

**FAST FÖRBINDELSE
ÖVER FEHMARN BÄLT KRÄVER**

Nya stambanor i Sverige



En rapport med stöd av Handelskammaren i Lübeck







Uteblivna nyinvesteringar och eftersatt underhåll har lett till ineffektivitet och bristande produktivitet i transportsektorn.



Foto: Colourbox

FÖRORD

Sverige är ytmässigt större än Tyskland. Invånarmässigt är vi åtta gånger mindre. Med vår perifera placering i Europa kan vi aldrig konkurrera med närhet. Vi kan inte stoltsera med att vi har den största marknaden. Men vår förmåga att anpassa oss, vara flexibla och raska har tjänat oss väl.



**Det är dags att
steppa upp från
svenskt håll.**

På bara några årtionden har vi minskat antalet arbetsmarknadsregioner från nästan 190 till 60, det vill säga till mindre än en tredjedel. Det har gjort att individer har kunnat hitta jobb i en allt större omkrets och företagen har kunnat söka rätt kompetens i ett allt vidare område. När den tillverkande industrin har sålt sina produkter på världsmarknaden har det resulterat i att statskassan har pumpats full av skattepengar som omvandlats till välfärdsmiljarder. Investeringar i infrastruktur för att skapa god tillgänglighet har varit avgörande för denna utveckling.

Men nu riskerar det på allvar att kärva i pumpen. De två sträckor som har sämst punktlighet under den senaste tioårsperioden är Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg, dvs sträckor mellan landets tre största städer. Orsaken som Trafikverket anger är kapacitetsbrist.

Göteborgs hamn hanterar ungefär 30 procent av allt som exporteras ifrån Sverige. Hamnarna i Skåne hanterar lika mycket. Det vill säga gott och väl över hälften av allt som exporteras går via de knutpunkter som har sämst punktlighet i landet.

Lägg därtill att den fasta förbindelsen vid Fehmarn Bält står klart i slutet av detta decennium och att trycket på att transportera än mer gods från norra Sverige ökar i takt med att nyindustrialisering som sker i norr börjar producera.

Pumpen behöver mer kapacitet. För att avlasta Västra och Södra stambanan fullt ut behövs ett utbyggt sammanhängande järnvägssystem. Gods kan inte färdas små korta delsträckor på järnväg. Ett nytt system skapar mer kapacitet på de befintliga stambanorna. Och stabilitet. Tjorvar det till sig på den ena förbindelsen så finns en annan. Sett med försvarets glasögon borde saken vara given.

År 2029 förändras Danmarks förmåga att ta sig till kontinenten. Trycket mot Sverige och svensk järnväg väntas öka kraftigt. Om vi tror på idén att snabbt kunna anpassa oss efter vår omvärld behöver vi vårda och utveckla vår förmåga att kunna göra det. Det är dags att steppa upp från svenskt håll. Ta del av intressant läsning.

Studien har möjliggjorts med stöd av Europakorridoren och handelskammaren i Lübeck.

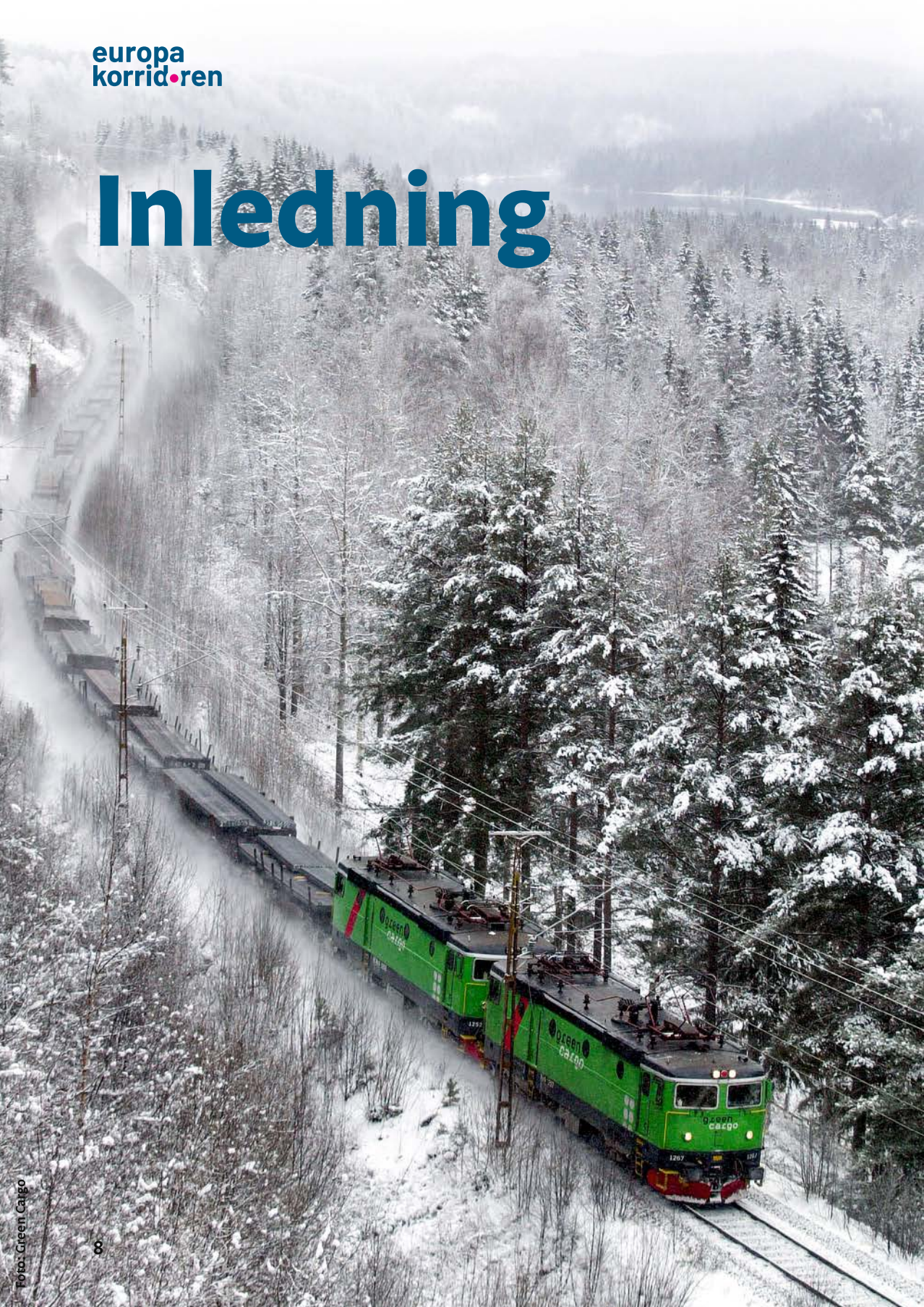
Mattias Josefsson, vd Europakorridoren

Innehåll



Inledning	8
Effekter av Öresundsbron	12
Vad har bronns tillkomst inneburit?	14
Hur trafik, pendling och integration utvecklats sedan pandemin	16
Ekonomi, pendling och arbetsmarknad	18
Att optimera nyttan av en infrastrukturinvestering	18
Effekter av Fehmarn Bält förbindelsen	22
Tunneln skapar närhet – Persontrafik	23
Godstrafik	25
Ett tyskt perspektiv – Fallstudien Lübeck	26
Klara fakta	30
Vad krävs för att realisera de möjligheter förbättrad tillgänglighet innebär?	32
Brister i tillgänglighet	37
Administrativa och rättsliga regelverk	37
Kostnaden för pendling	38
Andra faktorer som påverkar förutsättningarna för integration	38
Summering och slutsatser	41

Inledning





Sveriges ekonomi har vuxit snabbare än byggande och underhåll av transportinfrastrukturen vilket har medfört att en infrastruktuurskuld har byggts upp.

Sverige lever i hög grad på exportinkomster. Vårt välstånd är till stora delar beroende av landets och arbetsmarknadens förmåga att anpassa sig till vår omvärld. Ansvarstagande parter på arbetsmarknaden brukar framhållas som en viktig nyckel för Sveriges framgång. En väl utvecklad infrastruktur är helt avgörande för att landets förmåga att uppnå den flexibilitet som krävs när ett litet land i norr ska konkurrera på världsmarknaden. Ett bevis på vår förmåga är antalet arbetsmarknadsregioner som kontinuerligt har minskat. År 1970 var antalet 187, 30 år senare fanns 90 och år 2020 var antalet 60 ¹. Det minskande antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna vuxit radikalt i storlek, vilket samtidigt innebär att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull. Möjligheten till arbetspendling i ett allt större geografiskt område har varit en viktig faktor för matchningen på arbetsmarknaden.

Denna flexibilitet hotas nu alltmer på grund av brist på kapacitet. Efterfrågan på transporter på järnväg har ökat långt mer än vad järnvägen har byggts ut. Sedan 1990-talet har persontrafiken på järnvägstrafik fördubblats. Under år 2022 gjordes 244 miljoner personresor med tåg ². Mellan åren 2017 och 2040 förväntas enligt Trafikverkets basprognos persontrafiken med tåg öka med 53 procent ³. Också på godssidan förväntas en snabb ökning orsakad av bland annat av stigande bränslepriser och en ökad miljömedvetenhet. Trafikverket bedömer i sin prognos att transportarbetet för gods ökar med 38 procent mellan år 2017 och 2040 ⁴.

Samtidigt kan konstateras att uteblivna nyinvesteringar och eftersatt underhåll har lett till ineffektivitet och bristande produktivitet i transportsektorn. Sveriges ekonomi har vuxit snabbare än byggande och underhåll av transportinfrastrukturen vilket har medfört att en infrastruktuurskuld har byggts upp. Ytterst leder denna till försämrad konkurrenskraft och lägre tillväxt. Trots att förslaget till ny nationell plan för transportsystemet innehåller en ansenlig ökning av infrastrukturbudgeten för åren 2018 till 2029 kommer denna inte att räcka till för att åtgärda infrastruktuurskulden ⁵.

