



Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson (red.)
Regionauterna: Öresundsregionen från vision till vardag
(2010)

Serie: Centrum för Danmarksstudier nr 24, ISSN: 1651-775X

Upplaga för elektronisk publicering 2022 för forsknings-, utbildnings-
och biblioteksverksamhet och ej för kommersiella ändamål.

Publicerad med tillstånd från Makadam förlag.

DOI: <https://doi.org/10.37852/oblu.135>

Tryckt utgåva finns i bokhandeln:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm

www.makadambok.se

Edition to be published electronically 2022 for research, educational and
library needs and not for commercial purposes.

Published by permission from Makadam Publishers.

DOI: <https://doi.org/10.37852/oblu.135>

A printed version is available through book stores:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden

www.makadambok.se



Denna text är licensierad under CC BY-NC-ND. Det betyder att du får sprida
verket, men bara i icke-kommersiella sammanhang. Du får inte bearbeta
verket och om du sprider det måste du ange ovanstående som
upphovspersoner för hela verket och enskilda författare för respektive artikel.

Se fullständiga villkor:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.sv>

REGIONAUTERNA



REGIONAUTERNA

Öresundsregionen från vision till vardag

RED. ORVAR LÖFGREN & FREDRIK NILSSON

*Utgiven i samarbete med
Centrum för Danmarksstudier
vid Lunds universitet*

MAKADAM FÖRLAG

2010

MAKADAM FÖRLAG
GÖTEBORG · STOCKHOLM
WWW.MAKADAMBOK.SE

CENTRUM FÖR DANMARKSSTUDIER 24
SERIEREDAKTÖR HANNE SANDERS

Bidrag har erhållits från

Øresundsbro Konsortiet
Erik Philip-Sörensens stiftelse för främjande av genetisk och
humanistisk vetenskaplig forskning

*Kopiering eller annat mångfaldigande
kräver förlagets särskilda tillstånd.*

© 2010 Centrum för Danmarksstudier, Makadam förlag
För copyright rörande samtliga bilder, se s. 221.

ISBN 978-91-7061-579-5 (pdf)
ISSN 2001-9882

Innehåll

Förord 7

INLEDNING 9

BROEN DER BYGGEDE BROER! 21

En beretning om de strukturelle og menneskelige forandringer omkring Øresund siden år 2000

Jacob Vestergaard

ÖRESUNDSREGIONEN – FINNS DEN? 31

Per Olof Berg & Guje Sevón

REGIONAUTERNAS ANKOMST 49

Rutinmässig rörlighet och hemkänslor

Tom O'Dell

JUST AROUND THE CORNER

– EN HVERDAGSREJSE OVER ØRESUND 67

Caroline Beck

ÖRESUND PLAZA 81

Om konsten att passera

Fredrik Nilsson

HUR FINNS REGIONEN? 95

Orvar Löfgren

DE SKYDER I KØBENHAVN	115
Om kulturelle kommunikationsproblemer i Øresundsregionen	
<i>Hanne Sanders</i>	
BRODERFOLKENS BRO	139
<i>Gunnar Alsmark</i>	
I BRONS SKUGGA	157
<i>Per-Markku Ristilammi</i>	
DET KREATIVE POTENTIALE	165
<i>Christian Tangkjær</i>	
MANIFEST GLÖMSKA	181
Bromotståndet som gömt och glömt samhällstrauma	
<i>Markus Idvall</i>	
BRO OVER TID OG GRÆNSE: EN MONTAGE	199
<i>Karen Lisa Goldschmidt Salamon</i>	
<i>Om författarna</i> 214	
<i>Om Centrum för Danmarksstudier</i> 217	
<i>Bildlista</i> 221	

FÖRORD

2010 fyller Öresundsbron 10 år. Det samma gör Centrum för Danmarksstudier vid Lunds universitet. Vi har följt bron och regionens historia under dessa tio år, ja, vi har själva varit en del av historien. Det finns därför all anledning att fira denna dubbel-födelsedag med att ge ut två gratulationsböcker. Den första, *Regionauterna*, diskuterar dagens Öresundsregion. Vart har vi kommit sedan gränsen mellan Danmark och Sverige har kunnat korsas utan båt i 10 år? Hur ser regionen ut och var finns dagens problem? Den andra, *Flytande gränser*, handlar om hur det var när dansk och svensk kultur möttes före bron – från 1800-talsromantik till 1900-talsrock, från stadsmusikanter till stadsarkitekter, från smugglare till näringslivsentreprenörer. Öresundsregionen fanns före Öresundsbron, men bron är ändå en så fantastisk symbol för allt kreativt som kan ske i mötet mellan danskt och svenskt att det finns all anledning att fira. Hip hip hurra!

I den tryckta versionen av boken fanns på denna sida ett fotografi taget i backspegeln på en bil som åker över Öresundsbron. I backspegeln syntes reflektioner av tre bilar, ovanför backspegeln syntes en bil.

INLEDNING

Öresundsbron är en monumental framgång. Den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn är den grundläggande förutsättningen för en djupare integration av Öresundsregionen. En arbetsplats, ett forskningscenter och en tillväxtmotor med närmare 3,5 miljoner svenskar och danskar. Trafiken över Öresundsbron har de senaste åren ökat med mellan 14 och 17 procent årligen. Antalet som bor på en sida och jobbar på den andra ökar konstant.¹

Det var år 2000 som Öresundsbron stod färdig. Inför tioårsjubileet har massmedierna varit betydligt mer entusiastiska än under bronns första år. Men entusiasmen blandas även med otålighet över det låga integrationstempot. I den ovan citerade artikeln från *Norrköpings Tidningar* talas även om »olika former av krångel«, ett tema som ständigt återkommer i debatterna om bron och regionen. Sveriges Öresundsminister Cristina Husmark Pehrsson uttrycker i en intervju i november 2009 frustration över att integrationen och arbetet med att få bort gränshindren går allt för långsamt: »Vi kan inte låta den enorma kraften i Öresundsregionen gå förlorad för att vi inte ger oss tid till en samlad insats«, säger hon och tillägger att statsministrarna måste agera.² Pia Kinhult, som företräder Region Skåne, efterlyser också ett högre tempo: »Tänkandet är alltför nationellt, både i Danmark och i Sverige. Självklart borde harmoniseringen över Öresund gå snabbare än vad den gör.«³ Klagomål som dessa återkommer gång på gång: regionens utveckling anses blockeras av sega, nationella tankestrukturer och regelsystem.

I massmedia och de många politiska utspelen försvinner emellertid ofta det allmogliga bruket av bro och region. Det är detta vardagsperspektiv som vår bok främst vill pröva. För att skapa distans till de hyllningar och klagosånger som omger bron idag



Färjeresorna över Öresund hade ett element av äventyr och lågbudget-hedonism. Generationer åt och drack sig över Sundet: guldöl och räkmacka, godis i jättepåsar – »tax free« dessutom.

vill vi inledningsvis blicka tillbaka. Genom att granska vilka utvecklingsfaser regionen genomgått under sin korta historia, vilka vägar som valts eller valts bort, blir dagens situation möjlig att förstå.

