare eller deras inkomster i den nationella officiella statistiken varför det uppstår mörkertal framförallt i gränsregioner.

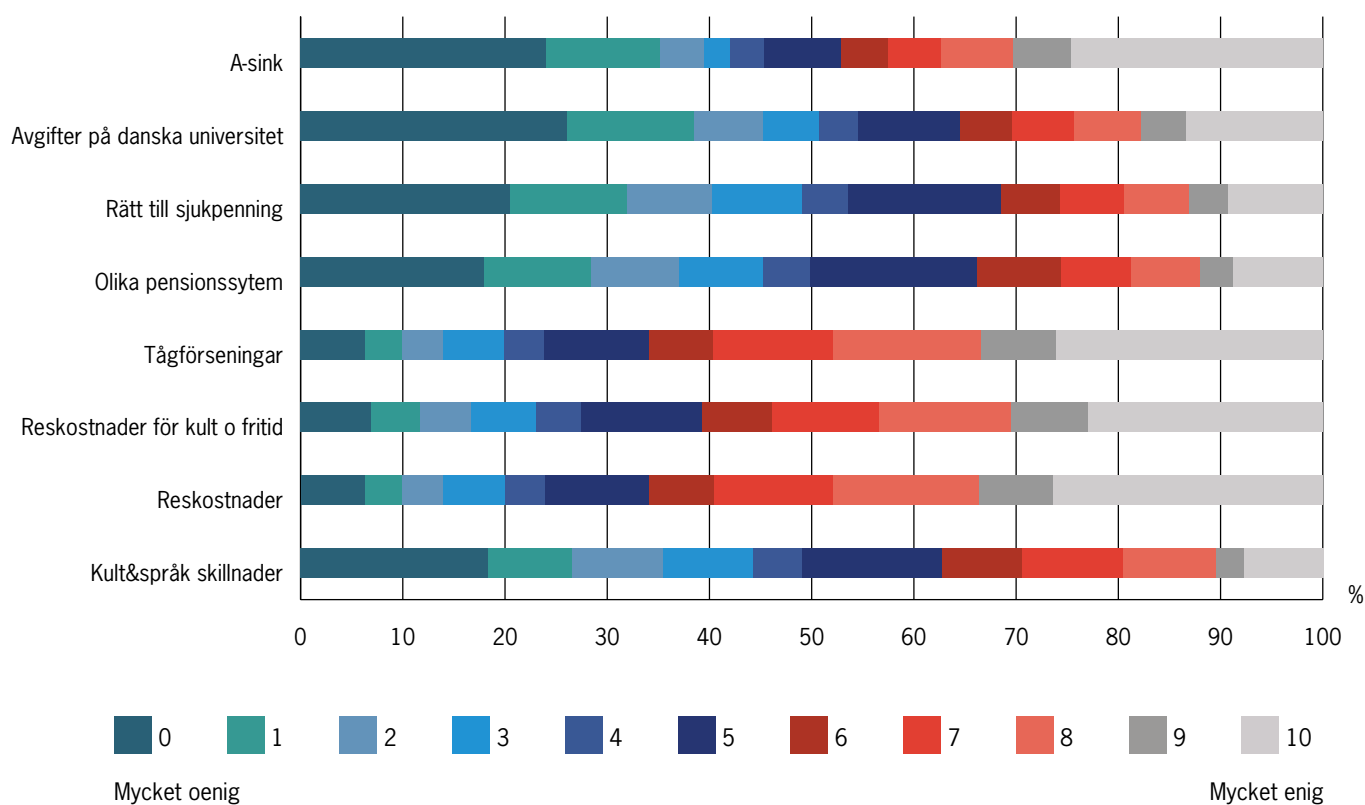


Attityd till gränshinder

Totalt 3 785 av respondenterna har även svarat på påståenden om gränshinder. Frågorna är ställda som påståenden där respondenterna har fått ange på en skala mellan noll till tio där noll är mycket oenig och tio mycket enig. I följande text benämns svar i inter-

vallen sex till och med tio som enig och svar i intervallen noll till och med fyra som inte enig. Frågorna har formulerats i samarbete med Öresundskommittén. Figur 15 redovisar resultaten av de åtta påståendena.

Figur 15 Attityder till gränshinder





Det första påståendet lyder ”Kulturella och språkliga skillnader både berikar och försvårar integrationen. I vilken utsträckning påverkar de kulturella och språkliga skillnaderna mellan Danmark och Sverige ditt intresse för att ta ett arbete eller studera på andra sidan Sundet?”. Totalt 49 procent är oeniga och anger svarsalternativen noll till och med fyra.