Utgångspunkten för denna rapport är bedömningen att ett alltmer integrerat Europa får stora konsekvenser för Sverige. Vi kommer i

[1] Cars, Göran & Carl-Johan Engström (2021)

Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter. Rapport Region Jönköpings län

[2] SJ (2023) Järnkoll – fakta om svensk järnväg.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-svensk-jarnvag/>

[3] Trafikverket (2023) Prognos för persontrafiken 2040.

Trafikverkets Basprognoser 2023-04-01

[4] Trafikverket (2023) Prognos för godstransporter 2040.

Trafikverkets Basprognoser 2023-04-01

[5] Svenskt Näringsliv (2018) Bana ny väg för Sveriges infrastruktur.

ökande grad att pendla över landsgränser för att arbeta, delta i olika evenemang eller ha semester. Samtidigt förutspås en kraftig ökning av godstransporter såväl till som från Sverige. För att detta ökade rese- och transportbehov inte ska bidra till en ökad miljöbelastning är det angeläget att järnvägsnätet utvecklas.

Mot denna bakgrund är det positivt att regeringen har beslutat ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planlägningsarbetet för utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund och att undersöka behovet av andra åtgärder för ökad trafik när Fehmarn Bält förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar år 2029 ⁶. Positivt är också att regeringen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag bygga ut järnvägen mellan Göteborg och Borås med målsättningen att förbättra kapaciteten och möjligheterna till arbetspendling ⁷.

Regeringens beslut är välkomna men ambitionen är otillräcklig.

För det första har järnvägstrafiken vuxit mycket snabbt de senaste årtiondena och en fortsatt kraftig tillväxt av såväl person- som godstransporter förutses. I Trafikverkets rapport om kapacitetshöjande åtgärder i Skåne konstateras att ”efterfrågan på persontransporter på järnväg förväntas öka både för arbetspendling och långväga resor, samtidigt som efterfrågan på godstransporter med järnväg förväntas öka. När Fehmarn Bält förbindelsen öppnar år 2029 förväntas efterfrågan på järnvägstransporter överstiga utbudet av tillgänglig kapacitet. För att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling av järnvägstrafiken och möta efterfrågan behöver fler mötesspår, nya järnvägsspår, stationer och bangårdar byggas ut.” ⁸ Läggs därtill EU:s uttalade mål att radikalt reducera godstransporter på väg till förmån för tågtransporter ⁹. Den nyindustrialisering som nu pågår i Sverige innebär ett kraftigt ökat behov av godstransporter. Mycket av det som produceras i mellan- och norra Sverige kommer att ha sin avsättningsmarknad utanför landets gränser. Av detta skäl är det otillräckligt att enbart fokusera behovet av järnvägsinvesteringar i Skåne. De ökade behovet av godstransporter leder till kapacitetsbrist och flaskhalsar norr om Hässleholm och vidare upp genom Småland mot Östergötland. Kapaciteten på Södra stambanan är idag enligt Trafikverkets underlag högt utnyttjad ända upp till Nässjö. Detta tryck lär inte minska när Fehmarn Bält förbindelsen står

[6] Regeringen, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2023-10-26) Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033

[7] Regeringen, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet. (2023-10-26) Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås

[8] Trafikverket (2023) Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. RAPPORT 2023:108

[9] https://commission.europa.eu/topics/transport_sv

klar år 2029 samtidigt som godset ifrån norra Sverige ökar i takt med att investeringarna i norr ger jobb och produktion.

För det andra är regeringens satsningar otillräckliga för att realisera den omhuldade ambitionen om en förbättrad tillgänglighet för att möjliggöra en utvecklad arbetspendling. Göteborg-Borås är landets tredje största pendlingsstråk med 9,5 miljoner pendlare per år. Dagens pendling med buss och bil skapar trängsel både på genomfarter och i tätbebyggelse ¹⁰. Att långsiktigt koppla samman Göteborgs och Jönköpings arbetsmarknader via Borås skulle skapa en tillgänglighet som möjliggör arbetspendling.



**När Fehmarn Bält
förbindelsen
öppnar år 2029
förväntas
efterfrågan
på järnvägs-
transporter
överstiga
utbudet av
tillgänglig
kapacitet.**

Idag tar det närmare två timmar med tåg från Jönköping till Linköping och Norrköping. Det är tre av landets tio största kommuner och ligger inom 20 mil, men som trots det saknar möjligheter för arbetspendling. Det finns en stor potential i att utveckla järnvägsnätet för att därmed skapa en tillgänglighet som stärker svensk konkurrenskraft. Sverige har starka och stolta traditioner som exportnation. Vad gäller infrastruktur är det mycket tack vare att tidigare generationer har vågat att ta svåra men strategiskt viktiga beslut som har banat vägen för industrin.

Fokus i denna rapport ligger på en analys och diskussion om vilka potentiella vinster en närmare integration med kontinenten möjliggör för Sverige. Kärnfrågan är hur person- och godstrafiken på tåg ska kunna utvecklas för att möjliggöra arbetspendling och att en ökad andel av den växande godstrafiken sker på tåg i stället för på väg.

Rapporten tar avstamp i en kortare beskrivning av nuläget och vilken betydelse god tillgänglighet har för individen och näringslivet. Därefter vänds intresset mot Öresundsbron, som har skapat en förbättrad tillgänglighet mellan Skåne Sverige och Själland Danmark. De frågor vi ställer är: Vilka effekter har bron fått i termer av arbetspendling och ekonomi? Vilka är de faktorer som bidragit integration och utveckling respektive vilka är motkrafternahindren? Med stöd i dessa erfarenheter från en infrastruktursatsning som skapat tillgänglighet mellan två länder analyserar och diskuterar vi avslutningsvis vilka positiva effekter Fehmarn Bält förbindelsen skulle kunna få för Sverige och vad som krävs för att realisera dessa möjligheter.

[10] <https://bransch.trafikverket.se/contentas/sets/ed8659592f1b482a9fb16889ade-f560e/presentation-tidig-dialog-goteborg-boras-hosten-2020.pdf>

Effekter av Öresundsbron



Öresundsbron har på ett påtagligt sätt knutit samman Sverige och Danmark. Den har skapat ekonomiska värden och bidragit till en positiv integration av Malmö och Köpenhamn. Öresundsbron framstår idag som en självklarhet. Men så var det inte från början. Beslutet att bygga bron var minst sagt kontroversiellt. Kritiken handlade bland annat om farhågor att bron skulle gynna massbilism och drabba miljön i Öresundsregionen.

Öresundsbron öppnades den 1 juli 2000, ett halvår före utsatt tid. Den är en 15,9 km lång fast förbindelse över och under Öresund, mellan Malmö och Köpenhamn.



Byggandet av Öresundsförbindelsen finansierades genom lån, som återbetalas genom vägavgifter och avgifter för tågoperatörerna. Kostnaden för byggandet var cirka 38 miljarder svenska konor (2000-priser) och det genomfördes inom de anvisade budgetramarna ¹¹. Senast år 2040 ska förbindelsen vara återbetald. Det är dock inte tänkt att bron ska bli avgiftsfri då, framtida intäkter är tänkta att finansiera andra väg- och järnvägsprojekt.

Förbindelsen ägs av Öresundsbrokonsortiet, som ansvarar för drift och underhåll. Konsortiet ägs i sin tur del i lika delar av den svenska staten genom Svedab (Svensk-danska Broförbindelsen Svedab Aktiebolag) och den danska staten genom A/S Øresund. Delar av lånet för byggkostnaden har amorterats och det återstående lånet var år 2019 19,8 miljarder svenska kronor ¹². Utöver att äga halva konsortiet äger Svedab även de svenska landanslutningarna. Svedab ansvarar för drift och underhåll av de Svenska landanslutningarna. Sedan år 2008 lyder Svedab direkt under Näringsdepartementet ¹³.

Vad har brons tillkomst inneburit?

Öresundsbron kom att få två påtagliga effekter. Den första var en överflyttning av fordonstrafik från Helsingborg-Helsingör till Malmö-Köpenhamn. Färjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör har tappat i betydelse och dess relativa andel av trafiken över Öresund utgör idag en bråkdel av den trafik som går över Öresundsbron.

Den andra påtagliga effekten var en snabbt ökande trafik över Öresund. Öresundsbron blev startskottet för en växande integrationen mellan den danska och den svenska delen av regionen. Utvecklingen av fordonstrafiken över Öresund i och med brons tillkomst illustreras i figur 1 på sidan 15.

Under åren 2001–2007 ökade vägtrafiken över Öresundsbron mellan 10 och 17 procent varje år och antalet tågresenärer mellan 6 och 25 procent. Det finns flera förklaringar till denna kraftiga expansion. Arbetskraftsbristen i Danmark var påtaglig inom olika branscher, vilket öppnade möjligheter för arbetssökande från Sverige. Stigande bostadspriser i Danmark spelade också en viktig roll och innebar att Köpenhamnsbor valde att bosätta sig i Skåne. Men även kostnaden för social service, exempelvis barnomsorg var faktorer som gav incitament för danskar till bosättning i Sverige. Avgifterna för barnomsorg kan skilja lite från kommun till kommun i Danmark, men är generellt sett

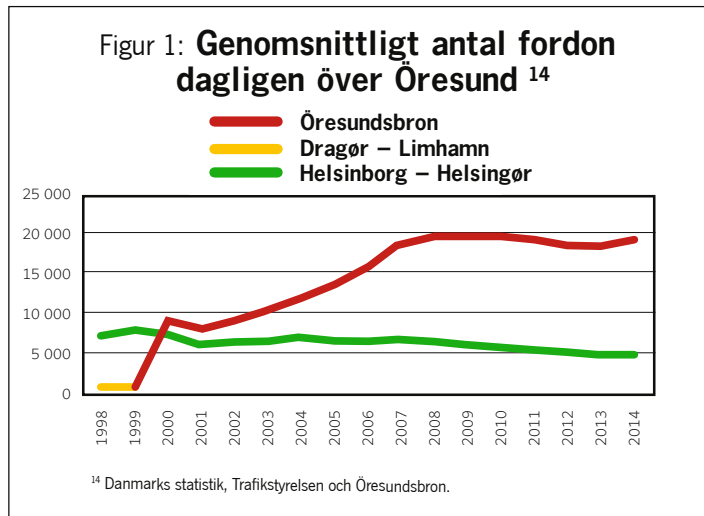


Öresundsbron blev startskottet för en växande integrationen mellan den danska och den svenska delen av regionen.

