

Handel, arbete och kultur

# Fehmarn Bält ändrar villkor



europa  
korridorren



**Fehmarn Bält tunneln har en potential att integrera på ett sätt som skulle medföra utveckling och tillväxt.**



**Möjligheter  
och utmaningar  
för Tyskland  
och Skandinavien.**

# Förord

**År 2029 öppnas Fehmarn Bält tunneln** mellan Rødby i Danmark och Puttgarden på den tyska sidan. Den nya förbindelsen kommer på ett radikalt sätt att förbättra tillgängligheten mellan Tyskland, Danmark och södra Sverige. Tunneln skapar förutsättningar för integration av arbetsmarknader i de tre länderna. Den förbättrade tillgängligheten innebär direkta värden i form av mer effektiva och snabbare gods-transporter. Den kan också möjliggöra ett arbetspendlande över nationsgränser som inte är möjligt idag. Tunneln har alltså en potential att integrera på ett sätt som skulle medföra utveckling och tillväxt.

En viktig effekt av tunneln är också att den kan påverka vår mentala bild av omvärlden. Idag upplevs Sverige som ett land skilt från Tyskland. Att resa till Sverige är att röra sig från en verklighet till en annan, vare sig det sker med flyg eller via färja. Tunneln kan på ett radikalt sätt förändra denna uppfattning. Hur en ny infrastruktur förändrar den mentala bilden kan illustreras med hjälp av Öresundsbron. Innan bron tillkomst var färjor sättet att röra sig mellan Danmark och Sverige. Ett besök över sundet sågs av många som lite av ett äventyr, en förflyttning från en verklighet till en annan. I och med bron tillkomst har skett en kraftig förändring av denna mentala bild. Arbetsmarknaderna i Malmö- och Köpenhamsregionen har vuxit samman och ett stort antal människor arbetar i ett annat land än där de bor. Många väljer också att ta tåget för att åka över sundet för att shoppa, ta del av kulturutbud eller umgås socialt. Kort och gott – från att ha varit två separerade regioner kännetecknas Malmö och Köpenhamn idag av att vara en sammanhållen och integrerad region, såväl funktionellt som mentalt. Vår övertygelse är att en liknande utveckling är möjlig när Fehmarn Bält



**Fehmarn Bält tunneln  
öppnar möjligheter  
för såväl ekonomisk  
utveckling som sociala  
och kulturella värden.**

tunneln tas i bruk. Förbättrad tillgänglighet skapar också förutsättningar för näringslivsutveckling. Den mycket snabba utvecklingen av Örestad i Danmark och Hyllie i Sverige är illustrativa exempel på detta. Till ömsesidig nytta utvecklats en betydande arbetskraftspendling mellan de bägge länderna.

Fehmarn Bält tunneln öppnar således möjligheter för såväl ekonomisk utveckling som sociala och kulturella värden. Men det är en illusion att tro att dessa värden kommer att infinna sig med automatik. Snarare än att se tunneln som målet, ska den betraktas som en möjliggörare. För att realisera de potentialer tunneln skapar krävs målmedveten planering och samordning i de berörda länderna i syfte att skapa utbyten och komplement vad gäller sysselsättning, handel och kultur. Men inte minst handlar det om att förbättra infrastrukturen och tillgängligheten inom respektive region så de tidsvinster tunneln skapar inte äts upp av trängsel och kapacitetsbrist i andra delar av trafiksystemet.

I denna rapport redovisas och diskuteras vilka potentialer Fehmarn Bält tunneln skapar samt vad som krävs för att dessa potentialer ska kunna realiseras.

Ljungby i mars 2025

Mattias Josefsson  
VD Europakorridoren



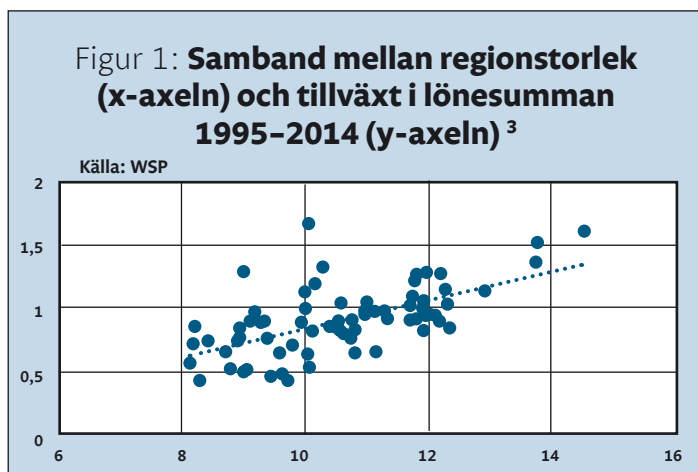
# Innehåll

En stark infrastruktur betyder utveckling och tillväxt	8
EU:s vision ger sömlösa transporter	11
Verklig kontakt – genom större tillgänglighet	15
Potential för näringslivet	18
Kortare tider och lägre kostnader för gods	23
Förbindelsen gör arbetspendling rimlig	29
En betydande kraft för besöksnäringen	33
Summering och slutsatser	37

# En stark infrastruktur betyder utveckling och tillväxt

**Syftet med denna rapport** är att belysa möjligheter och utmaningar med anledning av Fehmarn Bält tunnelns tillkomst. Trots detta tydliga fokus inleds rapporten med ett helikopterperspektiv för att diskutera vilken roll infrastrukturen har för utveckling och tillväxt. Det resonemang som förs nedan kan summeras i en enda mening. Infrastrukturen har inget värde i sig själv, dess betydelse ligger i att den skapar tillgänglighet. Och, tillgänglighet är en kvalitet av avgörande betydelse för näringslivets tillväxt och samhällsutveckling.

Storleken på den lokala arbetsmarknaden har under de senaste decennierna blivit en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region. Motiveringen bygger på forskningen inom regionalekonomi och den teoriutveckling som skett inom den så kallade nya ekonomiska geografin. Denna forskning har visat att en regions storlek är central för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen <sup>2</sup> och regionförstoring har



<sup>2</sup> se exempelvis Stockholms Läns Landsting, En ny ekonomisk geografi, Rapport 5:2013

<sup>3</sup> I Tillväxtverket (2018) Tillstånd och trender för regional tillväxt 2018, Rapport



blivit ett begrepp. Ett exempel på samspelet mellan storlek och tillväxt ges i Figur 1 som visar tillväxten i lönesumman (ett mått som fångar upp både sysselsättnings- och produktivitetstillväxten) för olika FA-regioner i relation till deras storlek.

Som framgår av Figur 1 är den lokala arbetsmarknadens storlek ensam en förklaring till den regionala variationen i lönesummatillväxt<sup>4</sup>. Detta har också konsekvenser för befolkningsutvecklingen.

Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det för olika individer att välja arbetsplats. En stor mängd nåbara arbetsplatser ökar förutsättningarna för att enskilda arbetstagare ska finna ett arbete som motsvarar individens intressen och kvalifikationer. Omvänt gäller att ett stort utbud av arbetskraft gör att företag kan hitta rätt kompetens. Det öppnar för höjda löner och summa summarum regional utveckling. De växande företagen återfinns i storstadsregionerna och de större städernas lokala arbetsmarknader – där matchningen fungerar bäst.