”Reskostnader över Sundet. Att resa över sundet, såväl med bil som med tåg, är dyrare än motsvarande resa inom Sjælland respektive Skåne. I vilken utsträckning påverkar resekostnader ditt intresse att pendla till arbete eller studier på andra sidan av Sundet? Här anger totalt 66 procent är eniga vilket innebär att de angivit något av svarsalternativen mellan sex till tio.

Mönstret är nästan identiskt gällande påståendet. ”Reskostnader över Sundet för kultur- och fritidsupplevelser. I vilken utsträckning påverkar resekostnader ditt intresse att resa över sundet för att uppleva kultur och fritid?”

”Tågförseningar. På flera sätt arbetas det med att förbättra punktligheten i järnvägstrafiken genom att försöka förhindra att fel uppstår och att optimera trafiken, så att störningarna inte får så stora konsekvenser. I vilken utsträckning påverkar tågförseningar ditt intresse att ta ett arbete eller studera på andra sidan Sundet?” Här anger totalt 66 procent att de är eniga vilket innebär att de angivit något av svarsalternativen mellan sex till tio.

”Olika pensionssystem. Danmark och Sverige har delvis olika pensionssystem. I Sverige är det t ex vanligare att arbetsgivaren betalar in en tjänstepension för sina anställda. Å andra sidan är avdragsrätten för privat pensionsparande mycket högre i Danmark än i Sverige. I vilken utsträckning påverkar ländernas olika pensionssystem ditt intresse att ta ett arbete på andra sidan Sundet?” Som svar på detta påstående är 49 procent oeniga.

”Rätt till sygedagspenge (sjukpenning) i Danmark. Bor man i Sverige och arbetar i Danmark har man inte rätt att ”exportera” sygedagspenge (sjukpenningen) efter 22 veckor (tidigare 52 veckor) om man inte har ett anställningsförhållande med en arbetsgivare eller deltar i jobbaktiviteter i Danmark. I vilken utsträckning påverkar de ändrade sjukpenningreglerna ditt intresse att ta ett arbete i Danmark?” Totalt är 30 procent oeniga.

”Avgifter på danska universitet för enstaka kurser. Sedan 2011 tar danska universitet en avgift av utländska studenter som vill studera enstaka kurser i Danmark. I vilken utsträckning påverkar terminsavgifterna i Danmark ditt intresse för att studera kurser i Danmark?” Cirka hälften är oeniga i detta påstående.

”A-SINK eller vanlig SINK för konstnärer. En person som arbetar på t ex Malmö Opera men bor i Danmark ska betala så kallade artistskatt (A-SINK). Man ska också beskattas i Danmark även om man inte arbetat där. I vilken utsträckning påverkar dubbelbeskattningen av kulturarbetare ditt intresse att ta ett sådant arbete på andra sidan Sundet?” Cirka 26 procent är oeniga. Ungefär lika många är eniga.



Ordlista

- Landgång:** Resenärer som går på och av färjan till fots.
- Turar:** Företeelse där en resenär åker fram och tillbaka med färjorna mellan Helsingborg och Helsingør, två eller flera gånger, och går av i samma stad som han/hon gick på.
- Tunnelbana:** Tunnelbana eller Köpenhamns metro
- Arbetspendlare:** En pendlare är en person som har sitt arbetsställe på en annan plats än bostaden, enligt officiell statistik. Resenärerna har själva definierat sig som pendlare i denna undersökning.
- Anslutningsresor:** Kombinationer av färdmedel i samband med Öresundsresan.
- Bostadsregion:** Avser vilken region resenären är bosatt.
- Hemmavarande:** Aktivt val att vara hemma utan att arbeta.
- Öresundsdatan:** Databas med gränsregional statistik som beskriver flöden mellan den danska och den svenska delen av Öresundsregionen samt innehåller jämförbar statistik för dessa båda delar. Du hittar Öresundsdatan på www.orestat.se.
- Gränshinder:** "Varje hinder som omöjliggör, försvårar eller begränsar människors möjligheter att verka över de nationella gränserna" (Nordiska ministerrådets definition).

Bilaga 1 Tabeller

Tabell 1 Antalet respondenter efter ålders- och könsfördelning.