[11] Øresundsinstitutet: <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta-sa-mycket-kosta-de-oresundsbron-och-citytunneln/>

[12] Årsredovisning – Øresundsbrokonsortiet – S 2019

[13] Svedab <https://svedab.se/om-svedab/#organisation>



väsentligt högre än i Sverige, och det finns inget som motsvarar det som i Sverige kallas maxtaxa ¹⁵.

Finanskrisen och inte minst pandemin innebar ett bakslag för den framväxande integrationen över Öresund. Den innebar att incitamenten för danska hushåll att bo i Sverige och arbeta i Danmark försvagades i och med att bostadspriserna i Danmark föll och utbudet på den danska arbetsmarknad krympte för arbetssökande svenskar.

Samtidigt som pendlingen och antalet fritidsresenärer i hög grad påverkas av rådande konjunkturläge finns det andra trafikformer och reseorsaker som stadigt har ökat genom åren och som endast upplevt enskilda års tillbakagång i kölvattnet av finanskrisen. Detta gäller antalet resande till Köpenhamns flygplats, Kastrup och antalet lastbilar över Öresund ¹⁶.

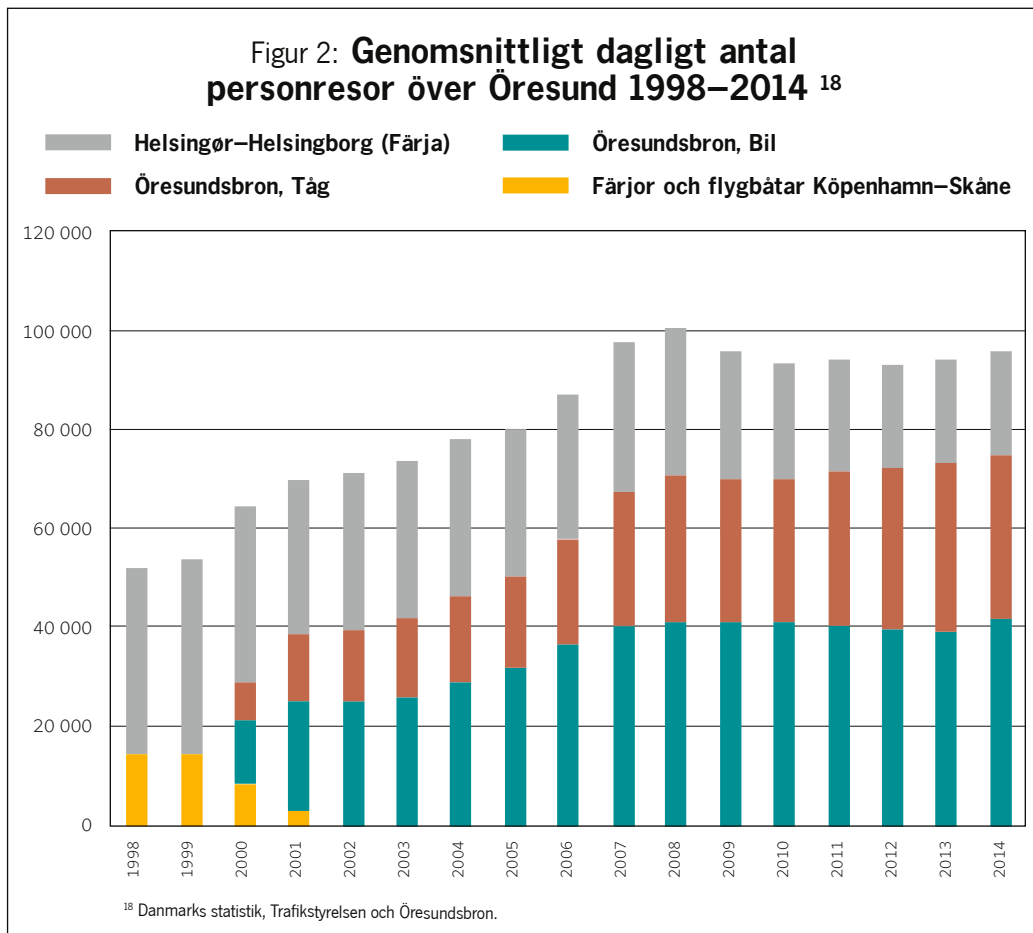
Under år 2014 reste varje dag i genomsnitt 75 000 personer över Öresundsbron i bil, tåg eller buss. Det motsvarar en fjärdedel av Malmös befolkning. Mer än varannan (55 procent) åkte över den fasta förbindelsen med bil eller buss, medan 45 procent åkte tåg. Det var fem gånger så många resande över sydliga Öresund som år 1999,

[14] Danmarks statistik, Trafikstyrelsen och Öresundsbron

[15] Öresunddirekt: <https://www.oresunddirekt.se/se/jag-vill-flytta-till-danmark/skola-och-barnomsorg/forskola-i-danmark>

[16] Öresundsinstitutet <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta/trafiken/>

året innan Öresundsbron öppnade. Färjorna mellan Helsingör och Helsingborg fraktade i genomsnitt omkring 21 000 resenärer varje dag i norra Öresund ¹⁷. Utvecklingen av resandet över Öresund illustreras i nedanstående figur.



Hur trafik, pendling och integration utvecklats sedan pandemin

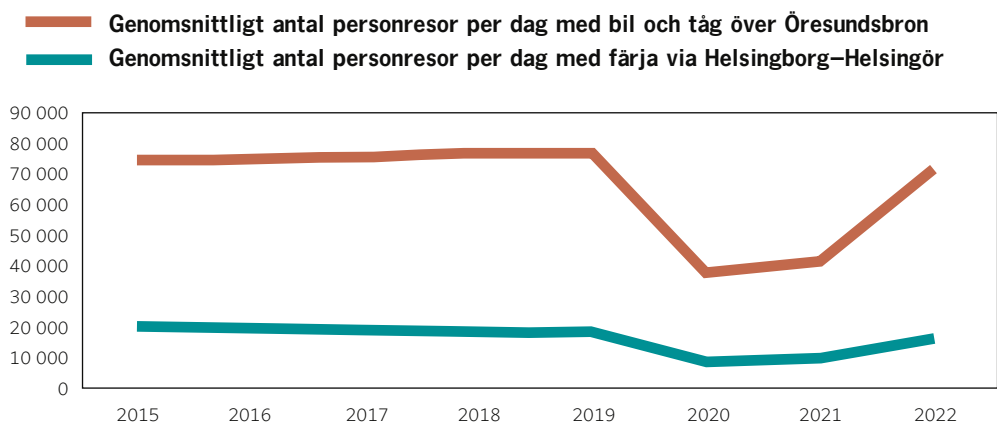
Innan coronapandemin låg antalet personresor med bil, buss, tåg och färja över Öresund på en nivå strax under 100 000 enkelresor per dygn. Efter ett ras på 50 procent under pandemins inledande år ökade resandet något under år 2021 till i genomsnitt 53 500 personresor per dygn och under år 2022 kom den stora återhämtningen till cirka 89 600 personresor per dygn.

[17] Öresundsinstitutet <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta/trafiken/>

[18] Danmarks statistik, Trafikstyrelsen och Öresundsbron

Under det fjärde kvartalet 2022 körde i genomsnitt 177 tåg över Öresundsbron per dygn. Det är 16 procent fler jämfört med motsvarande kvartal 2021. Framst är det passagerartågen som har blivit fler, en ökning med 18 procent under fjärde kvartalet 2022 jämfört med samma period år 2021. Det totala antalet tåg över sundet är uppe i samma nivåer som innan pandemin¹⁹. Utvecklingen av personresor under de senaste åren illustreras i figuren nedan.

Figur 3: **Genomsnittligt antal personresor över Öresund per dag 2015–2022**²⁰



²⁰ Öresundsindex/Trafik 2022. Avser genomsnittligt antal enkelresor över Öresund med tåg, bil, buss och färja.

Av figuren framgår att resandet från att ha legat på en stabil nivå fram till pandemin gjort en snabb återhämtning efter att hotet från pandemin klingat av. Det är dock värt att notera att personresorna inte nått samma nivåer som innan pandemin. Här finns två tänkbara förklaringar. Dels innebar pandemin att många valde/tvingades arbeta hemifrån. Från att ha sett Skype som ett krångligt kommunikationsmedel, så utvecklades en kunskap som innebar att kommunikation med hjälp av digitala hjälpmedel blev ett naturligt kommunikationsmedel för de flesta. Vår färdighet att kommunicera elektroniskt har inneburit att också efter pandemin blir många möten som tidigare skulle varit fysiska idag digitala. Detta är en uppenbar förklaring till att behovet av arbetspendlande generellt, och inte minst över Öresund, minskat

[19] Öresundsinstitutet – Öresundsindex • Februari 2023

[20] Öresundsindex/Trafik 2022. Avser genomsnittligt antal enkelresor över Öresund med tåg, bil, buss och färja

i omfattning. Den andra förklaringen handlar om gränskontroller som skapat längre restider och upplevt krångel. Detta problem diskuteras i mer utförligt nedan.

Ekonomi, pendling och arbetsmarknad

Undersökningar visar att byggandet av Öresundsbron har varit en väsentlig drivkraft för att binda Malmö och Köpenhamn tätare samman. Det gäller till exempel arbetsmarknad men också kultur och detaljhandel ²¹.

Under år 2020 fanns det 16 500 gränspendlare i Öresundsregionen enligt ny statistik från Region Skåne, Danmarks Statistik och SCB. Statistiken visar att 15 076 personer pendlade från Sverige till Danmark och 1 424 personer pendlade från Danmark till Sverige under år 2020 ²².