Drömmar och visioner

Bakom dagens bro- och regiondebatt finns en mer än sekellång förhistoria av visioner och mer eller mindre konkreta planer för en fast förbindelse över Öresund. De berättar om vilka möjligheter och problem äldre generationer av planerare sett och hur tidigare planer fått skrinläggas av olika skäl, från militärstrategiska till miljöpolitiska.⁴

När det år 1991 stod klart att en bro över Öresund skulle byggas var meningarna delade. På ena sidan återfanns en brokig skara kritiker. Hade projektets miljöeffekter verkligen utretts, var de skyhöga kostnaderna försvarbara och skulle inte bron inne-

bära ett ökat inflöde av illegala substanser och en tilltagande illegal invandring?⁵ Kritiken hördes i Danmark, men var starkare i Sverige. Broprojektet anklagades för att vara toppstyrt och helt obefogad var inte kritiken. Det var i hög grad lokala politiker i Själland och Skåne som drev på. Med bronns hjälp ville man vända den lokala, negativa ekonomiska trenden. Kontakterna över Sundet mellan arbetsmarknad, universitet och näringsliv var varken starka eller många under det sena 1900-talet. Enligt politikerna skulle bron bli en katalysator för snabb regional integration. Begrepp som ökad rörlighet och gränslöshet återkom ständigt i retoriken. När en timmes resväg blev tio minuter skulle Öresundsområdet förvandlas till en europeisk tillväxtregion. Man kan säga att regionbygget var *konceptdrivet* och det gavs en starkt övertalande och besvärjande ton: låt oss tillsammans skapa en region.⁶

De sätt på vilka brobygget organiserades och presenterades inför omvärlden kom att spegla många av den nya ekonomins favoritord: globalisering, upplevelseekonomi, nätverks- och kunskapssamhälle. Inte minst påfallande var satsningen på att sälja in denna nya region i det som ibland kallas *the catwalk economy* – konsten att göra sig attraktiv på en snabbt föränderlig global marknad. Brobygget blev ett regionbygge med en skicklig mix av ingenjör- och marknadsföringskonst, i en tid då man i så hög grad tänkte både bron och regionen i termer av *branding*. Den gamla ekonomins ingenjörer, stadsplanerare och byggare blandades med den nya ekonomins *event-managers*, *media consultants*, *brand builders*, *destination developers* och *place-marketeers* – specialister på iscensättning, kommunikation och profilering. Det var också under dessa år som det utvecklades ett speciellt *Öre-speak*, konsulternas och marknadsförarnas efterhand något tröttsamma tal om »världens bästa region«.

Under brobyggets sex år iscensattes regionens dynamik och dramatik i hög grad genom produktionen av visioner och begivenheter – en markant händelse, en stark upplevelse, en magisk atmosfär. Det gällde att göra sig synlig och framstå som en attraktiv lokalitet, att kunna inteckna framtiden med löften om expansion och kreativitet.⁷ Det markanta med dessa år av förberedelser, väntan och förväntan var att kritiken förbleknade. Mycket av den tidigare diskussionen kring miljöproblem, trafikstockningar och ohämmad tillväxt fick inte riktigt fäste. Bron byggdes i en tid när 1970-talets motstånd mot massbilism och storstadstillväxt hade klingat av, men innan växthuseffekten hade satts på agendan. Bromotståndet kom av sig och bron stod där till slut som ett avvärjande monument över framtiden, och som en kraftfull aktör: »bron skapade«, »bron medförde«, »bron förhindrade eller underlättade«... Sällan har ett regionbygge haft en lika tydlig huvudperson.

I den tryckta versionen av boken fanns på denna sida en karta över Danmark och södra Sverige. Själland och Skåne var markerade med grön färg.

Hur kan man avgränsa en transnationell region? Som Hanne Sanders påpekar i sin artikel är nationsgränsen den enda knivskarpa linjen. Men var börjar och slutar regionen på ömse sidor gränsen? Kartans färger blir mer av en besvärjelse, klokt nog har man i andra sammanhang betonat regionens öppenhet. Det är brukarna som bestämmer dragningsfältets omfång.

Barriärer och frustrationer

När bron äntligen stod färdig fanns en otålighet och en förväntan om snabba resultat som bäddade för besvikelser. Knappt hade bron öppnat innan medierna svängde från euforiska betraktelser om en ljus framtid till reportage om de usla trafiksiffrorna, de många barriärerna och irritationsmomenten. Vart tog regionen vägen? En besvikelsens liturgi skapades och plötsligt var alla så efterkloka: vad var det vi sa? Den molokna stämningen hade också att göra med den nya lågkonjunkturen. Bron hade byggts i en exceptionell högkonjunktur, men just när den stod klar hade IT-bubblan brustit och aktiemarknaden rasat. Bland somliga aktörer skapade bakspelet en känsla av uppgivenhet. Var drömmarna om ett kosmopolitiskt kraftcentrum över Öresund orealistiska?

Det intressanta är att denna epok i så hög grad blev barriärernas tid. Det var framförallt tre typer av barriärer man fokuserade på i massmedier, debatt och forskning. Den första barriären handlade om bropriset för biltrafiken. Berodde inte den alltför dåliga resestatistiken på att det var för dyrt att ta sig över Sundet? Så fanns det den byråkratiska barriären. I medierna vimlade det av närmast kafkaartade skildringar av små och stora problem med att röra sig över Sundet. Hur kunde man få en skattsedel eller ens hyra en video utan ett nytt personnummer? Varför var veterinärbestämmelserna så oerhört krångliga om man ville ta hunden över bron? Hur skulle svensk barnledighet räknas mot danskt barselorlov?

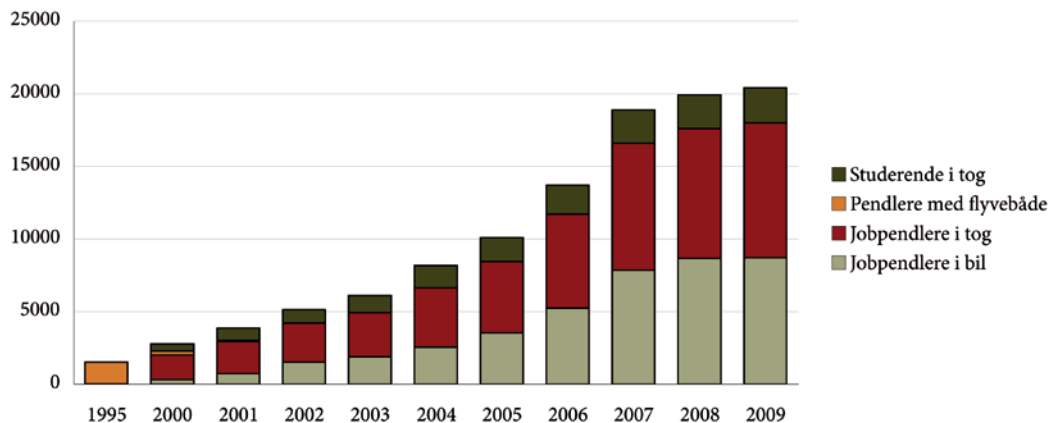
Den tredje barriären var kulturskillnader som hinder för regionens utveckling. Nu talades mycket om danska och svenska kulturskillnader, i termer av olika mentaliteter, företagskulturer och förhållningssätt, på ett förenklande sätt som byggde upp en barriär mellan två »nationella kulturer«.

