

Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Fakta, spørgsmål og svar

Baggrund

Femern Bælt-forbindelsen (FBFL) er et af Europas vigtigste infrastrukturprojekter og en nøgle til at knytte Skandinavien tættere til Kontinentaleuropa. Forbindelsen åbner for kortere og mere effektive transporter samt store vækstpotentialer. Greater Copenhagen styrkes som et centralt knudepunkt i det europæiske transportsystem.

Greater Copenhagen og STRINGS rapport *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link* (2023), udarbejdet af Sweco, viste forbindelsens store potentiale for omstilling af godstransporter, men pegede også på behovet for omfattende investeringer i jernbaneinfrastrukturen langs Scandinavian–Mediterranean-korridoren (ScanMed) for at realisere dette potentiale. Opfølgende rapport *Unlocking the Potential* (2025) viser, at udviklingen risikerer at gå i den forkerte retning.

Allerede i dag bidrager kapacitetsbegrænsninger og flaskehalse i jernbanesystemet til, at gods i stigende grad transporteres på vej frem for med jernbane. Uden yderligere investeringer risikerer denne udvikling at fortsætte, også efter at Femern Bælt-forbindelsen er åbnet. 2023 års rapport peger på, at vejtransport i visse scenarier kan stige markant (op til cirka 120 %), mens jernbanens markedsandel risikerer at falde. Dette står i direkte modstrid med EU's, Sveriges og Danmarks klart formulerede ambitioner om at fremme bæredygtig transport og reducere udledningerne fra transportsektor.

Hovedkonklusioner

Situationen er alvorlig. Væsentlige flaskehalse i jernbanenettet vil bestå, når FBFL åbner, hvilket svækker jernbanens konkurrenceevne og risikerer at fastholde vejtransport som det foretrukne valg for godstransporter. Der er nu gået næsten tre år uden tilstrækkelige fremskridt.

FBFL's tidsgevinster udhules. Trængsel og kapacitetsbegrænsninger i jernbanesystemet betyder, at de potentielle tidsgevinster fra tunnelen kun delvis realiseres.

Sverige halter bagud. Mange svenske kapacitetsprojekter forventes ikke at være færdige i tide til at håndtere de øgede godsmængder.

Vejtransporten risikerer at overtage. Tidligere vurderinger af en stigende vejtrafik er fortsat gældende. Hvis lastbiltransport får lov til at dominere i FBFL's første år som følge af jernbanesystemets begrænsninger, kan det blive meget vanskeligt senere at vende udviklingen. Den for klimaet og trængslen afgørende overflytning af gods til jernbane risikerer at blive økonomisk uattraktiv og dermed vanskelig at realisere.

GREATER CoPENHAGEN

Status for flaskehalse i Danmark og Sverige

Rapporten følger op på 15 kritiske flaskehalse langs ScanMed-korridoren. Centrale eksempler for Greater Copenhagen og omegn:

- **Danmark – terminalkapacitet:** En ny kombiterminal på Sjælland vurderes ikke at være klar i tide til FBFL-åbningen; statslig indgriben er nødvendig.
- **Sydlig Sverige – Malmö og Södra stambanan:** Tiltag er i gang, men den langsigtede kapacitet vurderes fortsat utilstrækkelig; Södra stambanan forbliver en hovedflaskehals også mod 2050.
- **Västkustbanan och Västra stambanan:** Kapacitetsbegrænsninger omkring Göteborg truer både national og international godstrafik.
- **Øresund – kapacitet og redundans:** Der mangler en fælles, langsigtet strategi for kapacitet, tilgængelighed og redundans over Øresund.
- **Systemspørgsmål – toglængder og ERTMS:** Indførelsen af fulde toglængder og interoperable signalsystemer sker for sent. Danmark og Norge er længere fremme, mens forsinkelser i Sverige og Tyskland risikerer at skabe nye grænsehindre i det fælles jernbanesystem.

Anbefalinger

Rapporten peger på følgende overordnede anbefalinger for at realisere FBFL's potentiale for jernbanegods:

- **Fjern kritiske flaskehalse i jernbanenettet**
Identificerede flaskehalse langs den nordlige del af ScanMed-korridoren skal fjernes eller deres negative konsekvenser reduceres for at sikre tilstrækkelig kapacitet, robusthed og pålidelighed i godstransporterne.
- **Muliggør fulde toglængder og hurtigere godstog**
Infrastrukturen bør tilpasses, så fulde toglængder (mindst 740 meter) og højere hastigheder for godstog kan anvendes konsekvent. Dette er afgørende for at forbedre omkostningseffektivitet, reducere transporttider og styrke jernbanens konkurrenceevne.
- **Tilpas TEN-T-standarder til faktiske driftsbehov**
Standarderne i TEN-T's godskorridorer bør i højere grad afspejle de operationelle krav, som jernbanegodstransport stiller.
- **Skab mere lige konkurrencevilkår mellem transportformerne**
Afgifter, skatter og regulering bør i højere grad afspejle de forskellige transportformers samfundsøkonomiske omkostninger, herunder miljøpåvirkning, trængsel, slid på infrastruktur og trafiksikkerhed.
- **Fremskynd reformer af planlægning og gennemførelse**
EU-Kommissionen bør tage initiativ til en gennemgang af, hvordan jernbaneinfrastruktur planlægges, finansieres og anlægges i Europa, med henblik på at muliggøre en hurtigere og mere sammenhængende udbygning.
- **Styrk grænseoverskridende koordinering og politisk dialog**
Effektiv international godstrafik forudsætter tættere koordinering mellem nationale planlægningsprocesser og en styrket politisk dialog om fælles infrastrukturløsninger.

FAQ

Hvorfor er Femern Bælt-forbindelsen i sig selv ikke nok til at flytte gods fra vej til jernbane?

FBFL forbedrer forudsætningerne for både jernbane- og vejtransport. Uden supplerende tiltag i jernbanenettet vil lastbil dog drage størst fordel af forbindelsen, fordi flaskehalse, lange transporttider og manglende pålidelighed på jernbanesiden består. Problematikken er særligt udtalt i Sverige, ikke mindst på Södra stambanan.

Hvordan forventes vej- og jernbanetrafikken over Femern Bælt at udvikle sig?

Efterspørgslen efter godstransporter over Femern Bælt forventes at stige væsentligt frem mod 2040. Jernbanens kapacitet og operative betingelser (f.eks. toglængde, terminalkapacitet, hastighed og interoperabilitet) udvikler sig dog ikke i samme tempo. Uden målrettede tiltag risikerer en stor del af den øgede volumen at gå med lastbil i stedet for jernbane. Den opfølgende rapport fra 2025 konstaterer, at udviklingen indtil nu desværre ikke går i den rigtige retning og advarer om, at kapacitetsbegrænsninger kan cementere vejtrafikkens dominans, også når FBFL åbner.

Hvad sker der, hvis vi ikke handler nu?

Hvis tiltag udsættes, kan nye logistikmønstre baseret på vejtransport slå sig fast ved FBFL-åbningen. Når sådanne mønstre er etablerede, bliver det langt vanskeligere at efterfølgende flytte gods over på jernbane — med øgede emissioner og dårligere målopfyldelse til følge.

Hvad er det vigtigste budskab til beslutningstagere?

FBFL rummer store muligheder — men uden hurtige, koordinerede investeringer i jernbaneinfrastrukturen risikerer projektet at medføre mere vejtrafik frem for mindre. Tidsvinduet for omstilling er begrænset og kræver handling nu.