En fullt integrerad arbetsmarknad över Öresund skulle kunna skapa stora ekonomiska värden för såväl svensk som dansk ekonomi. Svenskar som pendlade till Danmark för att arbeta bidrog med 8,8 miljarder danska kronor (2021-priser) till Danmarks BNP. Det råder brist på arbetskraft i Danmark inom vissa branscher, samtidigt som det är hög arbetslöshet i Skåne. Ett mål för en mer integrerad arbetsmarknad är 30 000 pendlare år 2030 ²³.

Att optimera nyttan av en infrastrukturinvestering

Det är uppenbart att bron har skapat nyttor och stora värden såväl för Danmark som Sverige. De positiva effekterna på arbetsmarknad och ekonomi i form av bland annat arbetspendling är påtagliga. Med det handlar också om en kulturell integration och om sociala värden i form av möten mellan människor. Värdet av sistnämnda effekter av integration är viktiga, om än svåra att uppskatta i monetära termer.

Även om de värden bron skapat är betydande finns det, som alltid när det gäller en infrastrukturinvestering, skäl att ställa frågan om infrastrukturen används optimalt eller om det finns möjligheter att skapa än större nyttor och värden.

Som ett tankeexperiment har Öresundsbron och arbetspendlingen över sundet jämförts med arbetspendlingen mellan Stockholm och Uppsala. Jämförelsen är inte lågsökt, Stockholm och Uppsala har ungefär samma storlek som Köpenhamn och Malmö och avståndet i tid mellan de två stadsparen är snarlikt.



Öresundsbron har varit en väsentlig drivkraft för att binda Malmö och Köpenhamn tätare samman.

[21] Øresundsmetro fase II (2013) Analyse af afledte økonomiske effekter

[22] Öresundsinstitutet - Öresundsindex • Februari 2023

[23] Öresundsindex/Trafik 2022. Avser genomsnittligt antal enkelresor över Öresund med tåg, bil, buss och färja



Som nämnts arbetspendlade år 2021 cirka 16 900 personer mellan Malmö och Köpenhamn. Motsvarande siffra för Uppsala och Stockholm var år 2017 drygt 22 000, sedan dess har skett en ökning och en betydande ökning förutspås för kommande år ²⁴.

Den fråga som infinner sig med anledning av ovanstående är vad som skulle kunna göras för att öka utbytet mellan Sverige och Danmark och stärka Öresundsbronns integrerande effekt. En sådan analys måste göras i perspektiv av att integration över landsgränser i vissa avseenden står inför utmaningar som inte skulle uppstå om inte nationsgränsen passeras. Få européer arbetspendlar över nationsgräns. Orsakerna till denna låga siffra kan förklaras av bland annat administrativa hinder (exempelvis skatteregler), arbetsvillkor (exempelvis och validering av examina), språkbarriärer och kulturella skillnader.

Dessa generella utmaningar för arbetskraftsutbyte mellan länder är relevanta också för pendling mellan Sverige och Danmark. Men ytterligare hinder som begränsar arbetspendlingen över Öresund framtonar tydligt. För det första gränskontrollerna, i form av stickprovskontroller, som innebär att resan mellan Köpenhamn och Malmö förlängs med sju minuter, oavsett om kontroll sker eller ej. För det andra handlar det om skatteregler (för arbete och pension) som skiljer sig mellan länderna och utgör reella problem, och omständligt blankettifyllande, för den som pendlar.

Dagens gränskontroller innebär att kapaciteten (per timme och riktning) på Öresundsbron begränsas till sex Öresundståg, ett – två fjärrtåg och ett godståg. Trafikverket gör bedömningen att Öresundsbron på sikt inte har ett kapacitetsproblem. Det är landanslutningarna som begränsar kapaciteten. Gränskontrollerna utgör idag det största hindret för en utökad gods- och regionaltrafik på bron ²⁵.

Maxkapaciteten över bron uppskattas till tolv persontåg och två godståg per timme och riktning. Idag åker mellan 25 och 35 godståg dagligen över bron. Prognosen är att detta antal kommer att öka till 56 godståg per dygn fram till år 2040 ²⁶.

En fortsatt integration av Öresundsregionen förutsätter insatser på tre nivåer. Generellt handlar det för det första om att harmonisera nationella regelverk. För det andra att samordna och effektivisera



Vad skulle kunna göras för att stärka utbytet mellan Sverige och Danmark och Öresundsbronns integrerande effekt.

[24] Mälardalsrådet (2017) Pendlingstrenden har svängt. <https://www.malardalsradet.se/pendlingstrenden-har-svangt/>

[25] Trafikverket – Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne: Rapport 2023:108

[26] Trafikverket – Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne: Rapport 2023:108



Foto: Colourbox

administrativa rutiner, samt för det tredje insatser för att överbygga skillnader i levnadsförhållanden (exempelvis skolsystem, bostadsmarknad och kultur)²⁷. Dessa frågor behandlas i avsnittet; Vad krävs för att realisera de möjligheter förbättrad tillgänglighet innebär?

[27] Bröcker, Johannes Hayo Herrmann & Artem Korzhenevych A labor market across national borders – Barriers and Opportunities. In The Fehmarnbelt fixed link – Regional Development Perspectives. Copenhagen: AS Fehmern

Effekter av Fehmarn Bält förbindelsen

Fehmarn Bält förbindelsen är en 18 kilometer lång tunnel som förbinder Danmark (Rødby) med Tyskland (Puttgarden). Med dagens färjeförbindelse tar överfarten 45 minuter plus ställtid (pålastning, avlastning). När tunneln är klar kommer restiden att bli 7 minuter med tåg och 10 minuter med bil.

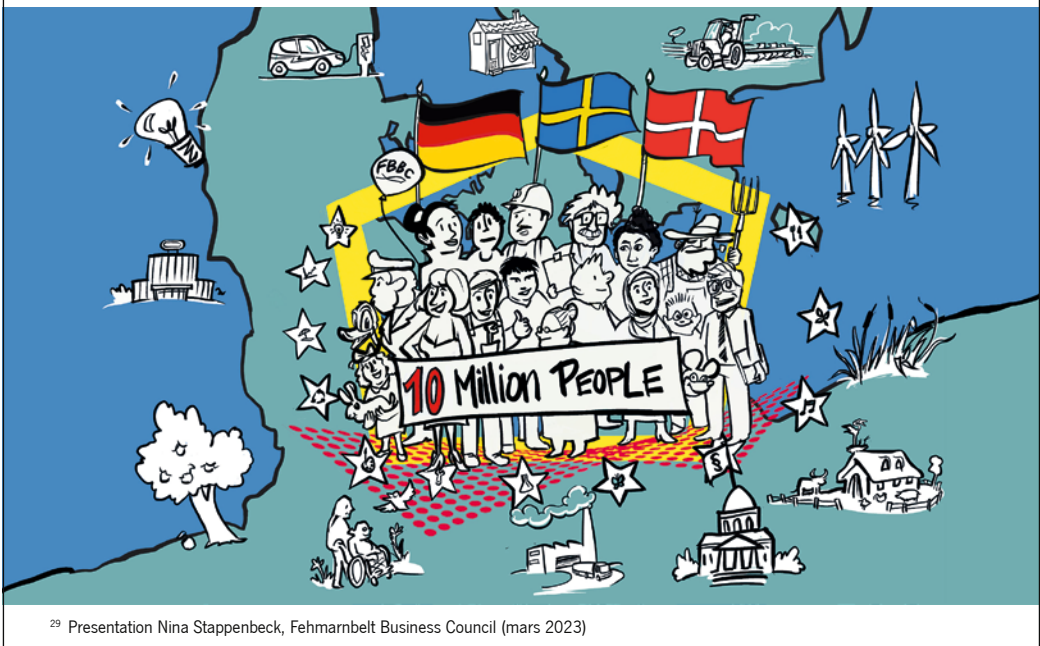
Överenskommelsen om att bygga Fehmarn Bält förbindelsen träffades mellan den danska och tyska staten i september 2008. Motivet bakom beslutet var bedömningen att en fast förbindelse som knöt samman länderna skulle förbättra tillgängligheten och bidra till utveckling och tillväxt, dels genom en ökad arbetspendling och samverkan mellan företag, dels genom snabbare och effektivare godshantering. Vid sidan av dessa ekonomiska effekter förutsågs kulturella och sociala vinster genom den förbättrade tillgängligheten.

Danmark har ansvaret för byggandet av tunneln. Ett särskilt bolag, Femern A/S, har bildats för planering, genomförande och finansiering av projektet. Det är kostnadsberäknat till 52,6 miljarder danska kronor. Fehmarn Bält förbindelsen är en del av EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) och ses som centralt för att knyta samman Skandinavien med södra Europa. Byggandet av tunneln är av detta skäl i betydande omfattning finansierat av EU-medel ²⁸.

Tunneln kommer att öppnas för trafik år 2029.

[28] Femern A/S <https://femern.com/>

Figur 4: **Sverige – Danmark – Tyskland
– En gemensam arbetsmarknadsregion** ²⁹



© Fehmarn Belt Business Council (FBBC).

²⁹ Presentation Nina Stappenbeck, Fehmarnbelt Business Council (mars 2023)

Tunneln skapar närhet – Persontrafik

Med Fehmarn Bält tunneln får Sverige en helt annan tillgänglighet till Tyskland och kontinenteten jämfört med idag. För järnvägstrafik mellan Köpenhamn och Hamburg har restiden med färja varit cirka fem timmar. När tunneln öppnas kommer samma resa att ta cirka två och en halv timme. Tidsbesparingen ligger utöver tunnelns tillkomst i att järnvägsnäten i Danmark och Tyskland förstärks. I Danmark pågår arbete med uppgradering av Sydbanen mellan Köpenhamn och Rødby. Banan till Rødby ska elektrifieras och det ska också byggas dubbelspår på hela sträckan ³⁰. Arbetena ska vara färdigställda till år 2029 och restiden kommer då att bli cirka en och en halv timme mellan Köpenhamn och stationen Lolland Syd (belägen 12 kilometer från Rødby hamn). Också på den tyska sidan pågår en uppgradering av järnvägen mellan Puttgarden och Hamburg. Sträckan Puttgarden – Lübeck kommer fram till år 2029 att uppgraderas för att möjliggöra tågtrafik med en hastighet av 200 km/tim. Sträckan Lübeck – Hamburg möjliggör idag tågtrafik med en hastighet av 160 km/tim. Överväganden pågår för

[29] Källa: Presentation Nina Stappenbeck, Fehmarnbelt Business Council (mars 2023)

[30] <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sydbanen>

närvarande av förutsättningarna till en uppgradering för att möjliggöra högre hastigheter, men inga beslut är ännu fattade.