En väl differentierad arbetsmarknad betyder också mycket för val av boplatser<sup>5</sup>. Särskilt stor är betydelsen för tvåförsörjarfamiljer. Med en hög andel dubbelarbetande hushåll förstärks fördelen med stora lokala arbetsmarknader. Tidigare flyttade ett hushåll vanligen i samband med att mannen i hushållet bytte arbete. En sådan flytt kan idag försvåra för den andra försörjande parten att få ett adekvat jobb eller att vidareutbilda sig. I ett mer jämställt samhälle och där även barnen har ett ord med i laget i familjeangelägenheter, tenderar hushållen att bli mindre flyttbenägna. Byte av arbete eller påbörjade studier löses genom pendling i stället för flytt.

I täta regioner där en ökad pendling är praktiskt möjlig blir resultatet enligt ovan inte bara regional tillväxt utan också nationell. Den nationella ekonomin och konkurrenskraften är således beroende av robusta arbetsmarknader med ett varierat utbud av arbetskraft och arbetstillfällen.

---

4 OECD har i olika studier visat dessa samband internationellt. I The Metropolitan Century - highlights, OECD 2015 ang. tillväxt i urbana regioner: ”for each doubling in population size, the productivity level of a city increases 2-5%”

5 Björk, C (2006) I regionförstoringens spår, KTH 2006



# EU:s vision ger sömlösa transporter



**På järnvägssidan är en uttalad vilja på EU-nivå att knyta samman alla större städer i unionen med ett system som möjliggör hastigheter på åtminstone 160 km/tim.**

**Transportsektorn är en av** EU-samarbetets hörnstenar och viktig för den fria rörligheten för personer, varor och tjänster. Transporter står för en stor del av ekonomin och utgör mer än 9 procent av EU:s bruttoföreläggingsvärde (bidraget till ekonomin). Enbart transporttjänsterna stod för cirka 664 miljarder euro i bruttoföreläggingsvärde 2016 och ger jobb åt omkring 11 miljoner människor. Syftet med EU:s transportpolicy är att tillhandahålla effektiva, säkra och miljövänliga rörlighetslösningar inom unionen och att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig industri som skapar tillväxt och arbetstillfällen <sup>6</sup>.

På järnvägssidan är en uttalad vilja på EU-nivå att knyta samman alla större städer i unionen med ett system som möjliggör hastigheter på åtminstone 160 km/tim. För år 2040 är ambitionen att möjliggöra hastigheter upp till 200 km/tim. EU:s mål är vidare en fördubbling av höghastighetstrafiken fram till år 2030, och en tredubbling fram till år 2050.

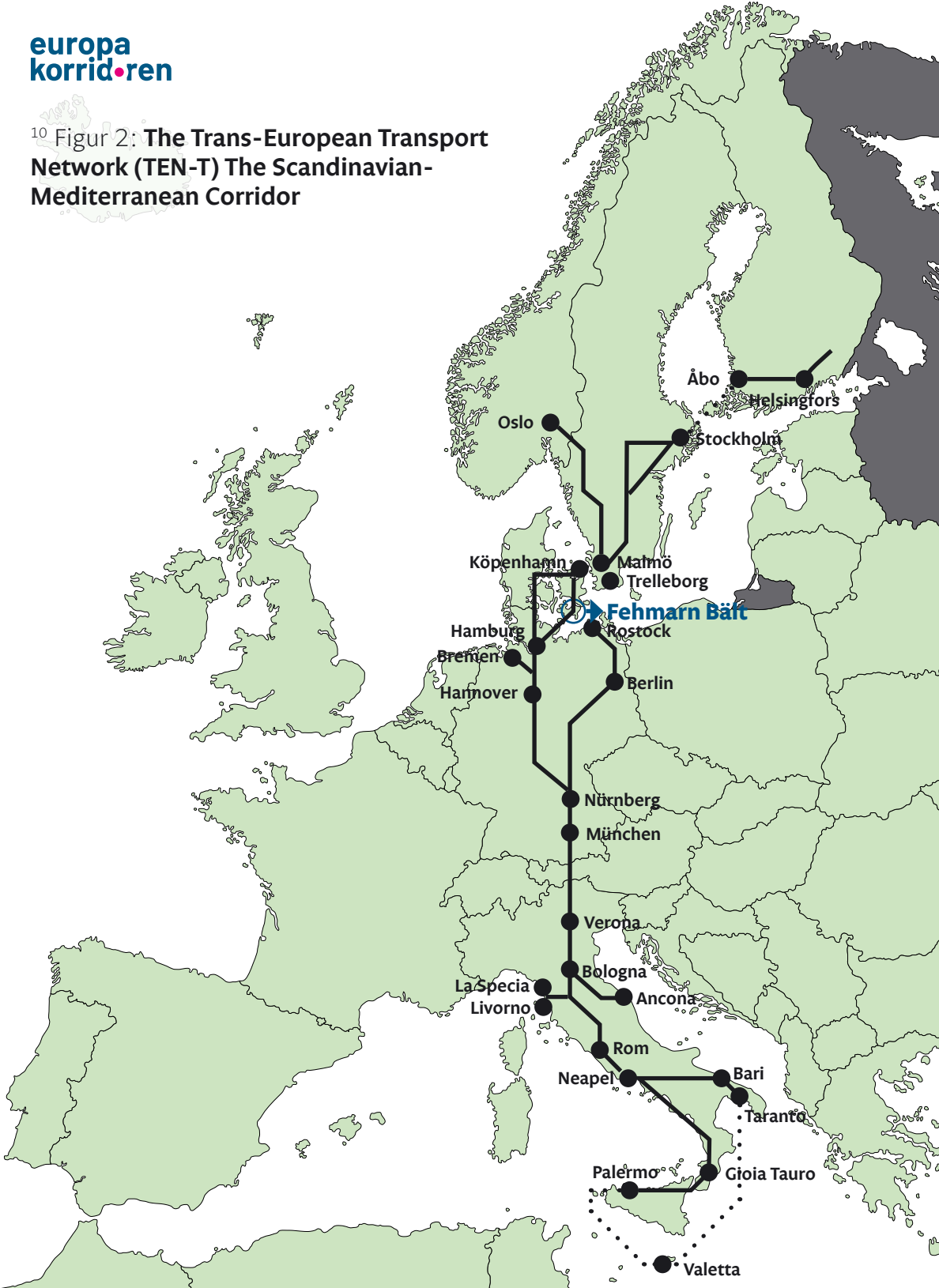
Den bristande kapaciteten på järnvägskapacitet är uppmärksammas på EU-nivå. I den så kallade Scandinavian-Mediterranean Corridor konstateras att järnvägssträckan Lund – Mjölby utgör en flaskhals för transporter från kontinenten till norra Europa. Väster om E4 finns ett utpekad stråk för framtida höghastighetståg inom TEN-T vilket dock inte är aktuellt efter regeringens beslut i december 2022, att inte fullfölja utbygganden av ett nytt system för nya stambanor.

Likaså pekas på att kapacitetsbrister och flaskhalsar utgör problem i norra Tyskland, framför allt vad gäller tillgängligheten till Hamburg och Berlin <sup>7</sup>. Värt att notera är alltså att de danska järnvägsinvesteringar som görs mellan Köpenhamn och Rødby bedöms som tillräckliga för att möta den ökade efterfrågan på tågtransporter som förväntas uppstå i och med Fehmarn Bält tunnelns färdigställande.