Det positiva med diskussionen kring barriärer var att den gav en mer realistisk bild av regionbyggets problem, ett slags tillnyktring efter euforin, men diskussionerna fick lätt en passiviserande effekt och inbjöd till klagosånger om vad *andra* borde göra för att integrationsprojektet skulle ta fart. Det blev ofta lamentationer av typen »Om bara...«. Om bara skatteministrarna kunde ta sig samman och producera ett nytt skatteavtal, om bara regeringstjänstemännen kunde ta itu med alla irritationsmoment i olika regelsystem. Om bara folk kunde lära sig förstå språket och kulturen på andra sidan Sundet bättre...

Frustrationerna, friktionerna och käbblen var dock även ett tecken på att något höll på att hända, när man nu gav sig i kast med att försöka förverkliga regiondrömmarna. Man ska inte underskatta irritationens integrerande kraft.



Antal pendlere – Øresund Syd



De nya regionauterna

Samtidigt som debatten under bronns första år i hög grad fokuserade på problemen tog nya generationer regionen i besittning. Vi har utgått från Tom O'Dells term regionauter som en samlande beteckning⁸ för de aktörer som lärt sig bruka regionen på olika sätt. Bakom resestatistiken döljer sig olika kategorier av regionauter, från pendlare, arbetssökande och studenter till shoppingturister och nöjeskonsumenter. Gemensamt för dem alla är att de sakta men säkert skaffar sig en ny regional kompetens, de lär sig hantera två nationer i sin vardag. Nya Öresundskonsumenter undersöker vad som är billigare, bättre eller mer intressant på andra sidan bron och skapar ett transnationellt inköps- och nöjeslandskap. Men man kan diskutera i hur hög grad inköpsresor till Svåger-torp eller Tivoli-utflykter är en integrerande kraft. En mer avgörande form för konsumtion har kommit att handla om bostadsval. I takt med att priserna på lägenheter och hus i Öresundsregionen snabbt förändrades, inte minst genom de starka prisstegringarna i Köpenhamnsområdet, skapades en transnationell bostadsmarknad i en grad som överraskat många, inte minst genom att flyttlassen under de senaste åren i så hög grad kom att gå från Själland till Skåne, med en begynnande tillbakaflyttning under 2009.

Pendlarnas region formas så av asymmetrier i både arbets- och bostadsmarknad. Var är det möjligt att bo – som ung ensamstående, som barnfamilj eller sommarstugeägare? Det skapas en växlande kartbild formad av huspriser, kommunikationsmöjligheter och eftersökta element i närmiljön. Arbetsmarknaden formas av skillnader i

arbetslöshetssiffror, löne- och anställningsvillkor och på längre sikt av den demografiska obalansen, där Skåne har en betydligt yngre befolkning än Köpenhamnsområdet.

De nya regionauterna lär sig således inte bara det fysiska landskapet med trafiksystem, pendlingsmöjligheter, erbjudanden om arbete, boende, konsumtion och fritid på andra sidan bron. De blir även skickliga på att navigera i det nya kulturella landskapet och undersöker de möjligheter och hinder som ligger i skilda danska och svenska traditioner och förhållningssätt, marknadsvillkor, regler och paragrafer.

De tio åren med bron visar att vissa idéer, människor, aktiviteter och varor lätt glider över gränsen, medan andra har svårt att korsa den. Men lutningarna på bron måste skifta för att en regional dynamik ska skapas.

Det är sådana asymmetrier som diskuteras i bokens första del. Jacob Vestergaard visar hur bron har blivit en del av vardagen för en växande skara pendlare och hur resandet förändrats och expanderat kraftigt under senare år. I flera av de följande bidragen diskuteras så erfarenheterna bakom siffrorna. Per Olof Berg och Guje Sevón frågar för vem regionen finns. Hur skiftar den gestalt, innehåll och betydelse beroende på utsiktspunkten? Tom O'Dell diskuterar hur regionen skapas på ett annat plan – i pendlarnas vardagliga praktiker och känslor av hemmastaddhet. Caroline Beck följer en pendlare över bron och lyssnar till hans upplevelser av regionen, medan Fredrik Nilsson kontrasterar två mycket olika flöden, strömmen av pendlande bilister och smuggetrafiken. Hur formar de gränsövergången och bropassagen? Orvar Löfgren visar hur regionen blir en arkipelag snarare än ett homogent territorium, när olika aktörers föreställningar och aktiviteter ställs mot varandra. Vilka regionauter är önskade och oönskade?

Nationella kontraster

En av utgångspunkterna för Öresundsregionen var att den skulle förena två små och ganska likartade nationer. Här, menade man, fanns inte de stora nationella egon som gjorde det svårt för Storbritannien och Frankrike att bygga en gemensam region utifrån tunnelprojektet över Kanalen, eller den ojämlikhet i skala och makt som gjort samarbetet mellan Danmark och Tyskland i Sönderjylland till ett svårhanterligt projekt. Regionbygget rymmer dock en ständig balansakt där två nationers intressen, traditioner och lagar, men även den nationella fåfången måste hanteras. Paradoxalt nog har regionbygget gjort de två nationerna mer synliga och det på flera sätt. Här möts två välfärdsnationer, där staten under 1900-talet varit en mycket homogeniserande kraft i skapandet av inte bara nationella regler, men även rutiner och vanor. Hur ska ett kök eller ett daghem inrättas, hur ska en kurs examineras på universitetet, ett företag be-

skattas? Det har skapats nationella standarder som även har kommit att gälla oskrivna regler, förhållningssätt och vanor: »Så gör vi här hemma!« Det nationella har gömt sig i föreställningar om vad som är normalt och självklart, och mycket av detta som tagits för givet kom att provoceras när kontakterna över Öresund intensifierades.

I två inlägg diskuterar Hanne Sanders och Gunnar Alsmark denna nationella infärgning av regionen. Sanders tar sin utgångspunkt i hur kunskap eller okunskap om människorna på andra sidan bron skapas. I takt med att kontakterna ökat har även behovet av att stereotypisera »folket på andra sidan bron« blivit starkare, en utveckling som Gunnar Alsmark diskuterar i sitt bidrag. I talet om grannfolken finns även en traditionell rivalitet: här är det nordiska länder som älskar att jämföra sig med varandra. Vi speglar oss helst i människor som inte är alltför olika oss, och här blir de små olikheterna viktiga. Närheten i sätten att vara och tänka kan bli provocerande. Vi känner igen oss oroväckande mycket, och detta kan skapa ett behov av avgränsning eller snarare utgränsning. Allt det vi inte vill vara eller kännas vid projiceras utanför oss, och i detta fall kan det läggas på det betryggande avstånd som kallas »utomlands«, på andra sidan gränsen. Främlingsfientligheten finns inte hos oss svenskar, men hos danskarna, förbudsmentalitet är något som bara svenskarna har.

En annan fråga som återkommer i det mediala bruset handlar om drömmarna om en framtida gemensam identitet: när blir vi öresundare? Som flera av författarna visar är frågan fel ställd. För regionauterna handlar det inte så mycket om identitet som om sätt att göra sig hemmastadda på båda sidor Sundet. Det är i denna vardagliga hemmastaddhet som regionen växer fram och det gör den på ett mycket ojämnt sätt. För vissa grupper är regionen viktig och intressant, för andra mindre så.