De uppgraderingar av järnvägsnätet som görs på den danska och tyska sidan innebär således att restiderna mellan olika målpunkter avsevärt kommer att kortas. I figuren nedan redovisas restider Köpenhamn – Hamburg idag och år 2029 med Fehmarn Bält tunneln och uppgraderade järnvägsspår i Danmark och Tyskland.

Tabell 1: Restider Köpenhamn – Hamburg i dag och 2029 ³¹

Regionaltåg	Restid i dag	Restid 2029
Köpenhamn – Nyköping	01:32	00:58
Köpenhamn – Lolland Syd	02:00	01:32
Köpenhamn – Fehmarn	02:45	01:39
Fehmarn – Lübeck	01:28	00:49
Lübeck – Hamburg	00:47	00:47
Fehmarn – Hamburg	02:15	01:39
Köpenhamn – Hamburg	05:00	03:18

Expresståg Köpenhamn – Hamburg 02:30

³¹ DB Netz AG, Banedanmark (2018) & Femern Development www.femern.info

Fehmarn Bält tunnelns färdigställande stärker Sveriges tillgänglighet till kontinenten. Bedömningar ger vid handen att godstrafiken kan fördubblas fram till år 2035. Enligt prognoser från Femern A/S skulle tågtrafiken mellan Danmark och Tyskland öka från dagens 10 tåg per dygn till 100. Som en jämförelse kan nämnas att Stockholm – Malmö dagligen trafikeras med 19 persontåg, varav fem går vidare till Köpenhamn utan byte. Från Göteborg är antalet avgångar till Malmö 24 (inkluderat Öresundståg) varav 11 går vidare direkt till Köpenhamn. För resenären från Stockholm till Hamburg finns endast en daglig avgång, med nattåg och en restid på drygt 12 timmar. Från Göteborg finns tre dagliga avgångar samtliga med nattåg, ett byte, och en restid på drygt 10 timmar. I perspektiv av denna trafikering i Sverige finns skäl att ställa frågan i vilken omfattning Sverige kan dra nytta av den förbättrade tillgänglighet som Fehmarn Bält förbindelsen innebär. Om inte kapaciteten i det i det svenska järnvägsnätet förstärks blir den ökade närheten till kontinenten som Fehmarn Bält tunneln innebär en förlorad möjlighet.

[31] DB Netz AG, Banedanmark (2018) & Femern Development www.femern.info



Möjligheten för Sverige att dra nytta av den 'nya' arbetsmarknad som skapas i och med den fasta förbindelsen till Tyskland förutsätter dels frekventare trafikering, dels investeringar för att uppgradera det svenska järnvägsnätet.

Den nya fasta förbindelsen till Tyskland möjliggör arbetspendling, även om denna i många fall sannolikt inte skulle ske i form av dagspendling. För arbetstagare med kvalificerade arbeten som inte kräver fysisk närvaro på arbetsplatsen fem dagar i veckan är den potential som tunneln skapar särskilt intressant. Här kan arbetspendling mellan Skåne/Köpenhamn till Lübeck/Hamburg, och omvänt bli en realistisk möjlighet när tunneln står färdig. Tunneln innebär alltså att det skapas en tillgänglighet som möjliggör att arbetsmarknader i de tre länderna skulle kunna integreras på ett sätt som idag inte är möjligt.

Restiden från Köpenhamn till Hamburg kommer således att bli cirka två och en halv timme, restiden från Malmö till Hamburg skulle bli kortare än den till Stockholm. Med nya stambanor i Sverige skulle Hamburg kunna nås från Stockholm på cirka fem timmar³². Fehmarn Bält förbindelsen kommer således, utöver sin betydelse för den nationella konkurrenskraften även att spela en viktig roll som möjliggörare av regional utveckling och regionförstoring.

Möjligheten för Sverige att dra nytta av den 'nya' arbetsmarknad som skapas i och med den fasta förbindelsen till Tyskland förutsätter dels frekventare trafikering, dels investeringar för att uppgradera det svenska järnvägsnätet. I annat fall riskerar Sverige att hamna i skuggan av Europa och en resa till Hamburg blir av intresse mest för tågturistande.

Utöver ett utökat arbetsresande förefaller det sannolikt att även turistnäringen kommer att generera ett kraftigt ökat antal resor. År 2014 besökte knappt 220 000 svenskar Schleswig – Holstein som turister. Motsvarande siffra för danskar var 670 000. Staden Lübeck har i en rapport gjort bedömningen att det finns en stor potential för en kraftigt ökad turism från Sverige och Danmark till norra Tyskland och omvänt i och med tunnelns tillkomst³³.

Godstrafik

På motsvarande sätt som för persontrafiken bedöms att godstrafiken ökar kraftigt när tunneln öppnas. Sweco har på uppdrag av String & Greater Copenhagen tagit fram scenarier över effekter av den förväntade tillväxten av godstransporter³⁴. I rapporten konstateras att Fehmarn Bält tunneln eliminerar en flaskhals i transportsystemet genom att minska tidsåtgången och kostnaden för godstransporter.

[32] <https://malmo.se/Oresundsmetron/Aktuella-nyheter-om-Oresundsmetron/Artiklar-Ometron/2020-12-18-Fehmarn-Balt-tunneln-ar-en-game-changer-for-Sverige.html>

[33] Hansestadt Lübeck (2023) Die Feste Fehmarnbeltquerung – Potentiale und Herausforderungen

[34] Sweco, String, Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions

En utgångspunkt i rapporten är att denna förbättrade tillgänglighet skapar möjligheter för att utveckla ett mer hållbart transportsystem genom att skapa förutsättningar en utökad järnvägstrafik.

Scenarier som genomförts visar dock att godset på järnväg inte förväntas öka med mer än 20 procent, eller mindre, fram till år 2040. Samtidigt förväntas godset på väg öka med minst 50 procent. Förutom den negativa påverkan på miljön bedöms de redovisade scenarierna leda till påtaglig trängsel på vägnätet.

I rapporten identifieras flera skäl till varför vägtransporterna kommer att öka signifikant mer än järnvägstransporterna. Det handlar om att tunnelbygget också förbättrar framkomligheten i vägnätet samt att den tidsvinst som tunneln innebär inte är tillräcklig för att skapa incitament för en överflyttning från lastbil till tåg. I rapporten betonas också ett tredje skäl som försvårar järnvägens konkurrenskraft. Det handlar om brister, trängsel och flaskhalsar i det befintliga järnvägsnätet ³⁵. Redan idag är det svenska järnvägsnätet, inte minst stambanorna, på många håll utnyttjade till bristningsgränsen. Det är inte möjligt att rymma det tillkommande behovet av godstransporter i det existerande järnvägsnätet. Kapacitetstaket är nått, vilket blir än tydligare mot bakgrund av prognoser som visar på en kraftig utveckling av persontransporter. Ett av skälen till att järnvägstransporterna inte förutspås öka kraftigare är således kapacitetsbrister i det nuvarande järnvägsnätet ³⁶. ”Södra stambanan är ett av Europas viktigaste och mest prioriterade strategiska transportstråk med ... växande transportbehov i skenet av ökning av den inomeuropeiska handeln. Med pågående utbyggnader av Ost-länken, 4-spåret Malmö – Lund, den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält ... kommer därmed tågtrafiken i det nord-sydliga stråket genom mellersta och södra Sverige att öka kraftigt.” ³⁷ Den potential som tunneln innebär för såväl effektiva gods- som persontransporter förutsätter en förstärkning av det svenska järnvägsnätet med nya stambanor. De kapacitetsbrister som är påtagliga idag skulle sätta stopp för den kraftiga överflyttning av vägtransporter till järnväg som möjliggörs med den nya tunneln.

Ett tyskt perspektiv – Fallstudien Lübeck

Med Fehmarn Bält tunneln och pågående uppgradering av det danska och tyska järnvägsnätet kommer Lübecks tillgänglighet att förbättras påtagligt. En tågresor till Hamburg kommer att ta 47 minuter och



Fehmarn Bält tunneln eliminerar en flaskhals i transportsystemet genom att minska tidsåtgången och kostnaden för godstransporter.

[35] A.a

[36] String, Greater Copenhagen, Sweco (2023) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-32

[37] AL Railadvice (2023) Rapportutkast: Idéstudie Vätterlänken

Danmark kan nås på 56 minuter. Det betyder att Lübeck blir del av en arbetsmarknadsregion som är betydligt större än idag. Staden Lübeck har mot denna bakgrund tagit fram en rapport i syfte att belysa möjligheter och utmaningar³⁸. I rapporten konstateras att Lübeck får ett strategiskt läge genom att ligga mitt emellan Hamburg och Danmark. Staden får tillgänglighet till en väsentligt större arbetsmarknad, men blir också tillgänglig för omvärlden på ett helt annat sätt än idag. Sammanfattningsvis görs bedömningen att den förbättrade tillgängligheten öppnar möjligheter för utveckling och tillväxt av Lübeck, men att realiserandet av dessa möjligheter kommer att kräva noggranna analyser och ett målmedvetet planeringsarbete.

Redan i rapportens titel läggs utgångspunkten för arbetet fast. Det handlar om att analysera såväl möjligheter som utmaningar. Man går inte i den 'klassiska fällan', att enbart fokusera på möjligheter, och förstår att det också finns faktorer som kan göra att de möjliga vinsterna helt eller delvis uteblir. Flera av de potentialer som identifierats kommer inte med självklarhet kommer att materialiseras i nyttor och värden. För att nå optimal nytta så förutsätts planering och kompletterande investeringar i staden.