6 [https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport\\_sv](https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_sv)

7 [https://www.kombiconsult.com/wp-content/uploads/2024/11/0\\_2024-11-21\\_CoFo-1\\_ETC\\_ScanMed\\_Guding-presentaion\\_final\\_out.pdf](https://www.kombiconsult.com/wp-content/uploads/2024/11/0_2024-11-21_CoFo-1_ETC_ScanMed_Guding-presentaion_final_out.pdf)

10 Figur 2: The Trans-European Transport Network (TEN-T) The Scandinavian-Mediterranean Corridor





**TEN-T systemet  
fyller också en roll  
ur militär aspekt.  
Militär mobilitet  
är ett EU-initiativ  
för att säkerställa  
snabb och sömlös  
förflyttning av  
militär personal  
inom unionen.**

Ytterligare ett skäl för att inom EU verka för en förstärkning av järnvägsnätet rör försvarsförmågan i händelse av krig. Rysslands anfallskrig mot Ukraina har inneburit ett ökat fokus inom EU på frågor rörande nationell säkerhet och försvarsförmåga. TEN-T systemet fyller också en roll ur militär aspekt. Militär mobilitet är ett EU-initiativ för att säkerställa snabb och sömlös förflyttning av militär personal inom unionen <sup>8</sup>.

Fehmarn Bält förbindelsen är en del av EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) och ses som en av de fem mest intressanta projekten inom TEN-T för att knyta samman Europa.

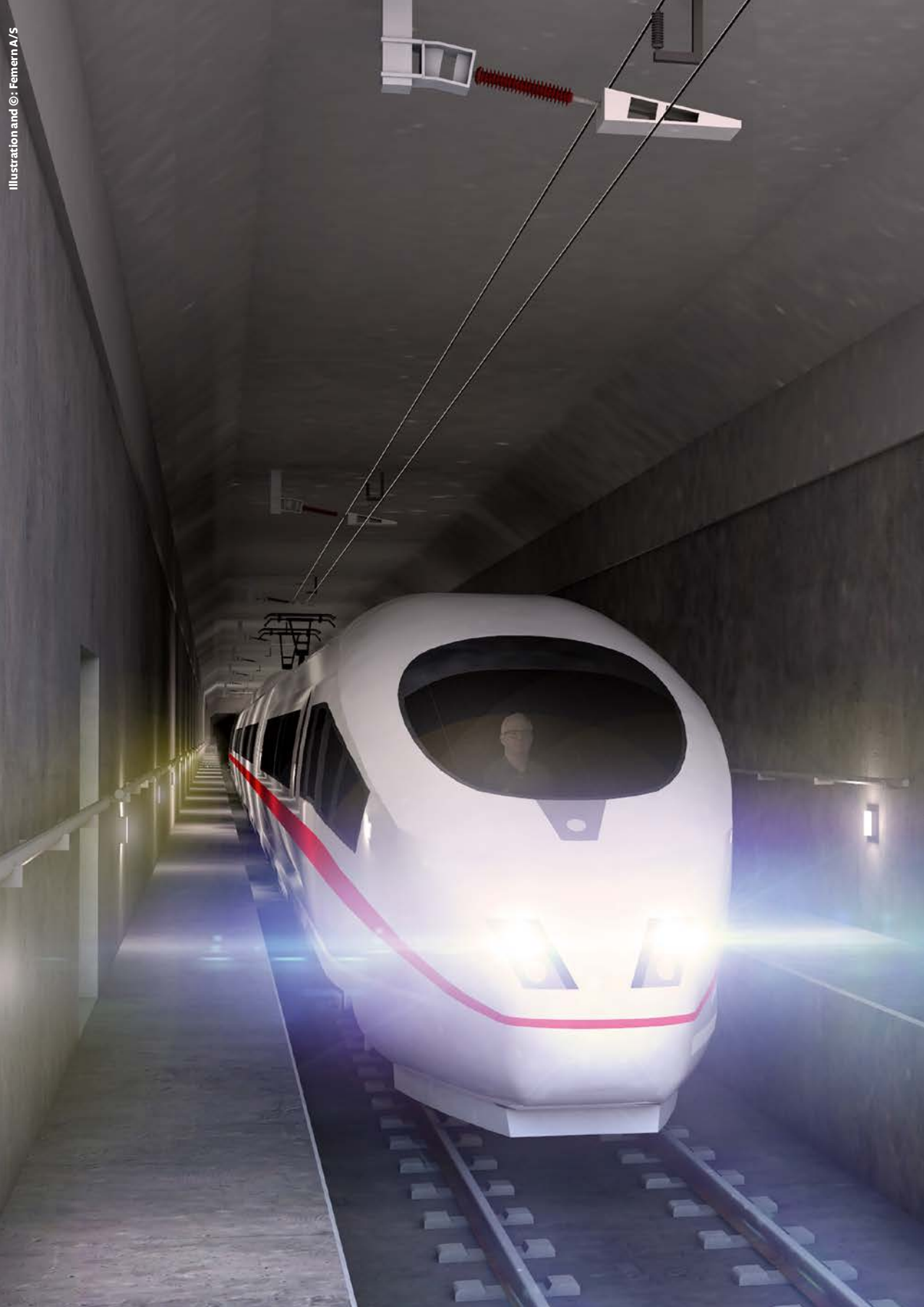
Byggandet av tunnelns järnvägsdelar är av detta skäl i betydande omfattning finansierat av EU-medel, totalt cirka 1,3 miljarder euro, motsvarande cirka 15 miljarder svenska kronor. EU bidrar också med medel för att förstärka järnvägsnätet i tunnelns danska och tyska omland <sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> European Commission: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)

<sup>9</sup> <https://bmdv.bund.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/Fehmarnbelt/fehmarbelt-fixed-link.html>

<sup>10</sup> <https://bmdv.bund.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/Fehmarnbelt/fehmarbelt-fixed-link.html>



# Verklig kontakt – genom större tillgänglighet

**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 blir restiden 7 minuter med tåg och 10 minuter med bil.

Tunnelns färdigställande stärker tillgängligheten mellan norra Europa och Skandinavien. Bedömningar ger vid handen att godstrafiken kan fördubblas fram till år 2035. Enligt prognoser från Femern A/S kan tågtrafiken mellan Danmark och Tyskland öka från dagens 10 tåg per dygn till 100<sup>11</sup>. Tunnelns sträckning och dess relation till Tyskland, Danmark och Sverige framgår av figur 3 på sidan 16.

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<sup>13</sup>.

