

Dansk-tyska supertunneln tar form – men Sverige kan gå miste om fördelarna

Uppdaterad 2025-01-07 Publicerad 2025-01-07



Ulf Jönsson från Ystad är betongansvarig vid bygget av Fehmarn Bält-tunneln som byggs i tre produktionshallar i danska Rödbyhamn. Han har varit med i projektet sedan starten 2009. Foto: Anders Hansson

För Europaresenären kan den bli en dröm – för svensk infrastruktur snarare en huvudvärk. När dansk-tyska Fehmarn Bält-tunneln invigs 2029 väntas stora förändringar för infrastrukturen i hela regionen.

Men kritiker menar att Sverige riskerar att gå miste om fördelarna.



Hanna Grosshög
Text



Anders Hansson
Foto



Det dånar och ekar av kolliderande järn när ett gigantiskt

betongelement sakta knuffas ut ur fabrikshallen i Rödbyhamn på Lolland i södra Danmark.

Ulf Jönssons ögon glittrar bakom skyddsglasögonen.

– Varje segment består av 3500 kubikmeter betong. Det är lika mycket som årsproduktionen hos en liten svensk betongfabrik, säger han.



Betongansvarige Ulf Jönsson vid ett betongverk i fabriksområdet i Rödbyhamn.

Foto: Anders Hansson

Den 65-årige Ystadbon är en av Skandinaviens främsta inom sitt område. På mitten av 1990-talet blev han betongansvarig för bygget av Öresundsbron, därefter för Citytunneln under Malmö. Nu har han samma uppdrag i det som ska bli världens längsta väg- och tågtunnel: den 18 kilometer långa förbindelsen under sundet Fehmarn Bält.

– Ingen förstod att Öresundsbron skulle bli en sådan pendlarsuccé. Vad tunneln får för effekter är för tidigt att säga, men det råder ingen tvekan om att den förändrar förutsättningarna för både resenärer och godstransporter, säger han.

Ute på havet styr en Scandlinesfärja ut från färjeläget i Rödbyhamn. Båtturen till tyska Puttgarden tar 45 minuter exklusive väntetider och är i dag en självklar del av rutten för skandinaver på väg ut i Europa.

Men om fyra år får båtarna konkurrens.

Redan 2007 kom danska och tyska regeringen överens om att det skulle byggas en fast förbindelse över eller under Fehmarn bält.

Bygget är det största infrastrukturprojektet i dansk historia och beskrivs som en "game changer" för infrastrukturen i hela regionen.



När förbindelsen invigs 2029 blir det den snabbaste ruten mellan Skandinavien och resten av Europa. Till exempel kommer en resa med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg minska med två timmar – från dagens 4,5 timmar till 2,5 timmar totalt.

Framför allt väntas dramatiska förändringar i godstrafiken när transporterna mellan Skandinavien och kontinenten inte längre behöver ta färja eller omvägen om Jylland.

Både i Danmark och Tyskland görs stora satsningar för att anpassa infrastrukturen efter den nya förbindelsen. Dubbelspårig järnväg mellan Köpenhamn och Rødbyhamn till exempel, liksom utbyggnader vid Köpenhamns flygplats i Kastrup för att mer godstrafik ska kunna passera.

Fakta. Så byggs en sänktunnel

Fehmarn Bält-tunneln är en så kallad sänktunnel. Den består av tunnelement i betong som tillverkas i stycken i en fabrik på land för att sedan sammanfogas och sänkas ned i en ränna på havsbotten. Elementen i den nya tunneln består av 9 segment, varje segment består av 3500 kubikmeter betong.

Metoden anses ha både ekonomiska och miljömässiga fördelar jämfört med en "vanlig" tunnel som borrar och/eller sprängs.

I sundet Fehmarn Bält har särskilda fartyg grävt ut en 18 kilometer lång ränna på havsbotten – 12 meter djup och 40-100 meter bred, där tunnelementen ska sänkas ned.

I Sverige har det inte varit lika aktivt. Här varnar både regionpolitiker och näringsliv för risken att svenska järnvägar

och vägar inte kommer att ha kapacitet att hantera den ökade trafiken.

– Vi halkar efter. Vårt järnvägssystem och även vägsystem har inte alls byggts ut som de borde de senaste decennierna, säger Stephan Mühler, vd på Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.



Både på danska och tyska sidan har det byggts tunnelportaler - ingångar som ska binda samman tunneln med motorvägen och järnvägen på land. Här är det tänkt att bilar och tåg ska dyka ner, som längst 40 meter under havsytan.

Foto: Anders Hansson

Anna Jähnke (M), regionråd i Region Skåne och ordförande för regionala utvecklingsnämnden är orolig för att sydsvenska vägar och järnvägar kommer att korka igen när Fehmarn Bält öppnar.

– Bygger vi inte bort propparna i södra Sverige påverkar det även uppåt landet. Det kommer begränsa möjligheterna till export och import och även svensk turistnäring, säger hon.

2022 beslutade den borgerliga regeringen att stoppa planerna på nya stambanor för höghastighetståg. Trafikverket konstaterade att det skulle få stora konsekvenser, inte minst efter Fehmarn Bältförbindelsens öppnande. Enligt myndigheten kommer flera sträckor då ha nått sitt kapacitetstak.

– Särskilt södra stambanan är en flaskhals. Det är ju även pulsådern från kontinenten upp i Sverige och här finns utmaningar även innan den nya förbindelsen har öppnat, säger Anna Wildt-Persson, regiondirektör för Trafikverket i södra regionen.

Regeringen har gett klartecken till två nya spår på en av de hårdast trafikerade sträckorna från Lund till Hässleholm – men arbetet beräknas ta många år och kommer kanske inte att vara klart förrän efter 2040.