Rapporten behandlar möjligheter att stärka samarbetet mellan de östra delarna av Schleswig-Holstein och Lolland. Redan i dagsläget finns starka kopplingar och ett betydande utbyte av varor. Mot den bakgrunden analyseras i rapporten möjligheter att utveckla en gemensam arbetsmarknad, mobilitet, gemensamma satsningar på sjuk- och hälsovård samt högre utbildning.

I rapporten behandlas olika ämnesområden för vilka förutsättningarna för Lübeck bedöms komma att påverkas och med Fehmarn Bält tunnelns tillkomst. Bland de studerade ämnesområdena återfinns: arbetsmarknad och forskning, infrastruktur och pendling, hamnverksamhet, stadsplanering samt kultur och turism. Hamnverksamheten kan användas som en illustration av hur staden analyserat vilka möjligheter den fasta förbindelsen öppnar men också vilka problem och utmaningar den är förenad med. Med en fast förbindelse är det sannolikt att såväl person- som godstransporter som idag går sjövägen framöver i betydande omfattning kommer att gå på väg eller räls. Hamnen förlorar såväl gods- som persontransporter. Men den förbättrade tillgängligheten och den nya stora sammanhållna arbetsmarknadsregion som skapas öppnar också möjligheter för hamnen. Lübeck blir en mittpunkt i regionen. I rapporten skissas behovet av uppgradering

[38] Hansestadt Lübeck (2023) Die Feste Fehmarnbeltquerung - Potentiale und Herausforderungen

av den lokala infrastrukturen. Det handlar bland annat om att knyta samman hamnen med det befintliga motorvägsnätet och att utveckla vattenvägarna i form av Elbe och Lübeck kanal. Ambitionen är att skapa förutsättningar för att utveckla hamnen till en hub och ett logistikcentrum för gods för gods från Väst- Mitt- och Sydeuropa med destination Skandinavien, Ryssland och Baltikum. Övervägandena om utveckling av hamnverksamheten handlar också miljömässig hållbarhet och här redovisas möjligheter att förlägga framtida expansion av hamnrelaterade näringsverksamheter i nära anslutning till existerande och planerad infrastruktur.

Slutligen behandlas frågan om konkurrens kontra samarbete, inte minst i förhållande till Puttgarden som planerar för hamnverksamhet i direkt anslutning till tunnelmynningen. Här är ledordet samarbete och kompletterade verksamhet, snarare än konkurrerande. För att undvika scenarier som snarare är önskemål än realistiska utvecklingsalternativ studeras effekterna av tre andra infrastrukturprojekt som inneburit alternativ till de hittillsvarande sjötransporterna; tunneln under Engelska kanalen, bron/tunneln över Stora Bält och Öresundsbron. Dessa fallstudier bekräftar hypotesen att den nya infrastrukturen inte med självklarhet leder till de effekter som avsågs när beslutet om byggande fattades. I väsentlig grad blir effekterna avhängiga hur den nya infrastrukturen matchas med regionala och kommunala planer och investeringar. Insikten är mycket klar. Infrastrukturen är medlet, samhällsutveckling är målet. För att nå detta mål måste de infrastruktursatsningar som görs nationellt matchas med lokala och regionala planer och investeringar i såväl infrastruktur som andra åtgärder för att stärka attraktivitet och konkurrenskraft.



Infrastrukturen är medlet, samhällsutveckling är målet.



187 blev 60

År 1970 fanns 187 arbetsmarknadsregioner i Sverige. I dag finns 60.

Restiden förkortas



...mellan Köpenhamn och Hamburg och blir 2,5 timmar från år 2029.

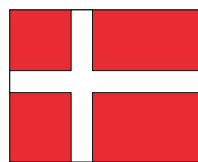


1990 - 2040

Sedan 1990-talet har persontrafiken på järnväg fördubblats. Fram till 2040 väntas den öka med ytterligare 50 procent.

90 000

Drygt 90 000 personer reste över Öresund per dag år 2022. Det är en ökning med 80 procent jämfört med före Öresundsbron.



38 miljarder kronor i lån

Öresundsbron finansierades genom 38 miljarder kronor i lån. Det ska vara återbetalat senast år 2040.



5 timmar

Med ny stambana i Sverige blir restiden Stockholm-Hamburg fem timmar.

Tiodubblad kapacitet mellan länderna

Fast förbindelse över Fehmarn Bält ökar kapaciteten mellan Danmark och Tyskland från dagens 10 tåg per dygn till 100.





Vad krävs för att realisera förbättrad tillgänglighet innebär?



de möjligheter





Som beskrivits ovan är det uppenbart att Fehmarn Bält tunneln skapar förutsättningar för ekonomisk utveckling genom en närmare integration mellan Tyskland, Danmark och Sverige. Prognoser visar att flödena av gods kommer att öka. Tunneln innebär också att restiderna kortas på ett sätt som innebär att arbetspendling blir en realistisk möjlighet, om än inte för dagspendling så för personer där den fysiska närvaron på arbetsplatsen inte behöver vara fem dagar i veckan.

Det finns flera studier av hur förbättrad tillgänglighet skapar nya förutsättningar för utveckling i och med att arbetsmarknadsregion utvidgas genom förbättrad tillgänglighet. I en studie har tre svenska kommuner som fått förbättrad tillgänglighet studerats; Trelleborg (Pågatågsetablering), Eskilstuna (Svealandsbanan) och Örnsköldsvik (Botniabanan). I alla tre kommunerna har skett en kraftig ökning av arbetspendlingen över kommungräns i och med att tillgängligheten förbättrats. Även om utpendlingen dominerar, så bedömdes den relativt sett mindre inpendlingen vara av stor betydelse för det lokala näringslivet i fallstudiekommunerna. Den förbättrade tillgängligheten har underlättat rekryteringen av personal. Parallellt i tid med ny tågtrafik och förbättrad tillgänglighet så kunde i alla de tre kommunerna noteras en befolkningstillväxt. Nya effektiva tågförbindelser har också medfört en överflyttning av transporter från bil och väg till tåg. Den förbättrade tillgängligheten var inte bara en vinst för de studerade kommunerna utan också för regionen som helhet. Näringslivet i den nya större arbetsmarknadsregionen fick tillgång till ett betydligt större omland och utbud av arbetskraft.

Sammanfattningsvis kan konstateras att den förbättrade tillgängligheten har skapat förutsättningar för utveckling. Men dessa förutsättningar har inte materialiserats med automatik. Infrastrukturen är medlet. Målet har varit samhällsutveckling, och för att optimalt nå detta mål har infrastrukturinvesteringarna matchats med kommunala och regionala insatser. Det har handlat om bland annat kompletterande infrastrukturinvesteringar, strategier för näringslivsutveckling, bostadsbyggande och satsningar på åtgärder för att öka kommunens attraktivitet. Nödvändigheten av kompletterande insatser för att nå optimal effekt av en infrastrukturinsats är generell. Men, när arbetsmarknadsregioner kopplas samman över nationsgränser blir förutsättningarna för utveckling mer komplexa. Samtidigt som en ny infrastruktur och bättre tillgänglighet utgör en potential för såväl person- som godstransporter så finns påtagliga hinder som måste övervinnas för att realiseras dessa möjligheter. Dessa frågor diskuteras här nedan.

Traditionellt har rörligheten i Europa för att arbeta i ett annat land än där man i bosatt varit blygsam. Som nämnts är det idag är det bara 1,5

procent av sysselsatta i EU som pendlar över nationsgräns för att förvärvsarbeta ³⁹. Samtidigt kan dock noteras att det finns tydliga tecken på att rörligheten kommer att öka. I en studie över arbetskraftspendling i Tyskland konstateras att tecken på en framväxande ökad rörlighet över nationsgräns ⁴⁰. Den kanske viktigaste förklaringen till denna ökning står att finna i teoribildning om den nya ekonomiska geografin och näringslivets utveckling. Med näringslivets ökade specialisering blir betydelsen av att ha tillgång till arbetskraft med 'rätt' kvalifikationer allt viktigare. I sammanhanget kan göras en referens till en intervjuundersökning som år 2022 genomfördes i samtliga kommuner i Jönköpings län. Här ställdes frågan om vilka faktorer som var de mest avgörande för utveckling av kommunens näringsliv. En faktor som återkom i samtliga kommuner som en fråga av högsta prioritet rörde företagets kompetensförsörjning och därmed frågan om utvidgning av arbetsmarknadsregionen för att säkerställa ett större utbud arbetskraft ⁴¹. I Sverige har detta behov av att göra arbetsmarknadsregionerna större på ett mycket tydligt sätt manifesterats i att landets arbetsmarknadsregioner succesivt blivit allt större.

Den över allt dominerande kraften för integration över nationsgräns handlar således om utveckling av näringslivet och arbetsmarknaden. Men en integration möjliggör också sociala och kulturella vinster, genom att individen ges förbättrade möjligheter att etablera och stärka sociala kontakter i det angränsande landet. Betydelsen av denna typ av sociala funktioner betonas av EU som betydelsefull eftersom den bidrar till att möta övergripande mål om social sammanhållning och fredlig samexistens i Europa. Nära relaterat till värden om sociala relationer är frågor om kultur och kulturellt utbyte. Integration över nationsgräns innebär en tillgång till kulturella upplevelser i en annan miljö den egna nationella miljön. Kulturella evenemang har också ofta egenskapen att de bidrar till att föra människor tillsammans och att de skapar en gemenskap bland deltagarna. I en intervjuundersökning i Fehmarn Bält regionen konstateras att kultur har potentialen att länka samman regioner och skapa en känsla av gemenskap ⁴².

Den fråga som aktualiseras är under vilka förutsättningar de potentialer för integration av arbetsmarknader som Fehmarn Bält tunneln skulle

[39] Bröcker, Johannes, Hayo Herrman & Artem Korzhenevych A Labour Market Across National Borders – Barriers and Opportunities in Wichmann Matthiessen, Christian- The Fehmarnbelt Fixed Link – Regional Regional Development Perspectives. Copenhagen: Femern A/S

[40] A.a

[41] Cars, Göran (2022) Betydelsen av nya stambanor för utveckling av kommunerna i Jönköpings län. Rapport Region Jönköpings län

[42] Ströber, Birgit The Cultural Potential in Wichmann Matthiessen, Christian (Edited) The Fehmarnbelt Fixed Link – Regional Development Perspectives. Copenhagen: Femern A/S

kunna realiseras. I en sådan analys blir det uppenbart att det finns faktorer som är tydligt pådrivande för en integration, samtidigt som det finns faktorer som utgör hinder och motkrafter. Dessa krafter belyses nedan.