Men frågan är också vilka som bjuds in till regionbygget. En bärande tankefigur under regionbygget har varit integration, ett svårhanterligt honnörsord som givits mycket skiftande innebörder. Inför broinvidningen fanns det drömmar om sammanmältning, om hur danskt och svenskt skulle gå upp i en högre enhet. Slående är just hur den kulturella mångfalden i en invandratät region som denna reducerades till två homogena nationella kulturer. Som Tom O'Dell påpekar i sitt inlägg bejakas danskars och svenskars rörelse över gränsen som något berikande och önskvärt – en kreativ integration. Parallellt har det funnits en diskussion om en annan, utomskandinavisk invandring. Här handlar det ofta om globaliseringen som problem, om gettobildningar, utanförskap och inflödet av »fel sorts« regionbyggare. En hotande mångfald ställs mot en berikande integration.

Vad som förenar de två berättelserna är dock den ständiga kulturella förenklingen där danskt ställs mot svenskt, infödda mot invandrare. Här reduceras människors bak-

grund och erfarenheter av klass, uppväxtvillkor, generations- och könserfarenheter till enkla boxar – en problematik som Per-Markku Ristilampi diskuterar i sin artikel. Inför brobygget talades det entusiastiskt om hur regionen skulle skapa kreativ energi och mångfald. Christian Tangkjær följer hur denna potential förvaltats.

Boken avslutas med två historiska tillbakablickar. Markus Idvall tar sin utgångspunkt i en debatt som snabbt glömdes bort. Vad hände med brotoståndet och brotoståndarna? Karen Lisa Goldsmith Salomon följer i ett montage mycket olika resenärer över Sundet, från danska judars dramatiska flykt under andra världskriget till de sätt på vilka resandet sakta förvandlats till en självklarhet under senare år.

Deras tillbakablickar påminner oss om vad som blir synligt och osynligt, viktigt och oviktigt eller förutsägbart och oförutsägbart. Ett transnationellt regionbygge innebär ständiga överraskningar, politiska balansakter och ekonomiska asymmetrier. Den viktigaste lärdomen är dock att ta sin utgångspunkt inte så mycket i programmatiska utspel och önskedrömmar utan i de sätt som människor på ömse sidor Sundet – men även ute i världen – väljer att utnyttja eller inte utnyttja de möjligheter som en region med två nationer och befolkad av många nationaliteter erbjuder.

Noter

1. *Norrköpings Tidningar*, 14/9 2009.
2. *Sydsvenskan (SDS)*, 12/11 2009.
3. *Ibid.*
4. Markus Idvall, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Lund 2000.
5. Fredrik Nilsson, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Lund 1999.
6. Se t.ex. *Invoking a Transnational Metropolis. The making of the Öresund region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000; *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002; Richard Ek, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytm*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet 2003; Jesper Falkheimer, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*. Göteborg & Stockholm 2004.
7. Se Anders Linde-Laursen & Christian Tangkjær, »Place-Making in the Global Village. Øresund: a Brand New Future?«, *Regional Policies in Europe. Soft Features for Innovative Cross-Border Cooperation*, red. Friedrich M. Zimmermann & Susanne Janschitz, Graz 2004, s. 9–29; Orvar Löfgren, »Regionauts and the transformation of cross border regions. Contrasting Scandinavian experiences«, *European Urban and Regional Studies*, vol. 15:3, 2008, s. 195–210.
8. Tom O'Dell, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 2003:19, s. 31–53.

Referenser

Källor

Norrköpings Tidningar, 14/9 2009

Sydsvenskan (SDS), 12/11 2009

Litteratur

Ek, Richard, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytm*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet 2003

Falkheimer, Jesper, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier 4, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2004

Idvall, Markus, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund 2000

Invoking a Transnational Metropolis. The making of the Öresund region, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000

Linde-Laursen, Anders & Tangkjær, Christian, »Place-Making in the Global Village. Øresund: a Brand New Future?«, *Regional Policies in Europe. Soft Features for Innovative Cross-Border Cooperation*, red. Friedrich M. Zimmermann & Susanne Janschitz, Leykam, Graz 2004, s. 9–29

Löfgren, Orvar, »Regionauts and the transformation of cross border regions. Contrasting Scandinavian experiences«, *European Urban and Regional Studies*, vol 15:3, 2008, s. 195–210

Nilsson, Fredrik, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund 1999

O'Dell, Tom, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 2003:19, s. 31–53

Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002

I den tryckta versionen av boken fanns på denna sida ett fotografi på flera personer som springer på Öresundsbron. Brons pyloner syns i bakgrunden. De springande har lappar med nummer fästa på överkroppen. Till höger står en person i varselväst som håller en soppåse.

BROEN DER BYGGEDE BROER!

EN BERETNING OM DE STRUKTURELLE OG MENNESKELIGE FORANDRINGER OMKRING ØRESUND SIDEN ÅR 2000

Jacob Vestergaard

»... og så har jeg verdens smukkeste vej til og fra arbejde.« Bemærkningen faldt på et møde, vi havde med pendlere på broen, nogle af de danskere, som i de senere år har valgt at bosætte sig i Sydsverige og pendle i bil over broen til deres arbejdspladser i København og omegn.

Mødet var kommet i stand på pendlernes foranledning. De inviterede os simpelthen til middag, så de samtidig kunne holde øje med børnene i et af deres nye, flotte huse i Sverige. Vi har haft flere møder med pendlere, men dette møde var et møde med indbegrebet af en helt ny gruppe »øresundere«. Deltagerne var veluddannede, havde gode job i Danmark, gode biler, tyske eller svenske, på svenske nummerplader, og de boede godt. De havde mange idéer til, hvordan vi kunne gøre hverdagen lettere for pendlere – og vi havde også en god diskussion om prissætningen, sådan som vi altid har, når vi mødes med pendlere.

Og så kom det til sidst: Lovprisningen af det gode liv i Sverige, orden og reda, god offentlig service, gode butikker med friske, billige dagligvarer, gode daginstitutioner og skoler, gode naboer – og altså en smuk tur i solopgang eller -nedgang hen over Øresundsbron som prikken over i'et på vej til og fra arbejde.

Den store stigning i antallet af pendlere betegnes ofte som beviset på, at »integrationen« omkring Øresund er lykkedes. I skåltaler er billedsproget ofte præget af varme, fællesskaber – ja, nærmest et kærlighedsforhold mellem svenskere og danskere omkring Øresund.

I den politiske retorik om Øresund er ordet integration entydigt positivt ladet. Men i andre politiske sammenhænge – i forhold til etniske og religiøse minoriteter – i både Sverige og Danmark er integration ofte forbundet med billeder i grå eller negative nu-

ancer. I diskussionen om Øresund er begrebet »integration« en mangfoldighed og ikke noget homogent. Egentlig ville det være mere præcist at tale om interaktionen i Øresundsregionen: Der er fortsat forskelle, og det er forskellene, der driver udviklingen og skaber den dansk-svenske cocktail, som i varierende styrke udgør integrationen.

Efter mange år med ansvaret for udviklingen af markedet for Øresundsbron er jeg blevet lidt afhængig af at vide noget om vores nuværende og potentielle kunder. Hvad er det for faktorer, der driver markedet? Hvor skal vi sætte ind med initiativer, PR og markedsføring for at stimulere udviklingen? Hvad er det, der lokker – og hvad er det, der skræmmer? Gennem årene har vi gennemført mange undersøgelser – opinionsundersøgelser, markedsundersøgelser, kundetilfredshedsundersøgelser – og analyser af den faktiske virkning af de markeds-mæssige tiltag, som vi har gjort med vores priser, produkter og kommunikation. Alt sammen for at blive klogere og dygtigere til at navigere i markedet.