Ålder	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
<18-29 år	430	347	0	777
30-39 år	428	717	0	1 145
40-49 år	442	910	0	1 352
50-64 år	588	1 221	0	1 809
65+	240	653	0	893
Uppgift saknas	141	264	243	648
Totalt	2 269	4 112	243	6 624

Tabell 2 Andelen (%) respondenter efter kön och ålder

Ålder	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
<18-29 år	55,3	44,7	0	100
30-39 år	37,4	62,6	0	100
40-49 år	32,7	67,3	0	100
50-64 år	32,5	67,5	0	100
65+	26,9	73,1	0	100
Uppgift saknas	21,8	40,7	37,5	100
Totalt	34,3	62,1	3,7	100

Tabell 3 Andelen (%) respondenter ålder och kön

Ålder	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
<18-29 år	19,0	8,4	0,0	11,7
30-39 år	18,9	17,4	0,0	17,3
40-49 år	19,5	22,1	0,0	20,4
50-64 år	25,9	29,7	0,0	27,3
65+	10,6	15,9	0,0	13,5
Uppgift saknas	6,2	6,4	100,0	9,8
Totalt	100	100	100	100

Tabell 4 Antalet personresor en normalvecka hösten 2015 efter ålder och färdmedel

Färdmedel					
Ålder	Via landgång	Bil	Tåg	Buss	Totalt
<18-29 år	6 484	7 886	59 166	1 441	74 976
30-39 år	4 796	48 255	58 807	137	111 995
40-49 år	6 543	60 061	43 806	595	111 006
50-64 år	7 117	83 181	40 596	985	131 879
65+	5 702	26 985	11 841	909	45 438
Uppgift saknas	7 390	30 846	18 874	109	57 219
Totalt	38 033	257 213	233 090	4 178	532 513

Tabell 5 Andelen (%) personresor en normalvecka hösten 2015 efter ålder och färdmedel

Färdmedel					
Ålder	Via landgång	Bil	Tåg	Buss	Totalt
<18-29 år	17,0	3,1	25,4	34,5	14,1
30-39 år	12,6	18,8	25,2	3,3	21,0
40-49 år	17,2	23,4	18,8	14,3	20,8
50-64 år	18,7	32,3	17,4	23,6	24,8
65+	15,0	10,5	5,1	21,8	8,5
Uppgift saknas	19,4	12,0	8,1	2,6	10,7
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6 Andelen (%) personresor en normalvecka hösten 2015 efter ålder

Färdmedel					
Ålder	Via landgång	Bil	Tåg	Buss	Totalt
<18-29 år	8,6	10,5	78,9	1,9	100
30-39 år	4,3	43,1	52,5	0,1	100
40-49 år	5,9	54,1	39,5	0,5	100
50-64 år	5,4	63,1	30,8	0,7	100
65+	12,5	59,4	26,1	2,0	100
Uppgift saknas	12,9	53,9	33,0	0,2	100
Totalt	7,1	48,3	43,8	0,8	100

Tabell 7 Andelen (%) personresor en normalvecka hösten 2015 efter färdmedel och passage.

Passage			
	Helsingør-Helsingborg	Öresundsbron	Totalt
Bil	53,8	47,3	48,3
Buss		0,9	0,8
Via landgång	46,2		7,1
Tåg		51,8	43,8
Totalt	100	100	100

Tabell 8 Antal personresor en normalvecka hösten 2015 efter färdmedel och passage.

Passage			
	Helsingør-Helsingborg	Öresundsbron	Totalt
Bil	44 341	212 872	257 213
Buss		4 178	4 178
Via landgång	38 033		38 033
Tåg		233 090	233 090
Totalt	82 374	450 139	532 513

Tabell 9 Antalet personresor en normalvecka hösten 2015 efter syfte med resan och färdmedel

	Bil	Tåg	Landgång	Buss	Totalt
Arbete	78 510	62 985	5 743	740	147 979
Semester	47 794	26 108	3 183	297	77 383
Affärs- eller tjänsteresa	39 818	47 162	5 160	38	92 178
Besöka familj/vänner	31 700	28 305	6 050	1 800	67 855
Kultur/sport/utflykt/nöje (café bio etc.)	18 691	24 770	6 223	354	50 038
Annat	18 461	10 578	2 791	671	32 501
Inköp	11 709	6 966	7 368	138	26 181
Följt med som sällskap till resenär/er till/från Københavns flygplats Kastrup	8 952	1 480	63		10 495
Utbildning	1 405	24 366	1 021	133	26 925
Okänt syfte	175	369	430	6	979
Totalt	257 213	233 090	38 033	4 178	532 513

Tabell 10 Andelen (%) personresor en normalvecka hösten 2015 efter syfte med resan och färdmedel

