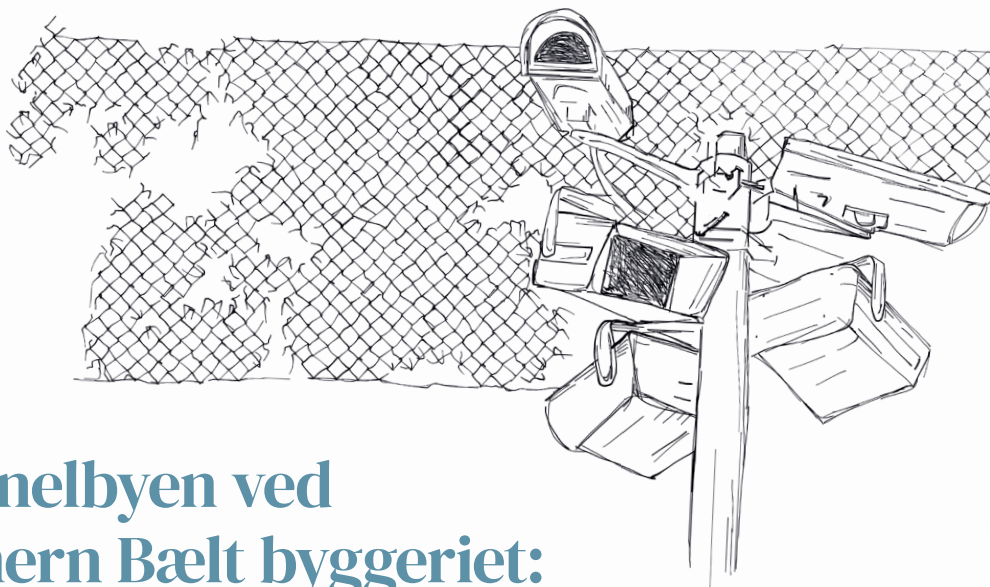


ILLUSTRATION FRA
STED, MAGT & IDENTITET
ISBN: 978-87-90413-50-7



Tunnelbyen ved Femern Bælt byggeriet: Den perfekte model eller en frivillig fangelejr?

Der er opført en by til arbejderne på Femern Bælt byggeriet, Tunnelbyen, for at sikre bedre boligforhold til arbejdere på store, statslige byggepladser. Folkene bag Tunnelbyen beskriver det som den perfekte model. Indbyggerne beskriver det imidlertid som at bo i en fangelejr.



Af **Astrid Laura Dam**, videnskabelig assistent ved Mobilitet, Rum, Sted og Urbane Studier, RUC, og **Louise Frank Rasmussen**, byplanlægger.

I den nyligt udgivne bog "Sted, Magt & Identitet" (2024) undersøges stedet som fænomen.

Vi har bidraget til bogen med en undersøgelse af forholdene omkring "Tunnelbyen" ved femernbyggeriet på Lolland. Denne case belyser relationen mellem sted og magt, som er en af de mest spændende, men også mest problemfyldte tematikker, man kan beskæftige sig med, når man vil undersøge stedet som fænomen. Når magten over stedet nærmest bliver hegemonisk, så udvikles nemlig en lang række situationer der sætter såvel stedet, som de mennesker der bebor eller færdes på stedet, i en slags undtagelsestilstand.

Ambitionen for Tunnelbyen

I Rødbyhavn på det sydlige Lolland er et 2 meter højt trådhegn trukket op om et 1,2 mio. km² stort areal efter flere årtiers planlægning. Bag hegnet findes en verden af mænd, mudder og maskiner. En bastard hybrid af byggeplads og bosted for de mere end 3000 tunnelarbejdere, der i skiftehold arbejder på at etablere en 18 km lang sænketunnel mellem Danmark og Tyskland, som skal forbinde Skandinavien med det europæiske kontinent.

Til at huse arbejdskraften, der primært rekrutteres fra udlandet, har man valgt at etablere Tunnelbyen i direkte forbindelse med byggepladsens areal. I Tunnelbyen er der 1344 enheder, opført efter retningslinjer dikteret i den anlægskontrakt,

der er indgået mellem bygherre (den danske stat gennem selskabet Femern A/S under Sund & Bælt) og entreprenørerne i konsortiet Femern Link Contractors (FLC). Retningslinjerne dikterer blandt andet, at hver arbejder skal have sit eget værelse (8,6 kvm), eget bad og toilet, egen seng, eget vindue og egen varmepumpe. Samtidig skal der være adgang til fællesfaciliteter såsom fælles opholdsrum med siddepladser og tekøkken, et fitnessrum og en fælles kantine, hvorfra arbejderne får serveret mad tre gange om dagen.

Retningslinjerne er formuleret i en tværoorganisatorisk arbejdsgruppe bestående af en række aktører med og uden myndighedskompetence, heriblandt statslige og kommunale aktører samt fagbevægelsen 3F. Ambitionen var at skabe ordentlige boligforhold til arbejderne.