Den stort tænkte vision om bro og region blev skabt af forskere og politikerne på begge sider af Sundet i begyndelsen af 1990'erne. Anlægsarbejderne gik i gang i 1995, og 1. juli år 2000 stod den der, broen, pakket ind i fest og storladen retorik som en gave til samfundene på begge sider.

Nysgerrigheden prægede befolkningen på begge side af broen, da den åbnede den 1. juli 2000. En reklamekampagne og en *grand opening* med kongelige, statsministre og alt, hvad der kunne krybe og gå af notabiliteter fra regionen, havde gjort det klart for danskere og svenskere, at her skete noget nyt. Og det skulle prøves. Trafikken drøede over broen i en måned. Og så var det slut!

Mange havde forventet et stort spring i trafikken fra dag ét – men ikke så mange havde tænkt på, hvordan og specielt *hvorfor* trafikken skulle begynde at rulle? Og da den første nysgerrighed havde lagt sig – og det at køre over broen var prøvet én gang – så havde folk ikke rigtig nogen grund til at ændre vaner: Man tog stadig på søndagsudflugt i egen region eller land, der var ingen familie eller venner at besøge på den anden side af broen, mon garantibestemmelserne nu gælder, hvis vi køber vores køleskab, vaskemaskine, tv eller musikanlæg på den anden side af Sundet, og hvad skal vi i grunden derovre? – for slet ikke at tale om den usikkerhed, der var fra myndighedernes side om beskatning, sociale ydelser etc., hvis nogen var så tåbelig at spørge om mulighed for job eller bolig på den anden side.

I aftalen mellem den danske og den svenske regering fra 1991 omtales etableringen af et fælles bolig- og arbejdsmarked omkring Øresund for første gang. I 1993 dannes Øresundskomiteen som det regionale politiske samarbejdsorgan, der blandt andet skal se på muligheder og rammebetingelserne for integrationen omkring Øresund. I 1999

udgiver de to landes regeringer en såkaldt barriererapport, der omtaler knap 40 barrierer, som vil modvirke integrationen i Øresundsregionen. Alle steder tales der om skatten, om pensionsopsparingen, om de sociale ydelser, om arbejdsløshedsforsikringer etc. Emner, som er helt vitale, hvis du skal skifte job eller bo i et andet land og samtidig have et bare nogenlunde overblik over de økonomiske konsekvenser. Vi taler altså ikke om at flytte fra en provins til en hovedstad, vi taler om at flytte til et andet land, en anden administration, en anden kultur og et andet sprog.

Først i 2003 – tre år efter broens åbning – indgår Sverige og Danmark en skatteaftale, som rydder tilstrækkelig mange usikkerheder af vejen, og indfører et »brofradrag« for passage af broen. Og dermed er forudsætningerne for at skabe et integreret bolig- og arbejdsmarked – lidt forsinket – endelig på plads. 12 år efter at visionen første gang blev formuleret i den politiske aftale om at bygge broen. Ikke alt er løst, men tilstrækkeligt til at proppen går af ketchupflasken, og integrationen virkelig tager fart.

Nu er skatteforholdene enkle og til at forstå for de danskere, som ikke kan få råd til en bolig i hovedstadsområdet, eller for dem, der gerne vil skifte lejligheden ud med hus og have – eller den gruppe, som flytter til Sverige, fordi de kan få en ordentlig bil til en overkommelig pris (set med danske øjne).

Aftalen virker også for de svenskere, som vover sig over broen til det »vilde« danske arbejdsmarked, hvor man antager og fyrer folk efter forretningens gang og ikke efter den enkeltes tryghedsbehov. Og svenskerne er – og føler sig – meget velkomne i Danmark. Og ikke mindst i 2008 og 2009 har det på grund af udviklingen i valutakurserne været en fest at få sin løn i danske kroner, når man bor i Sverige.

Før broen åbnede, var der flere, som flyttede fra Skåne til Sjælland end omvendt. Men siden år 2000 er det flytningen fra Sjælland til Skåne, som har været udtalt. I 2006 toppede ejendomspriserne i Danmark – og i 2006 og 2007 toppede tilflytningen af danskere til Skåne med henholdsvis 4.300 og 4.400 personer. Danskerne har i flere år udgjort den største indvandrergruppe i Sydsverige, og de har primært bosat sig i de nye kvarterer i Malmø og i de nye boligområder i nærheden af brofæstet på den svenske side.

Efterhånden begynder specielt de unge svenskere at finde ud af, at der er penge at tjene ved at arbejde i Danmark. Og at der er job at få. Arbejdsløsheden i Danmark svinder ind til næsten ingenting, under 2 procent fra 2005, inden den når bunden i 2008 med 1,6 procent. Og der er rigelig med job at få. De unge svenskere må ganske vist give afkald på den svenske tryghedsmodel til fordel for den danske flexicuritymodel. Men de unge svenskere mener også, at arbejdet i Danmark vil gavne deres karrierer (84 procent har denne holdning). Fra 2005 til 2007 steg tilgangen af »nye« svenskere på det danske arbejdsmarked fra 1.391 til 6.667. I løbet af 2008, hvor krisen mærkes med

stigende intensitet, falder antallet af nye svenskere til 5.798, og i 2009 faldt antallet af nye svenskere på det danske arbejdsmarked yderligere til 2.929.

Danskernes køb af fritidshuse i Sverige er også boomet efter broens åbning. Mere end 6 procent af alle fritidshuse i Skåne, Halland og Blekinge er ejet af danskere.

Den finansielle krise har understreget, at udviklingen i samfundsøkonomien har meget stor betydning for trafikken over Øresundsbron. Den er jo naturligt præget af faldende eksport, af lavere aktivitet i erhvervslivet, af frygten for arbejdsløshed og af de faldende boligpriser i københavnsområdet. Men selv under krisen viser strukturændringerne omkring Øresund sig at være meget stærke: Trods faldet i boligpriserne i København er nettotilflytningen til Sverige stadig stor, trods stigende arbejdsløshed i Danmark får svenskerne stadig job i København – og krisen har, som noget nyt, sat virkelig fart i den danske fritidstrafik til Sverige efter billige indkøb. Den trafik er vokset så meget, at den har kunnet opveje den konjunkturmæssige nedgang og holde broens trafikvækst over nul i 2009, hvilket er et særsyn, hvis vi ser på trafikken på andre strækninger, færger, landegrænser etc.

Vi taler om integrationen i det, vi kalder Øresundsregionen. Regionen er defineret ud fra sine administrationsmæssige og geografiske grænser: Den omfatter 3,7 millioner mennesker, som bor i Skåne, på Sjælland, på Lolland-Falster og på Bornholm.

Regionens relevans er tættest knyttet til storbyerne København og Malmø. Det er her, de store forandringer er sket, det er her, optimismen kan aflæses i antallet af byggekraner, ny arkitektur, ny forskning og udvikling, nye internationale hovedkvarterer etc. Men hele regionen – og også områder uden for – har gradvist fået en anderledes »centrum-periferi«-opfattelse. Den mentale geografi er forandret, og aktionsradius for oplevelser, indkøb, bolig eller arbejde er blevet ændret over et meget stort område og for rigtig mange mennesker. Et tydeligt eksempel herpå er, at Københavns Lufthavn i Kastrup – som er vital for hele regionens konkurrencekraft – nu betegnes som »vores lufthavn« af skåningene.