”Helt oacceptabelt”, menar Stephan Mühler.

– Man verkar inte alls ha funderat på att den här nya

förbindelsen får konsekvenser för Sverige. Man bara konstaterar att ”de bygger tydligen där nere”. Det gör att tunneln inte får den effekten vi skulle kunna ha genom att komma närmare de europeiska marknaderna, säger han.



Bilden visar en del av de cirka 300 meter tunnel som stöps på land. Bottenplattan är stöpt och väggarna är på väg. Foto: Anders Hansson

Fehmarn Bält-tunneln har lanserats som ett miljövänligt transportalternativ då ambitionen är att flytta godstrafik från vägar till järnvägar. Men bristande järnvägsunderhåll och trängsel på spåren gör att det riskerar att bli tvärtom.

Sedan 2015 har antalet lastbilar över Öresundsbron ökat med 60 procent samtidigt som godstrafiken med tåg minskat. Med Fehmarn Bält kan den tunga lastbilstrafiken mellan Sverige och Danmark öka med 120 procent fram till 2040 enligt en rapport som Sweco tagit fram på uppdrag av Greater Copenhagen och organisationen String. Ökningen med järnvägsgods beräknas till tjugo procent.

Enligt Anna Jähnke (M) måste infrastrukturen skyndsamt byggas ut för att tung lastbilstrafik ska kunna flyttas över till tåg. Om det inte sker finns en risk för ännu trängre flaskhalsar i trafiknätet.

– Detta med Fehmarn bält har pågått i 20 år och det har vi från Skåne påtalat länge. Jag tror att vi skjuter oss själva i foten om vi inte möter upp med satsningar på infrastruktur på vår sida, säger hon.

Tidigare i höstas presenterade regeringen infrastrukturpropositionen som anger riktlinjerna för trafikpolitiken under de kommande tolv åren. Det handlar bland annat om mer pengar till vägunderhåll och att åtgärda flaskhalsar i järnvägsnätet.



Ett färdigt tunnelsegment i torrdockan. Merparten av arbetet med tunneln sker på land. Särskilda fabriker har byggts på både tyska och danska sidan för att undvika onödiga transporter. Bara tunnelfabriken i danska Rödbyhamn har kostat fem miljarder danska kronor att bygga. Foto: Anders Hansson

Anna Jähnke ger inte mycket för propositionen, den har för lite koppling till Fehmarn Bält menar hon. Däremot är hon positiv till regeringens beslut att intäkterna från Öresundsbron från och med 2029 ska gå tillbaka till investeringar i regionen.

– Det är nånting jättestpositivt. Det skulle man kunna använda för att bygga bort de här flaskhalsarna även om det är lite för sent, säger hon.

I ett mejl till DN skriver infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) att regeringen har vidtagit åtgärder för att öka kapaciteten på järnvägsspåren. Han hänvisar bland annat till att regeringen i fjol valde att flytta över sex miljarder från budgeten för det kommande dubbelspåret Hässelholm-Lund till sex andra mindre åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, som kan komma på plats tidigare.

”Tillsammans med de förstärkningar som beslutades på dansk sida samma dag som den svenska regeringens beslut kommer kapaciteten på Öresundsbron öka med över 30 procent enligt Öresundsbrokonsortiet”, skriver ministern.

Fabriksområdet som vuxit fram i Rödbyhamn är så stort att byggarbetare och underentreprenörer skjutsas runt i skyttelbussar.

Vi färdas längs smala grusvägar. Förbi arbetshamnen som varje vecka tar emot upp till 40 000 ton råmaterial, vidare mot tunnelfabriken som ständigt måste matas med sand, grus, cement och stål.

– Ingen annanstans i världen serietillverkas betongelement i den här storleken, säger betongexperten Ulf Jönsson.



Två skåningar som jobbar med bygget av Fehmarn Bält-tunneln: Ulf Jönsson, betongansvarig och Emma Svensson, kvalitetskoordinator. De är på plats vid bygget minst en dag i veckan. Foto: Anders Hansson

Runt omkring honom rör sig arbetare i hjälmar, västar och skyddsglasögon. Deras uppdrag är att i sex produktionslinjer stöpa och gjuta betongdelar till tunneln.

Totalt handlar det om 79 standardelement som vart och ett är 217 meter långt och 73.500 ton tungt, samt tio specialelement.

– Sedan ska varje element bogseras ut i havet. Där sänks de ned i en ränna på havsbotten och kopplas samman med tunnelportalerna på danska och tyska sidan, säger Ulf Jönsson.

Han konstaterar att tunneln ligger ”ganska långt från Sverige”.

– Många har nog svårt att se konsekvenserna.

Fakta. Fehmarn Bält-förbindelsen

Under sundet Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland byggs en 18 kilometer lång tunnel som beräknas stå klar 2029.

Tunneln består av en tvåspårig järnväg och en fyrfilig motorväg.

Bygget kostar drygt 80 miljarder svenska kronor och ska finansieras med trafikavgifter. EU bidrar med 16 miljarder svenska kronor.

Tunneln kommer att förkorta resvägen med tåg från Tyskland till Skåne med 16 mil. Resan genom själva tunneln beräknas ta sju minuter med tåg, tio minuter med bil.

Merparten av arbetet sker på land. Särskilda fabriker har byggts på både tyska och danska sidan för att undvika onödiga transporter. Bara tunnelfabriken i danska Rödbyhamn har kostat åtta miljarder svenska kronor att bygga.

Från början var tanken att fabriken skulle rivas när tunneln är klar, men förra året beslutade danska folketinget att den ska bevaras och användas till andra byggprojekt.

Det statliga danska bolaget Sund & Bælt leder projektet.