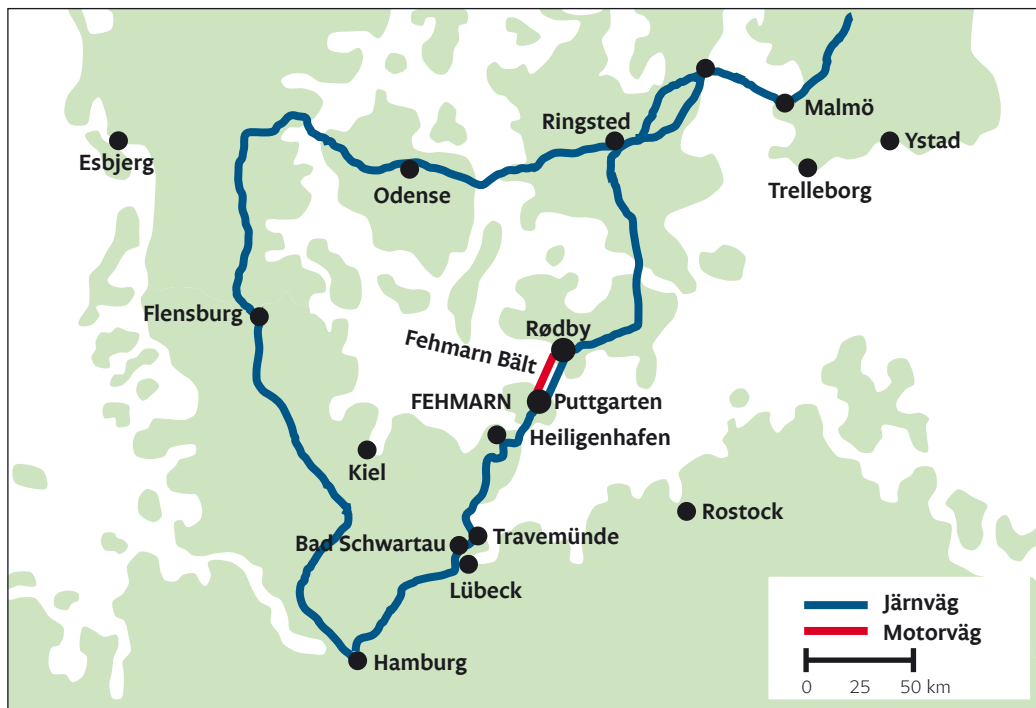
## Tunneln skapar närhet

Fehmarn Bält öppnas för trafik år 2029. Med den nya fasta förbindelsen får Tyskland en helt annan tillgänglighet till Skandinavien 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.

---

11 Femern A/S <https://femern.com/>

13 Femern A/S <https://femern.com/>



Figur 3: Fehmarn Bält tunneln och kopplingar till Tyskland, Danmark och Sverige <sup>12</sup>

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 <sup>14</sup>. 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 uppdragering av järnvägen mellan Puttgarten och Hamburg. Sträckan Puttgarten – 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. Övervägan-

<sup>12</sup> <https://bmdv.bund.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/>

Fehmarnbelt/fehmarbelt-fixed-link.html <sup>14</sup> <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sydbanen>

<sup>14</sup> <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sydbanen>



den pågår för närvarande av förutsättningarna till en uppgradering för att möjliggöra högre hastigheter, men inga beslut är ännu fattade. På den svenska sidan är planerade investeringar i nya spår mellan Lund och Hässleholm, samt beslutet att förverkliga Ostlänken viktiga för att kunna klara den ökade efterfrågan på järnvägstransporter när Fehmarn Bält tunneln öppnas. Samtidigt framstår med tydlighet att sträckan mellan Hässleholm och Linköping kommer att bli en flaskhals för transporter från Tyskland och kontinenten till mellersta och norra Sverige, och omvänt.

De uppgraderingar av järnvägsnätet som görs på den danska och tyska sidan innebär således att restiderna mellan olika målpunkter kortas avsevärt. I tabellen 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<sup>15</sup>**

	Restid idag	Restid 2029
<b>Regionaltåg</b>		
Hamburg - Köpenhamn	05:30	03:18
Fehmarn - Köpenhamn	02:45	01:39
Fehmarn - Lübeck	01:28	00:49
Lübeck - Hamburg	00:47	00:47
Fehmarn - Hamburg	02:15	01:39
Hamburg - Malmö	05:00	03:48
<b>Expresståg Hamburg – Köpenhamn</b>		<b>02:30</b>

<sup>15</sup> DB Netz AG, Banedanmark (2018) & Femern Development  
www.femern.info

# Potential för näringslivet

**Företagens konkurrenskraft** avgörs i hög grad av tillgänglighet och en väl fungerande infrastruktur. Det handlar om god tillgänglighet till insatsvaror och avsättningsmarknader. Att varor kan transporteras snabbare, billigare och mer tillförlitligt medför att företagets logistik kan förbättras och effektiviseras. Lägre transport- och reskostnader leder till större marknader. Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst. En väl utvecklad infrastruktur innebär också förbättrade möjligheter att kunna rekrytera arbetskraft med 'rätt' kvalifikationer. Det handlar inte bara om anställda med spetskompetens utan även om utbildade yrkesarbetare (exempelvis elektriker, svarvare, maskinförare). Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta 'rätt' personal för att kompetensförsörja företaget. De växande företagen återfinns i storstadsregionerna och de större städernas lokala arbetsmarknader – där matchningen fungerar bäst.

Tyskland och Sverige har ända sedan Hansatiden haft ett betydande handelsutbyte. Detta har skapat starka relationer mellan företag som varit till ömsesidig nytta för såväl företagets utveckling som för tillväxten i ekonomin. Basen för de goda handelsrelationerna utgörs av att tillverkningsindustrin i de båda länderna liknar och matchar varandra på många sätt. Företagen konkurrerar med varandra på samma gång som de är partners. Många varor exporteras och importeras tillbaka, inbyggda i en annan produkt eller på ett annat sätt förädlade <sup>16</sup>.

Bedömningar av Femern A/S, som är det statligt ägda organisation som leder tunnelprojektet, är att Fehmarn Bält tunneln kommer att skapa en stark tysk-svensk-danska region som bildas som en konsekvens av den förbättrade tillgängligheten. Den fysiska integrationen skapar nya möjligheter för företagsutveckling och arbetspendling, genom att den eliminerar en viktig flaskhals i Europas viktigaste nord-sydliga infrastruktur, the Scandinavia-Mediterranean corridor <sup>17</sup>.

Idag är Tyskland Sveriges största internationella handelspartner. År 2023 gick 10,5 procent av den svenska exporten till Tyskland. Importen



**Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst.**

16 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

17 <https://www.worldfinance.com/infrastructure-investment/fehmar-belt-fixed-link-to-accelerate-european-trade>

från Tyskland utgjorde 16,7 procent. Såväl export som import har ökat markant de senaste åren. Bakom ökningen ligger bland annat mycket starka siffror från fordonsindustrin<sup>18</sup>.

Tabell 2: Tysk export till Sverige<sup>19</sup>.

År	Värde (miljarder US\$)	År	Värde (miljarder US\$)
2017	28,8	2021	31,7
2018	30,4	2022	31,0
2019	28,2	2023	32,3
2020	27,8		

Värdet av Tysklands export till Sverige uppgick år 2023 till 342 miljarder kronor, vilket motsvarar 17 procent av alla importerade varor. Också för Tyskland är Sverige en viktig importpartner. Värdet av Tysklands import från Sverige var år 2023 cirka 221 miljarder kronor. Drygt 10 av Sveriges varuexport har Tyskland som destination<sup>20</sup>.

Sveriges import från Tyskland utgörs främst av maskiner, fordon och fordonskomponenter, kemiska produkter och elektronik. Dessutom är livsmedel ett område som har ökat under de senare åren. De viktigaste svenska exportvarorna till Tyskland är papper och pappersmassa, maskiner och maskinteknik, läkemedel, motorfordon, metaller samt kemiska produkter<sup>21</sup>.

Även den svensk-tyska tjänstehandeln är betydande. År 2023 omsattes 175 miljarder kronor, varav 98 miljarder kronor utgjordes av import till Sverige och 77 miljarder kronor av export från Sverige, vilket ger en total handelsvolym av varor och tjänster mellan länderna på runt 737 miljarder kronor<sup>22</sup>.