De første trin på en integrationstrappe er præget af nysgerrighed: Oplevelser, natur, kultur, sport etc. danner basis for de første nye ture til et nyt område. Efterhånden som de nysgerrige bevæger sig opad på integrationsstigen, bliver kendskabsniveauet til det »nye« gradvist større: Du kan finde de bedste udstillinger, du udvider dit repertoire af madoplevelser eller finder fordelagtige indkøbsmuligheder. Endnu senere kommer måske bosættelser eller arbejde, venner, familie etc.

Det er den gængse opfattelse af et integrationsforløb. Men i Øresundsregionen er rammerne blevet sprængt på flere forskellige fronter. Skatteaftalen, huspriserne i Dan-

mark og manglen på arbejdskraft i København betød nogle store spring i integrationen.

Men også på fritidsområdet har der været spring: København som metropol trækker naturligvis voldsomt. Svenskerne er begyndt at bruge byen mange gange i løbet af et år til oplevelser, indkøb – eller bare til »hygge«. Skåningene har simpelthen taget »deres« hovedstad til sig, de bruger den, de arbejder i den – og de hygger sig i den.

Modsat har danskerne været lidt træge i optrækket. Gradvist har de dog opdaget de gode kunststillinger, Malmö Opera, Malmöfestivalen – og ikke mindst de gode shoppingmuligheder i Sverige. Det startede i de svenske outlets, som var et relativt ukendt begreb i Danmark, da broen åbnede. I dag ved både danskere og svenskere godt, hvad de skal gå på indkøb efter på den anden side af grænsen.

Men i de sidste par år har Sverige været »på tilbud«. Kronekursen har betydet et reelt »rea« set med danske øjne, og danskerne er strømmet til for at handle. I weekenderne i 2009 har vi set stigninger i den danske trafik mod Sverige på mellem 30 og 60 procent i forhold til situationen for et år siden. Hvem sagde finanskrisen?

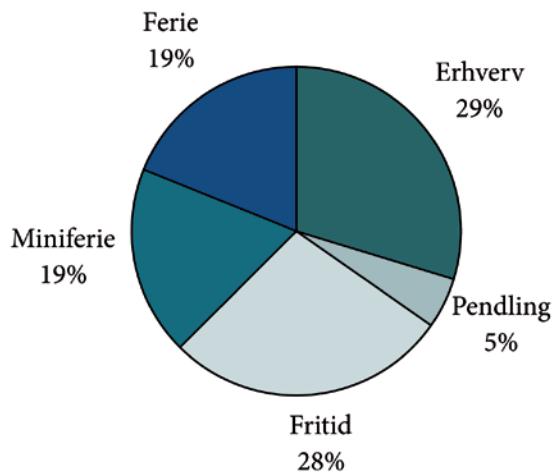
Den bratte stigning i den danske handel i Sverige er et yderligere hop på integrationsstigen. For selvom den svenske kronekurs retter sig igen, så er der i kraft af »tilbudsperioden« skabt en varig viden om og kontakt med de svenske butikker hos en ny, stor gruppe danskere. De vil fortsat finde fordele og fornøjelser i Sverige i årene fremover.

Der har altid været grænsehandel fra den svenske side mod Danmark: Langt hovedparten af svenskerne, som har et ærinde i Danmark, husker at tage en kasse øl eller to med hjem. Men lørdagspromenaden på Strøget i København indgår i flere og flere svenskeres aktiviteter flere gange i løbet af året – især om sommeren og op mod jul.

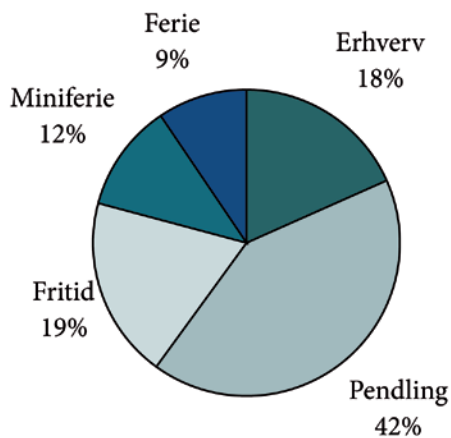
Alle disse ting har naturligvis betydet en voldsom stigning i trafikken: I 2001 (det første hele driftsår for Øresundsbron) tog 35.000 mennesker over broen hver dag i tog og bil. I 2009 var tallet 72.000. Men i 2001 var 66 procent af biltrafikken ferie- eller fritidsrejser, mens det tal i 2008 kun udgjorde 39 procent af trafikken. Pendlingen har betydet utrolig meget for denne udvikling. Omkring 40 procent af biltrafikken over Øresund er pendlertrafik, og hvor der før broen åbnede var knap 2.000 pendlere, så er dette tal mere end fordoblet i dag til godt 20.000 daglige pendlere over broen.

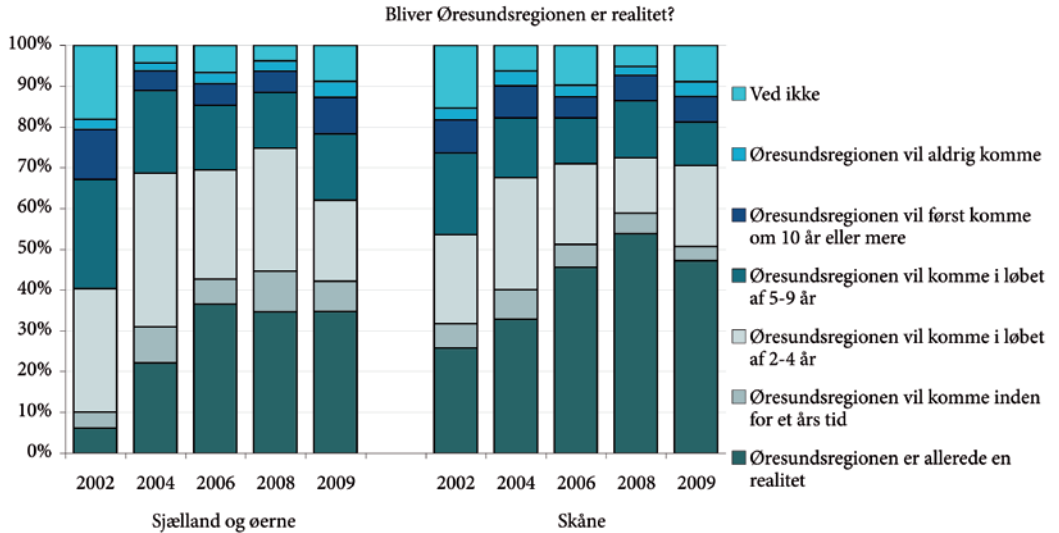
Broen har altså udviklet sig til at være en vigtig trafikåre i hverdagen i Øresundsregionen. Det har naturligvis også påvirket opfattelsen af broen og regionen. Mange flere er positive over for broen, som opfattes som effektiv, tilgængelig, moderne, brobyggende og hjælpsom. Flere og flere mener, at Øresundsregionen er ved at være en realitet: 76 procent af sjællænderne har mødt svensktalende i danske butikker, ca. 70 procent af skåningerne og sjællænderne kender danskere, som er flyttet til Sverige – og næsten

Rejseformål for personbiler over Øresundsbron
2001



Rejseformål for personbiler over Øresundsbron
2009





85 procent af både sjællændere og skåninge synes, at det er godt, at flere bosætter sig, studerer eller får arbejde på den anden side af Øresund. Myten om et dansk/svensk had-kærligheds-forhold må anses for endeligt aflivet, og vi kan vist godt tillade os at tale om en folkelig opbakning til projekt Øresundsregion.