Dels pekar prognoser på en kraftig ökning av passagerartrafiken, dels kommer den nyindustrialisering som sker i mellersta och norra Sverige att ställa krav på ökade transporter.

Brister i tillgänglighet

Fehmarn Bält tunneln har den uttalade ambitionen att skapa en förbättrad tillgänglighet för att nå de mål och värden som redovisats ovan. Det faktum att tunneln är ett mycket omfattande infrastrukturprojekt motsäger inte påståendet att just brister i infrastrukturen utgör ett hinder för att optimalt dra nytta av denna nya infrastruktur. Mot denna bakgrund sker en omfattande uppgradering av järnvägsnätet i Tyskland och Danmark för att kunna möta det kraftigt ökade behovet av såväl person- som godstransporter som uppstår när Fehmarn Bält tunneln tas i bruk. Som beskrivits ovan pågår en uppgradering av det svenska järnvägsnätet. Regeringen har beslutat om investeringar i Skåne för att kunna möta den ökade efterfrågan på järnvägstrafik som kommer att uppstå när tunneln under Fehmarn Bält står klar. Däremot finns inga beslut om investeringar för Södra stambanans sträckning från Hässleholm och vidare norrut genom Småland och upp till Linköping. Detta leder till att kapacitetsproblem som redan idag är påtagliga blir än mer problematiska. Dels pekar prognoser på en kraftig ökning av passagerartrafiken, dels kommer den nyindustrialisering som sker i mellersta och norra Sverige att ställa krav på ökade transporter. I stor omfattning är det som produceras att vara avsett för en marknad på kontinenten.

Administrativa och rättsliga regelverk

I en studie över förutsättningarna för integration och arbetspendling över nationsgränser diskuteras lagar och juridiska regelverk behöver samordnas för att underlätta rörligheten⁴³. I studien uppmärksammas bland annat behovet av att harmonisera regelverken för skatter på arbete, socialförsäkringssystem och pensionsförmåner. Det är inte sannolikt att EU kommer att skapa ett regelverk där dessa blir gemensamma för alla länder, men det är uppenbart att en ökad rörlighet kräver nationella anpassningar och harmonisering, om ambitionen är att öka arbetspendlingen. Likaså är en slutsats från nämnda studie att regler och förutsättningar för arbete i ett annat land måste redovisas på ett enkelt och pedagogiskt sätt. Att 'inte riktigt veta vad som gäller' är ett effektivt hinder för arbetspendling till ett annat land. En tydlig illustration av denna problematik är skillnader vad gäller skatteregler och pensionsförmåner i Sverige och Danmark. Regelverken skiljer sig

[43] Bröcker, Johannes, Hayo Herrman & Artem Korzhenevych A Labour Market Across National Borders – Barriers and Opportunities in Wichmann Matthiessen, Christian-The Fehmarnbelt Fixed Link – Regional Development Perspectives. Copenhagen: Femern A/S

och det är för den enskilde svårt att förstå vad som gäller. Det sätt på vilket regelverken är utformade är en påtaglig hämsko för rörlighet och en utveckling av arbetspendling i Öresundsregionen.

Ett relaterat problem som, inte minst i Sverige, varit en hämsko för arbetspendling utgör gränskontrollerna vid Öresund. Att restiden förlängs är ett påtagligt problem, men lika stort är det mentala hindret, som försvarar för människor från att ta ett jobb på tvärs över gränsen, av rädsla för att denna ska stängas igen. Dessutom kan effektiviteten i insatsen ifrågasättas. Mellan åren 2016 och 2017 genomfördes omkring 20 miljoner kontroller. Under år 2016–2022 gjorde Gränsregion Syd 17 motsvarande beslag. Utfallet jämfört med insatsen är knappast proportionerligt⁴⁴. Sydsvenska Handelskammaren gör bedömningen att gränskontrollerna orsakar samhällsekonomiska förluster. I en utredning av Sweco år 2015 bedömdes kontrollerna medföra en samhällelig förlust om 1,5 miljarder kronor per år⁴⁵.

Kostnaden för pendling

För såväl Öresundsbron som Fehmarn Bält tunneln ska trafikavgifter täcka kostnader för byggande och underhåll av infrastrukturen. Avgifts-sättningen sker i en balansgång. Samtidigt om det finns en önskan att sätta höga avgifterna för täcka utgifter för drift och att amortera lånen för byggandet, så finns en insikt om korrelation mellan å ena sidan avgiften storlek och antalet gods- och persontransporter. Detta samband har en direkt koppling med möjligheterna till arbetspendling. För den potentiella pendlaren är självklart reskostnaden en av de faktorer som vägs in i beslutet huruvida man ska välja att arbetspendla eller ej.

Andra faktorer som påverkar förutsättningarna för integration

Helt andra faktorer än infrastruktur och tillgänglighet kan ibland påverka arbetspendling och bosättningsmönster.

Bostadsmarknaden i Öresund är ett illustrativt exempel. Under högkonjunkturen i början av 2000-talet valde ett betydande antal danskar att flytta till Sverige. Drivkraften var att få ett billigare boende. När konjunkturen vände neråt så vände också flyttströmmen. Danskar valde att flytta 'hem'⁴⁶. Idag spår fastighetsrådgivare att trenden ånyo håller på att vända. Den svaga svenska kronan kombinerat med det faktum



En förbättrad tillgänglighet och därmed större arbetsmarknadsregioner skapar förutsättningar för arbetspendling och ekonomisk utveckling.

[44] Bak, Tuve David & Per Tryding (2022) Gränskontrollerna är en belastning för Sverige. Dagens Industri den 2022-11-23

[45] Sydsvenska Handelskammaren (2016) Kontrollernas kostnad – Ekonomiska konsekvenser av ID-kontrollerna i Öresundsregionen.

[46] Wichmann Matthiessen, Christian The Fixed Fehmarnbelt Link: New Dynamic Development in Northern Europe in The Fehmarnbelt Fixed Link – Regional Development Perspectives. Copenhagen: Femern A/S

att det råder högtryck på den danska bostadsmarknaden har inneburit ett ökat intresse hos danskar att bosätta sig i Sverige. För närvarande är cirka 20 000 danska medborgare bosatta i Sverige ⁴⁷.

På liknande sätt kan skillnader mellan politik för välfärd och omsorg spela en roll för bosättning och pendling. Ett exempel kan här vara kostnader för barnomsorg som är avsevärt lägre i Sverige än i Danmark. Det kan inte uteslutas att för vissa danska medborgare som bosatt sig i Sverige har kostnaderna för barnomsorg lagts med i vågskålen när valet av boplats fattats.

Ett annat exempel på en fråga som kan spela roll för pendling och bosättning, och som sannolikt ökat i betydelse under senare tid, rör om trygghet och säkerhet. I en undersökning från Stockholms Handelskammare konstateras att 7 av 10 företag bedömer att den ökade brottsligheten och otryggheten som följer påverkar valet av plats för deras verksamhet ⁴⁸.

Summa summarum visar såväl teorin som praktiken att en förbättrad tillgänglighet och därmed större arbetsmarknadsregioner skapar förutsättningar för arbetspendling och ekonomisk utveckling. Men samtligt är det påtagligt att ett realiserande av denna potential kräver kompletterande och matchade insatser för fullt ut kunna nyttiggöras. Det kan handla lokala och regionala insatser som förstärker noder i arbetsmarknadsregionen. När det handlar om arbetsmarknadsregioner som går över nationella gränser är det uppenbart att möjligheten att harmonisera lag- och regelverk samt att undanröja administrativa hinder spelar en central roll för möjligheten att utveckla en gemensam arbetsmarknadsregion. En poäng som kan göras är också att valet av plats för företagslokalisering, bosättning och viljan att pendla inte enbart påverkas av 'hårda' skäl som ofta slentrianmässigt utgör förklaringsgrunder; arbetsmarknadens utbud, tillgänglighet och administrativa regelverk. Som invrider individer gör vi rationella val där även andra faktorer än de klassiska förklaringsgrunderna vägs in, exempelvis urbana kvaliteter, kvaliteten på vård, skola och omsorg, samt förekomsten av kulturella upplevelser.

[47] Sydsvenska Dagbladet den 31 oktober 2023

[48] Stockholms Handelskammare (2023) Status Sthlm – Stockholms attraktivitet hotas av brottslighet och otrygghet. Företagsundersökning

colou

Summering och slutsatser

En effektiv infrastruktur är helt avgörande för ett väl fungerande modernt samhälle. Idag ringer varningsklockor. Sveriges ekonomi har vuxit snabbare än byggande och underhåll av transportinfrastrukturen, vilket har medfört att Sverige byggt upp en infrastruktukskuld. Ytterst leder denna till försämrade konkurrenskraft och lägre tillväxt.

Den svenska arbetsmarknaden har genomgått en snabb omvandling under de senaste decennierna. En viktig förändring är att arbetsmarknadsregionerna blivit större. År 1970 var antalet 187, 30 år senare fanns i 90 och år 2020 var antalet 60. Det minskande antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna ökat radikalt i storlek, vilket samtidigt innebär att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull. Denna utveckling hotas nu på grund av kapacitetsbrist på järnvägen.

Företagens konkurrenskraft avgörs i hög grad av förmågan att rekrytera rätt kompetens och att skapa effektiva försörjningskedjor och produktionssystem. I båda dessa avseenden är infrastrukturen avgörande. Företagen har blivit alltmer specialiserade och behovet utbildad arbetskraft med 'rätt' kvalifikationer blir allt viktigare. Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta 'rätt' personal för att kompetensförsörja företaget. Utöver kompetensförsörjning handlar det om god tillgänglighet till insatsvaror, och avsättningsmarknader.