Fram till mitten av år 2024 hade mer än 2 300 svenska företag etablerat sig i Tyskland och skapat runt 155 000 arbetstillfällen<sup>23</sup>. De största svenska satsningarna har skett i Hamburg, Sachsen, Bremen

18 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Tyskland åter i topp för svensk export

19 United Nations COMTRADE database on international trade

20 Ekonomifakta (2024) Sveriges handelspartners - varuexport 2023 (Regionala byggbehovsberäkningar 2021-2030 - Boverket)

21 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

22 Källa SCB återgiven i Tysk- Svenska Handelskammarens rapport Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige (2024)

23 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

och Baden-Württemberg. De största svenska investeringarna i Tyskland är Vattenfall, Electrolux, Ikea, H&M, SKF och SEB.<sup>24</sup> Omvänt finns det drygt 1 400 tyskägda bolag med runt 90 000 anställda i Sverige, varav de flesta är placerade i storstadsregionerna kring Stockholm, Göteborg och Malmö<sup>25</sup>. Denna siffra motsvarar antalet Sverigeanställda i de fem svenska företag med flest Sverigeanställda (Volvo AB, Volvo Car AB, Samhall AB, Postnord AB och Scania AB)<sup>26</sup>. De största tyska investeringarna är Eon, Volkswagen Group, Siemens Energy, Mercedes, DHL, Lidl, Schenker, BMW, Uniper, Bosch, Siemens och BASF<sup>27</sup>.

Den starka konsumtionen i Sverige har lett till att många tyska detaljhandelskedjor etablerat sig i Sverige, däribland Lidl, Hornbach och Bauhaus. Dessutom har de stora infrastruktursatsningarna kring Stockholm och i andra svenska regioner lockat till sig byggfirmor som Hochtief, Bilfinger Berger, Strabag och Züblin<sup>28</sup>. En illustration av betydelsen av det sammankopplade näringslivet fick vi i den så kallade Cementakrisen där det tyska företaget Heidelbergs fortsatta kalkbrytning kom att ifrågasättas och nu ska prövas i Mark- och miljödomstolen.

Det finns skäl att tro att det redan idag starka utbytet mellan Tyskland och Sverige kommer att utvecklas än mer framöver. Just nu pågår en omfattande industriutveckling i Sverige som få kunde föreställa sig för bara några år sedan. Nyheterna om industrilokaliseringar duggar tätt. Heart Aerospace storsatsar med jättefabrik för elflyg i Göteborg, BAE Systems Hägglunds Örnsköldsvik fick i mars 2023 sin största order någonsin och Volvokoncernen planerar att förlägga sin nya batterifabrik i Mariestad. Inte minst är denna nyindustrialisering påtaglig i norra Sverige. H2 Green Steel (H2GS) avser att starta en produktionsanläggning för stål strax utanför Boden. I Luleå planeras en konstgödsselfabrik och en vätgasfabrik, och i Gällivare genomför LKAB, SSAB och Vattenfall i samverkan en anläggning för fossilfri stålproduktion.



**De arbetstillfällen som nu är under framväxt är inte av karaktären service- eller tjänster. Det handlar främst om arbetstillfällen som skapar produkter för avsättning på externa marknader, i hög grad utanför Sverige.**

---

24 German Trade & Investment – GTAI (2022) Economic overview Germany

25 Tillväxtnanalys (2023) Utländska företag – Statistik 2023:5

26 Torstensson, Simon (2023) Ekonomifakta: Sveriges största företag

27 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

28 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

Också i motsatt riktning förväntas en ökning godsvolymer. Som nämnts är Tyskland redan idag det största enskilda ursprungslandet för svensk import <sup>29</sup>. Sedan en längre tid är det också Tyskland som står för den största ökningen av antalet utlandsägda företag. Mellan åren 2011 och 2021 ökade Tyskland sitt ägande i Sverige med 425 företag <sup>30</sup>.

Prognoser visar att industrisatsningarna i Norr- och Västerbotten tillsammans kommer att skapa 100 000 nya jobb de kommande åren <sup>31</sup>. Den snabba industriella expansionen ställer berörda regioner inför utmaningar. En är kompetensförsörjning, men rejält huvudbry är också orsakat av oro över hur allt det som kommer att produceras ska kunna nå avsättningsmarknaderna. De arbetstillfällena som nu är under framväxt är inte av karaktären service- eller tjänster. Det handlar främst om arbetstillfällena som skapar produkter för avsättning på externa marknader, i hög grad utanför Sverige.

---

29 Svensk Näringsliv Handelns betydelse för vårt välstånd  
([https://www.svensktnaringsliv.se/frihandel/handelns-betydelse-for-ekonomisk-styrka-och-valstand\\_1216279.html?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAiA74G9BhAEEiwA8kNfpS97EA1KEkvlCguUJ0UQ3xXsqbOHOSg7TJFO5s5uA6j8XPDEYCbCfhoC9X8QAvD\\_BwE](https://www.svensktnaringsliv.se/frihandel/handelns-betydelse-for-ekonomisk-styrka-och-valstand_1216279.html?gad_source=1&gclid=CjwKCAiA74G9BhAEEiwA8kNfpS97EA1KEkvlCguUJ0UQ3xXsqbOHOSg7TJFO5s5uA6j8XPDEYCbCfhoC9X8QAvD_BwE))

30 Tillväxtanalys (2023) Utländska företag 2012 – Statistik 2023:05

31 <https://www.mynewsdesk.com/se/jobbfestivalen/pressreleases/stort-behov-av-arbetskraft-till-norra-sverige-maanga-kommuner-deltar-paa-jobbfestivalen-3199747>



# Kortare tider och lägre kostnader för gods



**En betydande del av handelsutbytet mellan Tyskland och Sverige avser skrymmande och tunga produkter.**

**Företagens konkurrenskraft** avgörs i betydande grad av tillgänglighet till insatsvaror, och avsättningsmarknader. Att varor kan transporteras snabbare, billigare och mer tillförlitligt medför att företagets logistik kan förbättras och effektiviseras. Lägre transport- och reskostnader leder till större marknader. Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst. Vid sidan om kostnaden för godstransporter spelar tidsåtgången och tillförlitligheten i att godset kommer fram 'i tid' en allt större roll. Produktionen i ett företag är ofta beroende av insatsvaror från andra företag. Begreppet 'just in time' är ett uttryck som väl belyser betydelsen av tillförlitliga och snabba godstransporter.

Fehmarn Bält tunnelns färdigställande stärker Tysklands tillgänglighet till Skandinavien. 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. 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 godstransporter <sup>32</sup>. I rapporten konstateras att Fehmarn Bält tunneln eliminerar en flaskhals i transportsystemet genom att minska tidsåtgången och kostnaden för godstransporter. 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.

Liknande bedömningar görs av Tysk-Svenska handelskammaren. Fehmarn Bält förbindelsen bedöms komma att medföra en kraftig utveckling av efterfrågan på godstransporter i stråket norra Tyskland till Danmark och Sverige <sup>33</sup>.

I Trafikverkets Basprognoser 2024, i vilken effekterna av Fehmarn Bält förbindelsen inkluderats, görs dock bedömningen att transportarbetet för järnväg endast förväntas utvecklas blygsamt, från 22,7 miljar-

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

33 Tysk-Svenska Handelskammaren (2024) Så förbereder sig logistikföretagen för nya förbindelsen över Fehmarn Bält

der tonkilometer år 2019 till 29,9 miljarder tonkilometer år 2045. Samtidigt görs bedömningen att vägtransporter är det trafikslag om ökar mest. Här är ökningstakten närmast den dubbla jämfört med järnvägen<sup>34</sup>. I sammanhanget kan finnas skäl att notera att tidigare prognoser underskattat utvecklingen av järnvägstrafiken. För 30 år sedan gjorde Trafikverket (dåvarande Banverket) en prognos där tågtrafiken förutspåddes öka med 59 procent fram till år 2010, den faktiska ökningen blev 78 procent. I verkets prognos för utvecklingen av bil- och flygtrafiken förutspåddes kraftiga ökning. I verkligheten blev ökningen av biltrafiken en bråkdel av vad som förutspåtts, och flygtrafiken minskade<sup>35</sup>.