Øresundsbron er blevet en indfaldsvej til København. I dag er der flere togpassagerer, som passerer Øresundsbron mellem Sverige og Danmark, end der er togpassagerer, som passerer Storebæltsbroen mellem Fyn og Sjælland, som dog er en intern dansk transportvej. Og om nogle år vil der køre flere passagerer med tog over Øresundsbron, end der vil køre med kystbanen fra Nordsjælland mod København.

I dag kører ca. 20.000 biler per døgn over Øresundsbron. På Hillerødmotorvejen ind mod København kører omkring 50.000, og på Køge Bugt Motorvejen mellem Køge og København kører 100.000 per døgn. Så der er et stykke vej endnu, før Øresundsbron kommer op i disse trafiktal. Og til den tid skal vi nok have bygget en bro mere.

Visionen om Øresundsregionen blev skabt af politikerne i begyndelsen af 1990'erne. Indtil da havde diskussionen om Øresund bare været en diskussion om at få en hurtigere forbindelse mellem Skandinavien og kontinentet. Men idéen om at gøre samfundene omkring Øresund til en ny europæisk region faldt godt i tråd med den tids diskussion om nationalstaternes faldende betydning i forhold til internationale samarbejder og regionale styrkepositioner.

Idéen om regionen – og de mange initiativer, som er fulgt efter – har styrket Øresundsregionens internationale position – og den interaktion, vi har oplevet, har styrket både økonomien og udviklingen på begge siden af Sundet. Både Malmö og København er fundamentalt forandrede i forhold til situationen, da beslutningen om Øresundsbron blev taget. Og på mange måder har udviklingen omkring broen gjort økonomierne på begge sider mere robuste over for konjunkturudsving, fordi vi kan udnytte hinandens styrker til at sikre mere handel, mere beskæftigelse, flere investeringer – og dermed større økonomisk tilvækst totalt set end andre steder i Danmark og Sverige.

Da visionen blev grundlagt, var der ikke mange, der havde fantasi til at forudse den udvikling, som vi har set i især de sidste 6-7 år. I dag ved vi meget mere om, hvilke barrierer der kan være blokerende for udviklingen i samvirket mellem to nationer – og vi ved meget mere om, hvilke kræfter der skal stimuleres for at skabe et nyt vækstlag i en nyskabt region.

I denne artikel har jeg lagt megen vægt på tal og håndgribelige ændringer, som har fremmet integration og trafik i Øresundsregionen. Men den mentale barriere har nok været den største forhindring for udfoldelsen af det fulde potentiale. Menneskets vaner er svære at bryde både som privatperson og som professionel. Tryghed spiller en væsentlig rolle – og basis for trygheden er information. I Øresunds tilfælde har informationskilderne næsten udelukkende været offentlige organisationer eller Øresundsbron. Gradvist er aktørerne, turisterhvervet, kulturlivet og butikkerne kommet til og har gennem deres markedsføring løftet informationsniveauet. Det betyder, at den enkelte øresunder i dag har mulighed for at søge information og viden om det meste – og dermed skaffe tryghed om sine beslutninger.

Men manglen på medieinteresse og initiativer fra de traditionelle medier har i de første ti år af broens levetid være eklatant. Først i de senere år er der begyndt at være redaktionel omtale af mulighederne på den anden side, men hverken svenske eller danske medier har et regionalt perspektiv i deres dækning. Det vil sige, de forholder sig ikke kritisk til øresundsdaysordenen, sådan som de forholder sig kritisk til den hjemlige regionale eller nationale dagsorden. Og dermed opstår et demokratisk vakuum, som ikke nødvendigvis fremmer fællesskab og integration.

De mange mentale broer, der er bygget i de seneste ti år, har ændret hverdagen for mange tusinde mennesker omkring Øresund. Samfundsøkonomisk har de medført vækst og større robusthed over for konjunkturudsving. Men også de studerende, universiteterne og deres forskere har fået gavn af det større volumen, der er kommet i den akademiske verden ved at lægge kapaciteten på begge sider af Sundet sammen. Og for erhvervslivet er markederne blevet større, det er blevet mere interessant at placere sig

præcis her, hvis en udenlandsk virksomhed skal finde et hovedkvarter eller et distributionscenter, som skal være centralt placeret i Skandinavien.

Dermed opstår en »economy of scale«, som indvirker positivt på økonomien, på beskæftigelsen – og på attraktiviteten for området. Internationalt rykker vi simpelthen klasser opad inden for forskellige discipliner – og det giver sig blandt andet udslag i mere trafik til og fra regionen, i flere internationale mærkevarebutikker eller i større kulturbegivenheder.

De næste ti år vil bringe et nyt stort løft til Øresundsregionen. Kæmpeprojekter vil ændre tilgængelighed og konkurrencekraft endnu engang: Femern-forbindelsen mellem Danmark og Tyskland er i gang og åbnes efter planen i 2018, nye svenske, danske og tyske jernbaneanlæg vil reducere rejsetiderne mellem Stockholm, Malmö, København, Hamborg og Berlin, måske påbegyndes en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, neutronspltningsanlægget ESS skal bygges i Lund og vil, når det åbner, tiltrække tusindvis af forskere fra hele verden, et nyt verdensklassecentrum i materialevidenskab etableres mellem Lund/København og Hamborg etc. etc.

Potentialet for yderligere integration – forstået som en udvidelse og variation af de mangfoldigheder, som skaber Øresundsregionen – er enormt. Jeg er sikker på, at mulighederne bliver ved med at folde sig ud, at vi skaber en fortsat positiv udvikling, og at der vil opstå flere fællesskaber og aktivitet omkring Øresund. F.eks. begynder folk at forelske sig på tværs af nationalgrænsen, fordi de i stigende grad mødes på arbejdspladserne eller i byen i København eller Malmö. Nye familiemønstre opstår på tværs, og stærke relationer skabes i bredere og bredere dele af befolkningen omkring Sundet. Mangfoldigheden bliver større, befolkningstallene vil formentlig vokse med arbejdskraft fra andre dele af Sverige, Danmark, Europa og verden – og nye relationer vil opstå.

Og netop relationerne mellem mennesker, merværdien i idéerne, væksten som forudsætningen for velfærd på begge sider af Sundet, er hele idéen med satsningen på infrastruktur og udvikling.

Brobygning handler ikke kun om stål og beton. Det handler primært om mennesker. Det har de første ti år med Øresundsbron været et strålende bevis på – og dermed er der endnu større muligheder for folket omkring Øresund i de næste ti.

I den tryckta versionen av boken fanns på denna sida ett fotografi av två personer. I fokus till höger syns en person i profil som håller en ram och ett kuvert. Ur fokus till vänster står en person som tittar på den första personen.

ÖRESUNDSREGIONEN – FINNS DEN?

Per Olof Berg & Guje Sevón

Vill verkligen stockholmarna att Öresundsregionen skall finnas?

