

Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Fakta, frågor och svar

Bakgrund

Fehmarn Bält-förbindelsen (FBFL) är ett av Europas viktigaste infrastrukturobjekt och en nyckel för att knyta Skandinavien närmare Kontinentaleuropa. Förbindelsen öppnar för kortare och effektivare transporter, såväl som stora tillväxtpotentialer. Greater Copenhagen stärks som en central knutpunkt i det europeiska transportsystemet.

Greater Copenhagen och STRINGs rapport, *Rail Freight with the Fehmarn Belt fixed link* (2023), framtagen av Sweco, visade på förbindelsens stora potentialer för godstransporternas omställning, men också på behovet av omfattande investeringar i järnvägsinfrastrukturen längs Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) korridoren för att realisera denna potential. Den uppföljande rapporten *Unlocking the Potential* (2025) visar att vi riskerar att gå i motsatt riktning.

Redan idag bidrar kapacitetsbrister och flaskhalsar i järnvägssystemet till att gods i allt högre grad transporteras på väg istället för järnväg. Utan ytterligare investeringar riskerar denna utveckling att fortsätta även efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat. Enligt ett scenario från 2023 års rapport kan vägtransporter öka med upp till 120 procent, medan järnvägstransporter riskerar att tappa ytterligare marknadsandelar. Detta står i direkt konflikt med våra gemensamma klimatmål samt EU:s, Sveriges och Danmarks uttalade ambitioner att främja hållbara transporter och minska utsläppen från vägtrafiken.

Huvudsakliga slutsatser

Läget är allvarligt. Betydande flaskhalsar i järnvägsnätet kommer att kvarstå när FBFL öppnar, vilket hotar järnvägens konkurrenskraft och riskerar att cementera vägtrafiken som förstahandsval för godstransporter. Snart tre år har passerat utan tillräckliga framsteg.

FBFLs tidsvinster urholkas. Trängsel och kapacitetsbrister i järnvägssystemet gör att de potentiella tidsvinsterna från tunneln endast delvis realiseras.

Sverige halkar efter. Många svenska kapacitetsåtgärder förväntas inte vara färdiga i tid för att hantera de ökade godsmängderna.

Vägtrafiken tar över. Tidigare prognoser om ökande vägtransporter kvarstår. Om vägtransporterna får dominera under FBFLs första år, till följd av järnvägssystemets tillkortakommanden, kan det bli svårt att vända trenden. Den för klimatet och trängseln viktiga överflyttningen till järnväg riskerar att bli olönsam och därmed svår att genomföra.

GREATER CoPENHAGEN

Status för nyckelflaskhalsar i Sverige och Danmark

Rapporten följer upp 15 kritiska flaskhalsar längs ScanMed-korridoren. Centrala exempel för Greater Copenhagen och dess omland är:

- **Södra Sverige – Malmö och Södra stambanan:**
Åtgärder pågår, men den långsiktiga kapaciteten är fortsatt otillräcklig. Södra stambanan förblir den största flaskhalsen i södra Sverige även i ett 2050-perspektiv.
- **Västkustbanan och Västra stambanan:**
Kapacitetsbrister kring Göteborg riskerar att hämma både nationella och internationella godstransporter.
- **Danmark – terminalkapacitet:**
En ny kombiterminal på Sjælland bedöms inte vara på plats i tid för FBFL öppning. Utan statlig medverkan riskerar bristande terminalkapacitet att begränsa utvecklingen av intermodala järnvägstransporter.
- **Öresund – kapacitet och redundans:**
Det saknas en gemensam, långsiktig strategi för kapacitet, tillgänglighet och redundans över Öresund.
- **Systemfrågor – tåglängder och ERTMS:**
Fulla tåglängder och interoperabla signalsystem införs för sent. Danmark och Norge ligger före, medan Sverige och Tyskland riskerar att skapa nya gränshinder i systemet.

Rekommendationer

Rapporten pekar bland annat på följande övergripande rekommendationer för att Fehmarn Bält-förbindelsens potential för järnvägs gods ska kunna realiseras:

- **Åtgärda kritiska flaskhalsar i järnvägsnätet**
Identifierade flaskhalsar i norra ScanMed-korridoren måste åtgärdas för att säkerställa kapacitet och tillförlitlighet.
- **Stärk järnvägens operativa konkurrenskraft**
Möjliggör fulla tåglängder och högre hastigheter för godståg för att förbättra kostnadseffektivitet och transporttider.
- **Anpassa TEN-T-standarder till faktiska behov**
Infrastrukturstandarder i TEN-T:s godskorridorer bör bättre spegla järnvägs godstrafikens operativa krav.
- **Skapa mer jämlika konkurrensvillkor mellan transportlagen**
Avgifter och skatter bör i högre grad spegla transportlagens externa kostnader.
- **Påskynda reformer av planering och genomförande**
EU-kommissionen bör initiera en översyn av hur järnvägsinfrastruktur planeras, finansieras och byggs i Europa för att möjliggöra snabbare utbyggnad.
- **Stärk gränsöverskridande samordning**
Förbättrad samordning mellan nationella planeringsprocesser är avgörande för fungerande internationella järnvägs korridorer.

FAQ

Varför räcker inte Fehmarn Bält-förbindelsen i sig för att flytta gods från väg till järnväg?

FBFL förbättrar förutsättningarna för både järnvägs- och vägtransporter. Utan åtgärder i järnvägsnätet riskerar vägtransporterna dock att dra störst nytta av förbindelsen, eftersom flaskhalsar, långa transporttider och bristande tillförlitlighet kvarstår på järnvägssidan. Utmaningarna är särskilt framträdande i Sverige, i synnerhet på Södra stambanan.

Hur förväntas väg- och järnvägstrafiken över Fehmarn Bält utvecklas?

2023 års rapport visar att efterfrågan på godstransporter ökar kraftigt, samtidigt som järnvägens kapacitet och operativa villkor (t.ex. tåglängd, terminalkapacitet, hastighet och interoperabilitet) inte förbättras i motsvarande takt. I det mest ogynnsamma scenariot tas en stor del av den ökade volymen över Fehmarn Bält (Puttgarden-Rødby) om hand av lastbil, vilket i modellen motsvarar en relativ ökning på 50–120 % fram till 2040 (jämfört med rapportens basår 2022). Det ska noteras att detta är ett scenario — inte en prognos — och att målmedvetna infrastruktur- eller policyåtgärder kan dämpa utvecklingen betydligt.

Vad händer om vi inte agerar nu?

Om åtgärder fördröjs riskerar nya logistikupplägg att etableras kring vägtransport när FBFL öppnar. När dessa mönster väl är etablerade blir det betydligt svårare att senare flytta gods till järnväg, med ökade utsläpp och sämre måluppfyllelse som följd.

Vad är det viktigaste budskapet till beslutsfattare?

Fehmarn Bält-förbindelsen skapar stora möjligheter – men utan snabba, samordnade investeringar i järnvägsinfrastrukturen riskerar projektet att leda till mer vägtrafik, inte mindre. Fönstret för omställning är tidsbegränsat och kräver handling nu.