Även scenarier som Sweco genomfört visar att godset på järnväg förväntas öka blygsamt i förhållande till den kraftigt ökade efterfrågan på godstransporter. Ökningen bedöms inte bli större än 20 procent, eller kanske till och med 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<sup>36</sup>.

Det kan synas som en paradox att efterfrågan på godstransporter på järnväg ökar markant samtidigt som den faktiska tillväxten av järnvägstransporter förväntas bli blygsam och avsevärt lägre än för vägtransporter.

Sweco konstaterar att det finns flera skäl till att vägtransporterna kommer att öka signifikant mer än järnvägstransporterna. Tunnelbygget förbättrar också framkomligheten i vägnätet samt att den tidsvinst som tunneln innebär inte är tillräcklig för att skapa incitament för en överflyttning från lastbil till tåg<sup>37</sup>. Ytterligare ett skäl till att vägtransporterna ökar sin andel på bekostnad av tågtransporter ligger i kostnadsrelationerna mellan de två trafikslagen. Under år 2024 har priset för diesel fallit beroende på att reduktionsplikten (inblandning av biodrivmedel) sänkts, och till skillnad från andra länder, exempelvis Tyskland, saknas i Sverige kilometerskatt på lastbilar. Samtidigt kan konstateras att banavgifterna, särskilt för tyngre godståg, var högre i Sverige än i många andra länder redan år 2020. Sedan dess har de svenska banavgifterna höjts ytterligare. Regeringen gav i juni år 2024 Trafikverket i uppdrag att se över banavgifterna i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft<sup>38</sup>.

---

34 Trafikverket (2024) Prognos för godstransporter 2045 Trafikverkets Basprognoser

35 Svenska Dagbladet (2024) Prognosmiss bromsar tåget. 2024-05-03

36 Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

37 A.a

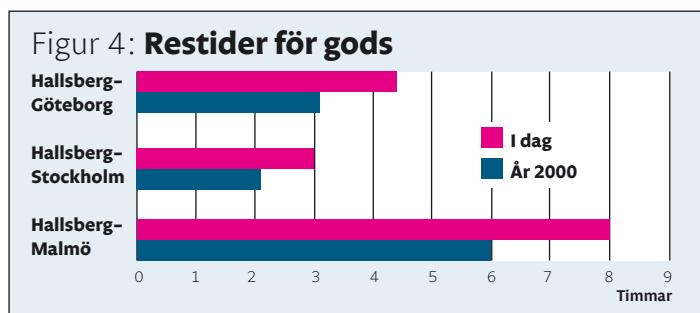
38 Sveriges Regering (20 juni 2024) Uppdrag till Trafikverket att se över banavgifter i det statliga järnvägsnätet



Vid sidan av dessa frågor framtonar ytterligare ett problem som kanske i än högre grad hämmar utvecklingen av järnvägstransporter. Sweco bedömer i sin studie över Fehmarn Bält förbindelsens effekter att brister i form av trängsel, tillförlitlighet och flaskhalsar i det befintliga järnvägsnätet är ett avgörande problem som försvårar järnvägens konkurrenskraft <sup>39</sup>.

Swecos slutsats understryks av studier som gjorts av Trafikverket. I en studie om trafikeringen på Öresundsbron konstateras att det fram till år 2050 kommer det att finnas god kapacitet för järnvägstrafiken på Öresundsbron. I stället är det väg- och järnvägsinfrastrukturen på land som utgör kapacitetsbegränsningen <sup>40</sup>. Rapporten landar i slutsatsen, för att öka kapaciteten på järnvägen i södra Sverige och över Öresund är den viktigaste åtgärden att bygga ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund. Därefter behöver järnvägens kapacitet norr om Hässleholm utökas <sup>41</sup>.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det svenska järnvägsnätet redan idag, inte minst stambanorna, på många håll är utnyttjade till bristningsgränsen. Det är inte möjligt att rymma det tillkommande behovet av godstransporter i det existerande järnvägsnätet. Vid sidan av det påtagliga problemet att överhuvudtaget rymma in ytterligare trafik, får underdimensionering av järnvägen konsekvenser också för tillförlitligheten och tidsåtgången för godstransporter. Den hårda belastningen på järnvägssystemet innebär en ökad risk för störningar och förseningar. I intervjuer som gjorts som underlag till en rapport initierad av Omtag Svensk Järnväg konstateras att företagen vill öka andelen järnvägstransporter men att det omöjliggörs av bland annat dålig tillförlitlighet <sup>42</sup>. Problematiken illustreras i nedanstående figur



39 Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

40 Trafikverket (2024) Kapacitet och redundans för transporter över Öresund

41 A.a

42 Jagrén, Lars (2024) Industribroms eller industrilyft? Omtag Svensk Järnväg

som visar att planerade restider för godståg har ökat kraftigt sedan år 2000. Den största ökningen har skett från 2010 <sup>43</sup>.

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 <sup>44</sup>. I Danmark sker för närvarande en förstärkning av järnvägsnätet för att kunna möta den ökade efterfrågan på transporter. Också i Tyskland finns beslut och planer för att möjliggöra en kraftigt utökad trafik, även om flera av de dessa projekt inte hinner färdigställas innan Fehmarn Bält tunneln öppnas (2029). För Sveriges del finns påtagliga problem. I en studie som tagits fram på uppdrag av Region Östergötland och Region Jönköpings län konstateras att ”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 Ostlänken, 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.” <sup>45</sup> Vidare konstateras i en rapport från WSP att godstågstrafiken på Södra stambanan är som störst på sträckan Alvesta – Älmhult och att sträckan redan idag kännetecknas av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. På motsvarande sätt har persontågstrafiken en hög utnyttjandegrad på sträckorna Älmhult-Hässleholm och Alvesta- Älmhult <sup>46</sup>.

Vid ett mycket högt kapacitetsutnyttjande är känsligheten för störningar hög och trafiken är omfattande över hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet. Ett högt kapacitetsutnyttjande innebär också att det är mycket svårt att få tider för planerat underhållsarbete. Då både antalet person- och godståg är många på sträckan finns det även risk för utökad konkurrens mellan person- och godstrafiken. Den potential som tunneln innebär för såväl effektiva gods- som persontransporter förutsätter en förstärkning av det järnvägsnätet. De kapacitetsbrister som påtagliga idag skulle sätta stopp för den kraftiga överflyttning av vägtransporter till järnväg som möjliggörs med den nya tunneln.

De kapacitetsproblem som finns i Sverige är redan idag påtagliga, och de förstärks på ett påtagligt sätt när den nya fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland färdigställts. Kapacitetsbristens betydelse för

---

43 Tillväxtverket, Tillstånd och trender 2020, rapport 0357

44 String, Greater Copenhagen, Sweco (2023) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

45 AL Railadvice (2023) Rapportutkast: Idéstudie Vätterlänken

46 WSP (2024) Kunsapsunderlag – Godstransporter Kronobergs län



svenska företag påtaglig, men den utgör på motsvarande sätt ett problem för tyska företag som har Sverige som avsättningsmarknad för export eller insatsprodukter till svenska företag. Behovet av en förstärkning av det svenska järnvägsnätet understryks ytterligare av det faktum att en betydande del av handelsutbytet mellan Tyskland och Sverige avser skrymmande och tunga produkter. För vissa delar av transportutbytet, exempelvis träprodukter, är tillgängligheten med järnväg av avgörande betydelse.