Också ur individens perspektiv är goda kommunikationer och tillgänglighet viktigt. Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det att hitta ett arbete som motsvarar intressen och kvalifikationer. Detta är särskilt viktigt för hushåll med två förvärsarbetande.

I denna rapport behandlas sambandet mellan infrastruktur och samhällsutveckling. Detta görs inledningsvis utifrån en svensk studie som beskriver vad som hänt i tre städer när ny infrastruktur inneburit att man fått tillgänglighet till en större arbetsmarknad. Här konstateras att den förbättrade tillgängligheten på ett påtagligt sätt medfört utveckling och tillväxt. Därefter vändes intresset mot Öresundsbron och dess effekter. Också här är det uppenbart att den förbättrade tillgängligheten fått stora positiva effekter inte minst vad gäller arbetsmarknad och ekonomi. Samtidigt konstateras att arbetspendling över nationsgränser är förenade med utmaningar. För att underlätta arbetspendling krävs harmonisering av administrativa rutiner och juridiska regelverk. Med ledning av dessa erfarenheter vänds intresset mot Fehmarn Bält förbindelsen och frågan om vilken betydelse den kan få för Sverige. Uppenbart är att den tillgänglighet som skapas rymmer stora potentialer. Tågtrafiken mellan Danmark och Tyskland förväntas öka från dagens 10 tåg per dygn till 100. Bedömningar ger vid handen att godstrafiken kan fördubblas fram till år 2035.



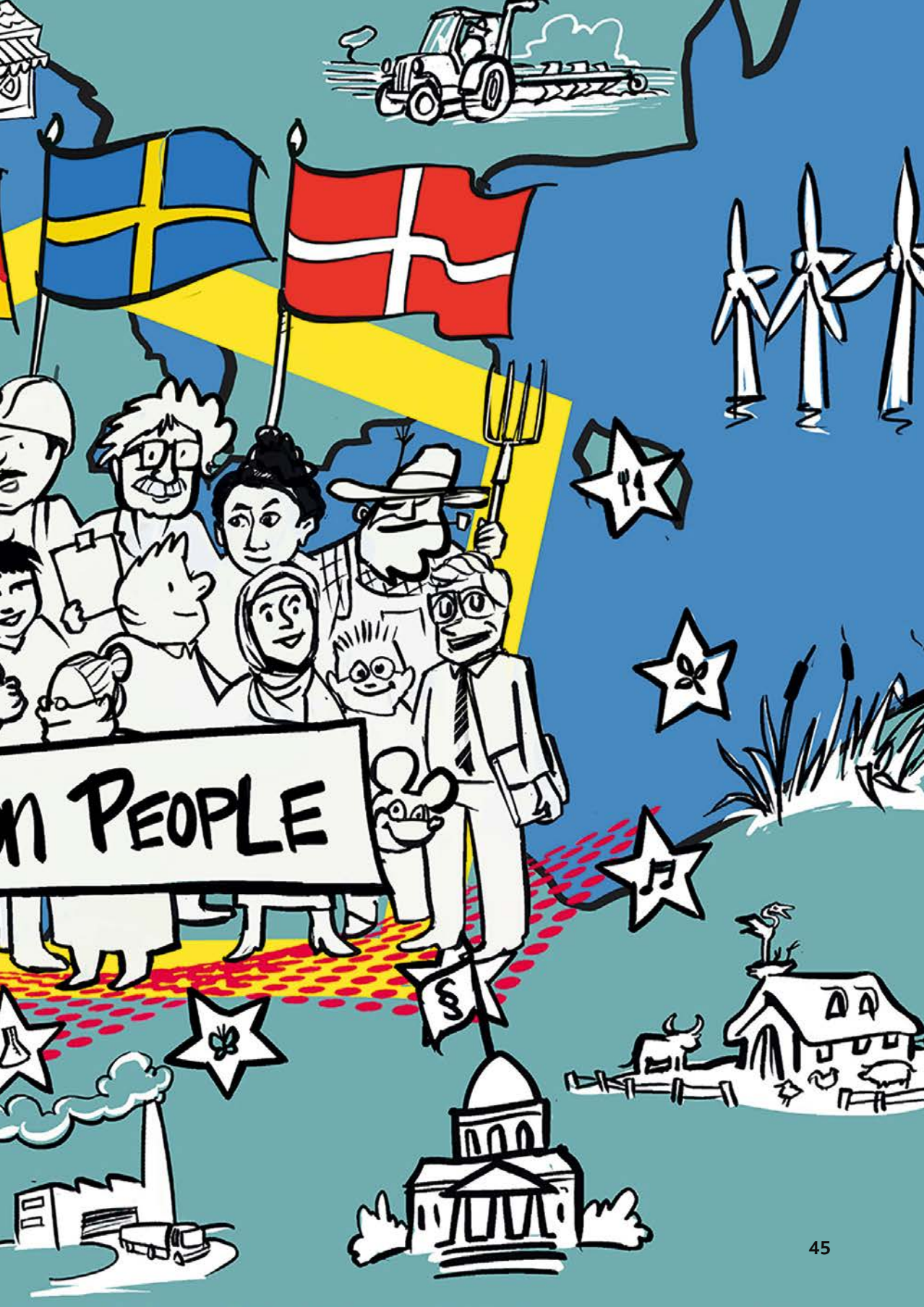
En förutsättning för att Sverige ska kunna ta tillvara på de utvecklingsmöjligheter som Fehmarns Bält förbindelsen skapar är att vi gör vår egen läxa.

Restiden från Köpenhamn till Hamburg kommer att bli cirka två och en halv timme. Restiden från Malmö till Hamburg skulle bli betydligt (ca 2 timmar) kortare än den till Stockholm och restiden från Malmö till Berlin skulle bli kortare än fem timmar. Med nya stambanor i Sverige skulle Hamburg kunna nås från Stockholm på cirka fem timmar. Denna förbättrade tillgänglighet skulle innebära möjligheter till arbetspendling för personer som har arbeten som möjliggör att man fysiskt inte behöver vara på arbetsplatsen under alla veckans dagar.

I rapporten redovisas också en fallstudie från staden Lübeck som ligger på sträckan mellan Fehmarn Bält och Hamburg. Denna studie belyser möjligheter som den förbättrade tillgängligheten skulle kunna innebära och samtidigt analyseras vad som krävs i form av regional och lokal planering för att realisera dessa möjligheter. En slutsats från Lübeck är att den förbättrade tillgänglighet som Fehmarn Bält förbindelsen innebär skapar stora utvecklingsmöjligheter. Men dessa möjligheter kommer inte att realiseras med automatik. Parallellt finns faktorer som utgör hinder och motkrafter. Det handlar här om angelägenheten av att ta bort eller reducera administrativa hinder och att harmonisera rättsliga system.

En förutsättning för att Sverige ska kunna ta tillvara på de utvecklingsmöjligheter som Fehmarns Bält förbindelsen skapar är att vi gör vår egen läxa. Redan idag är Södra stambanans sträckning från Hässleholm och vidare norrut genom Småland och upp till Linköping hårt belastad. Detta kapacitetsproblem kommer att bli än mer problematiskt när Fehmarn Bält förbindelsen står färdig. Dels pekar prognoser på en kraftig ökning av passagerartrafiken, dels kommer den nyindustrialisering som sker i mellersta och norra Sverige att ställa krav på ökade transporter. Den potential som tunneln innebär för såväl effektiva gods- som persontransporter förutsätter en förstärkning av det svenska järnvägsnätet med nya stambanor. I annat fall riskerar Sverige att hamna i skuggan av Europa.







I SÖDRA SVERIGE bor två tredjedelar av befolkningen. Här produceras hälften av Sveriges BNP och här finns navet för svensk export. Men kapacitets brist på spåren hämmar utvecklingen. Försenade tåg påverkar exporten och näringslivet i hela landet. Med nya stambanor ökar kapaciteten och möjligheterna för landets folk- och företagstätaste regioner. Något hela Sverige tjänar på.

Europakorridoren AB är ansvarig utgivare av denna trycksak.

Adress: Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby.

Ansvarig utgivare: Mattias Josefsson.

Skribenter/textförfattare: Göran Cars och Mattias Josefsson.

Grafisk form och produktion: Olle Sjöstedt AB, Västerås.

LH-tryck i Ulricehamn digitaltryckte 350 ex.

Hämta trycksaken digitalt: www.europakorridoren.se (Rapporter)

”Rapporten belyser de möjligheter och utmaningar hela Sverige står inför med Fehmarn Bält förbindelsen på plats. Nu krävs det snabba beslut så att AB Sveriges konkurrenskraft inte försvagas.”

Stephan Ray
Presschef och ansvarig
sambandskontakter, Green Cargo AB

”Mycket tankeväckande läsning om hur förbättrad transportinfrastruktur och järnväg konkret medför tillväxt genom utveckling av näringslivet, ökade varuflöden och större arbetsmarknadsregioner. Slutsatsen måste bli att vi har en hel del arbete framför oss på den svenska sidan om vi ska kunna dra full fördel av de möjligheter den fasta Fehmarn bält förbindelsen erbjuder och inte riskera att hamna i skuggan av Europa.”

Pär Helgesson, Ansvarig sambandskontakter
och strategisk infrastruktur, SJ AB

”Risken för att södra Sveriges järnvägs-system blir en flaskhals för svensk konkurrenskraft och Sveriges näringsliv är överhängande, om inte ambition och realisering av kapacitetsförstärkning, modernisering och upprustning av vårt transportsystem sätts i verket nu.”

Charlotta Elliot
Projektledare ESIC
Östsvenska Handelskammaren

År 2029 förändras Danmarks förmåga att ta sig till kontinenten. Trycket mot Sverige och svensk järnväg väntas öka kraftigt. Om vi tror på idén att snabbt kunna anpassa oss efter vår omvärld behöver vi vårda och utveckla vår förmåga att kunna göra det. Det är dags att steppa upp från svenskt håll. Ta del av intressant läsning.



Utgiven av Europakorridoren AB
Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby
www.europakorridoren.se