Den perfekte model

Af arbejdsgruppen beskrives Tunnelbyen som den perfekte model for indlogering af arbejdere på moderne byggepladser. I interviews beretter arbejdsgruppen om, at retningslinjerne blev født på baggrund af to studieture. Disse udgør grundtanken for den model, vi i dag ser opført ved byggeriet i Rødbyhavn. Først i Mongstad i Norge hvor man havde bygget boliger til arbejderne på et olieraffineri. Dernæst gik turen til campingarealet på Ugandavej, Amager, som siden anlægget af Øre-

sundsforbindelsen har lagt grund til camping-vogne, hvor udenlandske arbejdere bor, mens de arbejder i Danmark. Arbejdsgruppen beretter om et område med ringe boligforhold, hvor nattevagten sover i dagsvagtens seng (og omvendt) og arbejderne lever af pizza. I vores interviews med arbejdsgruppen står det klart, at man vil noget andet, men i interviewene er det også tydeligt, at motivationen bunder i nogle ofte stereotype forestillinger om udenlandske arbejdere. At der går "øl, fiske og hornmusik" i den uden statslig regulering, og at boligforholdene dermed er et individuelt (frem for systemisk) anliggende. Dette giver retningslinjernes fødsel et nærmest paternalistisk udgangspunkt; vi må som dansk samfund hjælpe dem til at hjælpe sig selv.

Isoleret, kontrolleret og overvåget

I interviews med nogle af arbejderne, beskrives Tunnelbyen som at bo i en fangelejr, en oplevelse fagbevægelsen 3F også er bekendt med. Retningslinjerne, der skal sikre arbejderne ordentlige boligforhold, skaber først og fremmest en boligstruktur, hvor arbejderne centraliseres i geografisk nærhed til byggepladsen. Planbyrden for opførelsen rykkes fra det kommunale niveau til det statslige ved at kræve, at boligerne bygges på de statslige områder, hvorfor Tunnelbyen ligger isoleret fra det øvrige lokalsamfund i Rødbyhavn.

Driften af boligerne er placeret hos entreprenørerne i FLC, der skal drive boligerne med fuld belægning. Tunnelbyen drives som et hotel, hvor arbejderen tjekker ind i receptionen og får udleveret et ID-kort, der giver adgang til Tunnelbyen. Da arbejderne primært er udenlandske arbejdere, er de ansat på kontrakter, hvor de kan være på arbejdspladsen i 28 dage og herefter skal rejse ud af Danmark i 14 dage. For at værelset ikke står tomt i de 14 dage, placeres en ny arbejder i værelset i 28 dage. Værelserne nulstilles således til nye arbejdere hver 28. dag, hvilket bl.a. betyder, at arbejderne ikke kan efterlade personlige ejendele. Kantineordningen, der skal sikre, at de får tre måltider om dagen, betyder, at arbejderne ikke selv kan styre, hvornår de spiser.

Udover retningslinjerne er det besluttet at indhegne Tunnelbyen og opføre sikkerhedskarruseller som sluse til boligerne. Arbejdernes færdsel bliver således registreret, ligesom de ikke kan have gæster udefra, og området bliver overvåget af mere end 200 kameraer. Arbejderne beskriver, at de føler sig isoleret fra det omkringliggende samfund, begrænset i deres frihed, at de er overvåget og kontrolleret af deres arbejdsgiver og at de hele tiden er på farten.

Infantiliserende planlægning

Tunnelbyen er eksemplarisk for et sted, der er skabt med de bedste intentioner for at sikre



Tunnelbyen opført ved byggepladsen for den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland. FOTO: SUND & BÆLT

gode boligforhold for arbejdere; at arbejderne ikke stoves sammen i små boliger i det liberale boligmarked og skal deles om faciliteter på trang plads. Tunnelbyen er dog også et vidnesbyrd om, hvor umådeligt svært det er at drive denne vision, da konsekvenserne af retningslinjerne, som beskrevet af arbejderne selv, resulterer i kontrollerende og nærmest infantiliserende planlægning, der påvirker arbejderne negativt.

Tunnelbyen er også et vidnesbyrd om, hvor umådeligt svært det er at håndhæve disse velmenende intentioner i praksis, da det er nær umuligt at tvinge folk til at bo et bestemt sted. At arbejderne bosætter sig i boliger, der stilles til rådighed af FLC (og dermed overholder retningslinjerne) sikres gennem arbejdskontrakterne. I personalehåndbogen, som beskrives som en forlængelse af arbejdskontrakten står, at alle arbejdere skal bo i Tunnelbyen. Gennem de arbejdere, vi interviewede, ved vi dog, at visse arbejdere kan arbejde sig op i det interne hierarki og få lov til at bo i FLC-boliger uden for hegnene, hvor de oplever større grad af frihed ved at kunne have gæster, ikke er kamera-overvåget, selv kan lave mad og efterlade personlige ejendele, når de opholder sig i hjemlandet.

Boligkrav som fyringsgrundlag

Som vi har lært i sagen om Daniel Vyhnanek, som i 2024 forsøgte at flytte sin kone og små børn til en lejebolig i Rødbyhavn, anses det netop som et brud på arbejdskontrakten at bosætte sig på det liberale boligmarked. Dette til trods for, at der er opført en international skole i Maribo, og at man fra politisk side i Lolland Kommune ser positivt på, at arbejdere ønsker at bosætte sig permanent i kommunen. Alle arbejdere er lige, men nogle arbejdere er tilsyneladende mere lige end andre.



I Rødbyhavn på det sydlige Lolland er et 2 meter højt trådhegn trukket op rundt om et 1,2 mio. kvadratmeter stort areal efter flere årtiers planlægning. Bag hegnet findes en verden af mænd, mudder og maskiner.



Bogen kan købes/bestilles i din boghandel - fysisk eller online