# Förbindelsen gör arbetspendling rimlig



**Arbetspendling  
mellan Skåne/  
Köpenhamn till  
Lübeck/Hamburg,  
och omvänt bli en  
realistisk möjlighet  
när tunneln står  
färdig.**

**Fehmarn Bält förbindelsen** möjliggör regional utveckling och regionförstoring i norra Tyskland. Den nya fasta förbindelsen till Danmark och Sverige möjliggör arbetspendling från Tyskland, även om denna i många fall sannolikt inte skulle ske i form av dagspendling. Under och efter pandemin har förutsättningarna för förvärsarbete förändrats. Det faktum att många effektivt kan fullgöra vissa arbetsuppgifter från hemmet har påverkat individernas bosättningsval. För en anställd som inte behöver vara fysiskt på arbetsplatsen alla veckans dagar kan bosättning på en mindre och mer perifer ort vara en önskvärd möjlighet. Visserligen kan restiden till arbetet bli längre, men detta kompenseras av att antalet arbetsresor blir färre. I en undersökning som Internetstiftelsen genomfört uppgav 83 procent av respondenterna som arbetat hemifrån att det digitala distansarbetet fungerat bra och att man gärna ville fortsätta arbeta hemifrån även efter pandemin<sup>47</sup>. I en intervjuundersökning genomförd av Handelskammaren i Stockholm, konstaterades att såväl arbetstagare som arbetsgivare såg fördelar med att en viss del arbetet förlades till hemmet. Både anställda och arbetsgivare såg i snitt en fördelning som innebar hemarbete två dagar i veckan<sup>48</sup>. I en rapport från Sveriges ingenjörer konstateras att ingenjörernas genomsnittliga avstånd till arbetsplatsen har ökat med 20 procent, eller närmare en mil, sedan 2020<sup>49</sup>.

Även om avstånden är större finns skäl att göra en referens till vad Öresundsbron betytt för arbetspendling, handel och kultur samt nöjesresor. Öresundsbron har på ett påtagligt sätt knutit samman Sverige och Danmark. En påtaglig effekt är att en snabbt ökande trafik över Öresundsbron blivit startskottet för en växande integrationen mellan den danska och den svenska delen av regionen. Bron har skapat ekonomiska värden och bidragit till en positiv integration av Malmö och Köpenhamn. 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 sist-

47 Sweco (2021) Sveriges nya geografi

48 Stockholms Handelskammare (2022) Förändrade vanor efter pandemin  
– så påverkas arbetsplatserna och staden

49 Sveriges Ingenjörer (2024) Distansarbetsrevolutionen

nämnda effekter av integration är viktiga, om än svåra att uppskatta i monetära termer.

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. Denna bedömning stärks av att många tyska företag bedriver verksamhet i Sverige. Framtagandet av produkter sker ofta i samverkan och består av komponenter från de bägge länderna. Här finns ofta ett uttalat intresse av att anställda ska kunna finnas fysiskt tillgängliga på företagets olika produktionsenheter. Omvänt gäller för svenska företag med verksamhet i Tyskland. Tunneln innebär alltså att det skapas en tillgänglighet som möjliggör att arbetsmarknader i de tre länderna kan integreras på ett sätt som idag inte är möjligt.

Arbetspendling mellan norra Tyskland/Danmark/Sverige bli en realistisk möjlighet när tunneln står färdig. Tunneln innebär alltså att det skapas en tillgänglighet som gör det möjligt 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. Med nya stambanor i Sverige skulle Hamburg kunna nås från Stockholm på cirka fem timmar<sup>50</sup>. 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. Vid sidan av den uppenbara nyttan för näringslivsutveckling kan en förbättrad tillgänglighet också möjliggöra en förstärkning av slagkraften i akademiska utbildningar. Detta dels genom fysiskt förbättrade möjligheter till samverkan mellan lärosätena, dels genom snabbare pendlingsmöjligheter för studentutbyten. Från södra Sverige och Danmark skapas möjligheter att studera i Lübeck eller Hamburg, och omvänt öppnas möjligheter för tyska studenter att förlägga studier i Sverige eller Danmark. Inte oväsentligt i sammanhanget är att en uppgradering av Södra stambanan skulle skapa en tillgänglighet som praktiskt möjliggör utbyten mellan universitet och högskolor såväl för svenska som för tyska och danska studenter.

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



**Det skapas en tillgänglighet som möjliggör att arbetsmarknader i de tre länderna kan integreras på ett sätt som idag inte är möjligt.**

---

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







# En betydande kraft för besöksnäringen



**Det handlar om att med hållbarhet som utgångspunkt kunna erbjuda upplevelser i vilka kultur, natur och det genuina sätts i fokus.**

**Tyskland ligger på åttonde plats** på globala listan över mest besökta länder <sup>51</sup>. År 2012 hade landet drygt 407 miljoner besöksövernattningar. Bland besökarna fanns en stark inhemsk dominans. Utländska besökare utgjorde endast 16 procent (69 miljoner) av det totala antalet besökare. Bland utländska besökare toppade Holland, Storbritannien och Schweiz. Danmark kom först på en åttondeplats och Sverige än längre ner på listan <sup>52</sup>.

Under pandemin reducerades besöksnäringen till ett minimum. Nu är turistströmmarna tillbaka efter nedgången. Totalt omsatte besöksutbytet mellan Sverige och Tyskland (konsumtion på resa i utlandet) drygt 18 miljarder kronor, med kraftiga ökningarna. Omsättningen från svenska resenärer i Tyskland ökade med runt 10 procent, konsumtionen i samband med tysk turism och affärsresande till Sverige steg med knappt 20 procent i jämförelse med år 2022 <sup>53</sup>.

I och med Fehmarn Bält tunnelns färdigställande skapas en betydande potential för att ömsesidigt utveckla besöksnäringen i såväl Tyskland som Sverige.

Bedömningar gör gällande att 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 tillkomst <sup>54</sup>.

## Svenskar och danskars intresse för Tyskland

Mycket talar för att Fehmarn Bält tunneln medför stora möjligheter för att utveckla besöksnäringen i Tyskland i allmänhet, men kanske framför allt i Schleswig-Holstein. Tunnelns tillkomst innebär en radikal tidsbesparing för resenärer från Danmark och södra Sverige. (Restider och tidsvinster redovisas i mer detalj i Kapitel 3). Men kanske lika viktigt som den faktiska tidsvinst som möjliggörs är den mentala bilden av

51 UN Tourism (2024) World Tourism Barometer. Issue May 2024

52 World Tourism Organization

53 Tysk-Svenska Handelskammaren. Pressmeddelande 2024-04-19

54 Tysk-Svenska Handelskammaren. Pressmeddelande 2024-04-19

resande från Danmark och Sverige till Tyskland. Idag förbinds länderna med hjälp färja mellan Lolland och Schleswig-Holstein, med en restid på en dryg timme. Från och med år 2029 blir överfarten med bil eller tåg knappt 10 minuter och upplevd som en sömlös förflyttning från ett land till ett annat. I korthet har Sverige och Danmark kommit närmare, både vad gäller restid och mentalt. Hur mycket närmare beror i hög grad på hur delstaten på ett trovärdigt sätt kan marknadsföra sitt 'nya' läge fördelarna med att besöka Schleswig-Holstein.