	Bil	Tåg	Landgång	Buss	Totalt
Arbete	53,1	42,6	3,9	0,5	100
Semester	61,8	33,7	4,1	0,4	100
Affärs- eller tjänsteresa	43,2	51,2	5,6	0,0	100
Besöka familj/vänner	46,7	41,7	8,9	2,7	100
Kultur/sport/utflykt/nöje (café bio etc.)	37,4	49,5	12,4	0,7	100
Annat	56,8	32,5	8,6	2,1	100
Inköp	44,7	26,6	28,1	0,5	100
Följt med som sällskap till resenär/er till/från Københavns flygplats Kastrup	85,3	14,1	0,6	0,0	100
Utbildning	5,2	90,5	3,8	0,5	100
Okänt syfte	17,8	37,7	43,9	0,6	100
Totalt	48,3	43,8	7,1	0,8	100

Tabell 11 Antalet personresor en normalvecka hösten 2015 efter passage, färdmedel och kön

Helsingborg-Helsingør				
	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
Bil	13 513	30 107	721	44 341
Via landgång	14 033	19 595	4 405	38 033
Totalt	27 546	49 702	5 126	82 374
Öresundsbron				
	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
Bil	58 552	137 715	16 605	212 872
Tåg	105 085	123 202	4 802	233 090
Buss	1 842	2 330	6	4 178
Totalt	165 480	263 246	21 413	450 139
Totalt				
	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
Bil	72 065	167 822	17 326	257 213
Via landgång	14 033	19 595	4 405	38 033
Tåg	105 085	123 202	4 802	233 090
Buss	1 842	2 330	6	4 178
Totalt	193 026	312 948	26 539	532 513

Tabell 12 Andelen (%) personresor en normalvecka hösten 2015 efter passage, färdmedel och kön

Helsingborg-Helsingør				
	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
Bil	49,1	60,6	14,1	53,8
Via landgång	50,9	39,4	85,9	46,2
Tåg	0,0	0,0	0,0	0,0
Buss	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	100	100	100	100
Öresundsbron				
	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
Bil	35,4	52,3	77,5	47,3
Via landgång	0,0	0,0	0,0	0,0
Tåg	63,5	46,8	22,4	51,8
Buss	1,1	0,9	0,0	0,9
Totalt	100	100	100	100
Totalt				
	Kvinna	Man	Uppgift saknas	Totalt
Bil	37,3	53,6	65,3	48,3
Via landgång	7,3	6,3	16,6	7,1
Tog	54,4	39,4	18,1	43,8
Buss	1,0	0,7	0,0	0,8
Totalt	100	100	100	100

Tabell 13 Antalet personresor en normalvecka hösten 2015 efter färdmedel och månadsinkomst före skatt

	Bil	Via landgång	Tåg	Buss	Totalt
Under 10 000 DKK/SEK/1000 EUR	1 245	508	3 177	123	5 053
10000-20000 DKK/SEK/1000-2000 EUR	6 684	1 517	12 582	201	20 983
20000-30000 DKK/SEK/2000-3000 EUR	29 197	4 824	32 604	230	66 854
30000-40000 DKK/SEK/3000-4000 EUR	44 533	4 087	34 362	400	83 381
40000-50000 DKK/SEK/4000-5000 EUR	32 850	3 438	21 300	416	58 004
Över 50000 DKK/SEK/5000 EUR	49 165	2 194	24 994	55	76 409
Uppgift saknas	93 540	21 465	104 071	2 754	221 830
Totalt	257 213	38 033	233 090	4 178	532 513

Tabell 14 Andelen (%) personresor en normalvecka hösten 2015 efter färdmedel och månadsinkomst före skatt

	Bil	Via landgång	Tåg	Buss	Totalt
Under 10 000 DKK/SEK/1000 EUR	24,6	10,1	62,9	2,4	100
10000-20000 DKK/SEK/1000-2000 EUR	31,9	7,2	60,0	1,0	100
20000-30000 DKK/SEK/2000-3000 EUR	43,7	7,2	48,8	0,3	100
30000-40000 DKK/SEK/3000-4000 EUR	53,4	4,9	41,2	0,5	100
40000-50000 DKK/SEK/4000-5000 EUR	56,6	5,9	36,7	0,7	100
Över 50000 DKK/SEK/5000 EUR	64,3	2,9	32,7	0,1	100
Uppgift saknas	42,2	9,7	46,9	1,2	100
Totalt	48,3	7,1	43,8	0,8	100

Transport DTU
Center for transportforskning



Skånetrafiken