Schleswig-Holstein är en av de delstater i Tyskland som attraherar ett stort antal besökare. Precis som för Tyskland som helhet så domineras besöksnäringen av inhemska turister. Besöksnäringen i Schleswig-Holstein sysselsätter 160 000 personer. År 2023 hade delstaten 9,7 miljoner kommersiella övernattningar och en bruttoförsäljning på 30 miljarder euro <sup>55</sup>.

I den turiststrategi som framtagits av delstaten Schleswig-Holsteins betonas 'hållbarhet' som en utgångspunkt för utvecklingen av besöksnäringen. Argumenten för den starka markeringen av hållbarhet handlar naturligtvis om planetens överlevnad, men ytterligare ett argument är att dagens och framför allt morgondagens besökare kommer att efterfråga upplevelser av ett annat slag än traditionell massturism. Det handlar om att med hållbarhet som utgångspunkt kunna erbjuda upplevelser i vilka kultur, natur och det genuina sätts i fokus. Tankesättet kring hållbarhet i den turiststrategi Schleswig-Holsteins tagit fram uppvisar i synsätt stora likheter med den strategi som tagits fram av i Sverige av Visit Sweden <sup>56</sup>. Om bedömningarna i de bägge länderna om en ökad efterfrågan på hållbar turism är stämmer så finns en grund för ett ömsesidigt utbyte av besökare och tillväxt av besöksnäringen.

Att attrahera utländska besökare är en uttalad ambition i Schleswig-Holsteins turiststrategi. Städerna i delstaten – framför allt Hamburg och Lübeck – har redan idag en stark dragningskraft. I strategin betonas vikten av att stärka inlandet och kusterna som besöksdestinationer. Strategin betonar också vikten av att de satsningar som görs måste ske med lyhördhet för den lokala befolkningen. Det handlar om att undvika överexploateringar och i stället söka en utveckling som tillför värden (service och sysselsättning) till lokalsamhällena <sup>57</sup>.

---

55 Schleswig- Holstein. Ministerium für Wirtschaft – Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030

56 Visit Sweden (2021) Det hållbara resmålet Sverige ur ett internationellt perspektiv

57 Schleswig- Holstein. Ministerium für Wirtschaft – Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030

### Tyskars intresse för Sverige

Nio av tio tyska turister är intresserade av Sverige. 36 procent har besökt Sverige och vill göra det igen. De tyska besökarna vill resa runt och gärna uppleva såväl städer som landsbygd <sup>58</sup>.

Allt talar för att tyskars intresse för besök i Sverige, och särskilt de södra delarna, ökar i och med Fehmarn Bält tunnelns tillkomst. Region Kronoberg är valt som ett exempel för att illustrera situationen idag och hur besöksnäringen kan utvecklas när Fehmarn Bält förbindelsen är färdigställd.

Regionen hade år 2023 drygt en miljon besöksnätter <sup>59</sup>. Sedan många år kommer de flesta besökarna från Tyskland och utgör 66 procent av alla utländska gästnätter. I Kronoberg finns 12 000 fritidshus. Av dessa ägs 4 550 hus av utländska personer, i huvudsak från Danmark (2 919 hus) och Tyskland (1 369 hus) <sup>60</sup>. Bedömningar pekar på att den Fehmarn Bält förbindelsen skapar förutsättningar för en stark ökning av antalet besökare. Det Kronoberg kan erbjuda i form av såväl städer/tätorter och landsbygd blir nu betydligt tillgängligare än idag. Inte minst bedöms det som sannolikt att besök i kulturmiljöer och köp av sommarhus kommer att öka <sup>61</sup>.

Inte bara besökare. Vid sidan om besökande och turister har även många svenskar och tyskar tagit steget och bosatt sig på andra sidan Östersjön. Enligt Eurostat bodde år 2021 drygt 29 500 tyska medborgare i Sverige och nästan 19 000 svenska medborgare i Tyskland <sup>62</sup>.

---

58 Visit Sweden <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/tyskland/kort-om-tyskland/>

59 <https://smalandsturism.se/statistik/#stats-1>

60 Källa SCB

61 Cars, Göran (2024) Fehmarn Bält och Kronoberg. Växjö: Region Kronoberg

62 <https://www.handelskammer.se/handelsfakta>

## Summering och slutsatser

- Storleken på en arbetsmarknadsregion har ett starkt samband med tillväxt och samhällsutveckling – större arbetsmarknadsregioner har en positivare utveckling än mindre.
- En effektiv infrastruktur är helt avgörande för ett väl fungerande modernt samhälle. Företagens konkurrenskraft avgörs i hög grad av förmågan att rekrytera rätt kompetens och att skapa effektiva försörjningskedjor och produktionssystem. Också ur individens perspektiv är goda kommunikationer och tillgänglighet viktigt. Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det att hitta ett arbete om motsvarar intressen och kvalifikationer.
- Fehmarn Bält tunneln innebär att möjligheter att skapa en arbetsmarknadsregion som knyter samman Tyskland med Danmark och Sverige. 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. Restiden från Hamburg till Köpenhamn blir cirka två och en halv timme.
- Tyskland är Sveriges största internationella handelspartner. År 2023 gick 10,5 procent av den svenska exporten till Tyskland. Importen från Tyskland utgjorde 16,7 procent. Såväl export som import har ökat markant de senaste åren. Samstämda bedömningar pekar på en snabb ökning av framför allt godstransporter men också arbetspendling när Fehmarn Bält tunneln öppnas.
- Schleswig-Holstein är en av de delstater i Tyskland som attraherar ett stort antal turister. Fehmarn Bält tunneln medför stora möjligheter för att utveckla besöksnäringen i Tyskland i allmänhet, men kanske framför allt i Schleswig-Holstein. Samtidigt innebär tunneln, och de restidsförkortningar den medger, att antalet tyska turister och sommarboende i framför allt södra Sverige kommer att öka.

- Fehmarn Bält tunneln innebär att en flaskhals i transportsystemet försvinner. En lång resa med färja ersätts av en 7 minuters sömlös förflyttning från ett land till ett annat. Fehmarn Bält tunneln öppnar möjligheter för näringslivsutveckling, arbetspendling och besöksnäringen. En förutsättning för att kunna realisera dessa möjligheter är att såväl Tyskland som Sverige möter upp med investeringar i de nationella järnvägsnäten. I annat fall riskerar de tidsvinster som tunneln skapar att ätas upp av bristande kapacitet, trängsel och förseningar på vägen till och från Fehmarn Bält tunneln.



### **Tyskland är Sveriges största internationella handelspartner.**

År 2023 gick 10,5 procent av den svenska exporten till Tyskland. Importen från Tyskland utgjorde 16,7 procent. Såväl export som import har ökat markant de senaste åren. Samstämda bedömningar pekar på en snabb ökning av framför allt godstransporter men också arbetspendling när Fehmarn Bält tunneln öppnas.

**Europakorridoren AB är ansvarig utgivare** av denna trycksak.

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

Ansvarig utgivare: Mattias Josefsson, Europakorridoren AB.

Text: Göran Cars och Mattias Josefsson.

Grafisk form och produktion: Olle Sjöstedt.

LH-tryck i Ulricehamn tryckte 400 ex i mars 2025.

Hämta trycksaken digitalt: [www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se) (Rapporter)





e•k

Utgiven av Europakorridoren AB  
Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby  
[www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se)