Öresundsregionen – finns den? Den frågan ställdes år 2000 av Björn Fjæstad i *Forskning & Framstegs* temanummer om Öresundsregionen.¹ Hans eget svar var »Nej, knappast ännu«. För oss som var bosatta i Köpenhamn och engagerade i utvecklingen av nya regionala institutioner, och som såg hur nya industriella strukturer byggdes upp framför våra ögon, var emellertid frågan om Öresundsregionens existens rent retorisk. Döm därför om vår förvåning, när vi strax efter Öresundsbronns invigning som nyinflyttade till Stockholm entusiastiskt redogjorde för våra erfarenheter från Öresundsregionen och blev konfronterade med en helt annan föreställning:

Öresundsbron, ja, det är väl bra att det blir lättare att ta sig till Europa med bil, men någon annan effekt lär aldrig bron få! ... En Öresundsregion, nej, det kan ni glömma. Det finns inga förutsättningar för det. Det är i Stockholm och Mälardalen, och möjligen i Göteborg, som den framtida utvecklingen kommer att ske, inte nere i Malmö! Och någon ny region är det definitivt inte fråga om!²

Uppenbarligen var det som var en verklighet för oss inte en realitet för andra. Det hör också till saken att föreställningen inte på något sätt var unik, utan visade sig delas av huvudparten av dem vi diskuterade med i Stockholm. Vår slutsats blev krasst, att även om Öresundsregionen existerade som begrepp i Öresund, var så inte fallet i Stockholm!

Om man vill ha svar på frågan om när Öresundsregionen blev till, eller för den delen om den finns idag, så räcker det uppenbarligen inte med den uppfattning som finns inom regionen, dvs. den som skapats lokalt av beslutsfattare, opinionsbildare och invånare. Regionens omland är inte heller homogent; det är i både ekonomisk, social och

kulturell mening starkt diversifierat. Frågan är därför vad som händer om vi betraktar regionen ur andra perspektiv än det lokala: från nationella, internationella och globala horisonter. Hur påverkas bilden av regionen när betraktarna befinner sig på avstånd och följer andra logiker och aktörer som inte huvudsakligen är lokala?

Låt oss därför – för enkelhets skull – ta en närmare titt på hur man verkar ha sett på regionen med dess Öresundsbro. Vi tycker oss kunna urskilja följande distinkta perspektiv: *den lokala nivån* (som vi ingående beskrivit i tidigare rapporter), *den nationella nivån* (som vi stött på i Stockholm och på andra ställen i Sverige och som finns representerad bland centrala partipolitiker och centralbyråkrater i Stockholm), *den transnationella nivån* (framför allt representerad av olika EU-organ) samt slutligen *den globala nivån* (med internationella företag och deras kommersiella marknadslogik). I denna artikel vill vi närmare studera samspelet mellan dessa fyra aktörsnivåer och hur detta kan ha bidragit till uppkomsten av en möjlig Öresundsregion. Vår skildring är högst personligt färgad. Den bygger framför allt på egna erfarenheter av att ha bott och verkat i Köpenhamn och Malmö under 1990-talet och vårt engagemang i och intresse för regionen, både som privatpersoner och som forskare.

Det lokala perspektivet – från arbetsmarknad till varumärke

När vi nu – tio år efter Öresundsbronns invigning – sätter oss ner och rotar i våra minnesfragment, slås vi av normaliteten i det som den gången för ett decennium sedan föreföll så extraordinärt. Trafiken flyter över bron, universiteten samverkar över Sundet, bostads- och arbetspendlingen ökar (med reservation för effekterna av den globala finanskrisen) och det är idag på vissa håll självklart att lokalt se Öresundsregionen som ett reellt geografiskt, administrativt och industriellt fenomen, och inte bara som ett hugskott av ambitiösa samhällsbyggare.

Öresundsbron – en vitamininjektion!

En Öresundsregion var emellertid inte alls självklar, när vi i början av 1990-talet började intressera oss för det som senare kom att bli regionen. Då var planerna på en bro i högsta grad kontroversiella. Broförespråkarnas trafik- och arbetsmarknadspolitiska argument stod mot miljövännernas berättigade rädsla för miljökonsekvenser och allmänna argument mot en förstärkning av bilistsamhället. Den politiska retoriken skilde sig dessutom vid denna tidpunkt något åt på båda sidor av Sundet. Visserligen sågs broprojektet som en möjlig vitamininjektion för hårt drabbade storstadsområden, men

motiven för att driva brofrågorna var något olika. Medan man på den svenska sidan i huvudsak betraktade bron som ett arbetsmarknadspolitiskt projekt såg man på den danska sidan en möjlighet till en expansion av »Stor-København«.

Den politiska situationen i Danmark vid denna tid, med en långvarig borgerlig riksdagsmajoritet och en socialdemokratisk majoritet i Köpenhamns kommun, gjorde också att man sa sig vara svältfödd på nödvändiga infrastruktursatsningar: »Vi står med ryggen mot Sundet, och en bro är enda räddningen«, som en av politikerna uttryckte det under en av många konferenser under denna tid.

Regionen som identitetsprojekt

Byggfasen (1994–2000) handlade om det tekniska byggandet av bron med dess brospänn och pyloner, konstgjorda öar och tunnelement, men också om att med hjälp av bron förankra en Öresundsregion med en distinkt egen identitet, ett eget varumärke (*Human Capital of Scandinavia*³) och egna gränsöverskridande institutioner (Öresundskomiteen, Öresundsuniversitetet, *Öresund Business Group*, m.fl.). I själva verket kom Öresundsbron med alla sina projekt att under många år fungera som ett slags metronom, som tickade fram händelser och evenemang som fäste de sunt skeptiska köpenhamnarnas och egensinniga Malmöbornas uppmärksamhet inte bara på bron, utan också på det som utlovades att bli en ny region. Under denna period inleddes också ett intensivt arbete med att söka stöd och legitimitet hos såväl nationella som europeiska institutioner.

Invigningen (2000) var den händelse som markerade kulmen på ett drygt årslångt planeringsarbete. Händelsen byggdes upp som ett *mega-media event* som riktade sig inte bara till invånarna i regionen, utan också till externa intressenter, inte minst till statsmakten i de två närmast berörda länderna. Syftet med detta var att skapa en bild av Öresundsregionens återfödelse (*renaissance*) som ett slags fågel Fenix (*Gefion*) som växer fram ur askan efter Roskildefreden 1658.⁴ Invånarna skulle känna sig som »öresundare«.

Lokalt skapade brobygget ett regionbyggnadsperspektiv med klara separatistiska övertoner och gränsdragningsstendenser. Det blev verktyget som mobiliserade och stärkte identiteten. Logiken bakom identitetsprojektet var mycket enkel: det gällde att skapa en distinkt, konkurrenskraftig och trovärdig självbild av området och förankra denna dels hos invånarna, dels i omgivningen.

Regionaliseringsrörelsen förekom under en kortvarig period och kännetecknades av höga energinivåer. Många organisationer tvingades ut i nya omloppsbanor eller fick nya riktningar på grund av den allmänt höjda energinivån: »Andra skriver 'mission statements', så det måste vi också göra.«



Öresundsbronns dynamik, som den framställdes i Ekstrabladet strax efter broöppningen. En utstationerad trafikräknare kämpar för att hålla sig vaken i händelselöshetens centrum.

När brobyggarperioden avslutades kylde processen dock snabbt ned och det som under en kort period varit ett extraordinärt tillstånd i regionen återgick hastigt till det ordinära. Inte bara i Stockholm, utan också i Malmö-Köpenhamnsområdet fanns nu en osäkerhet om det verkligen vuxit fram en region kring Sundet mellan Danmark och Sverige.

Ett »varumärke« växer fram kring vetenskap och innovation

Ungefär samtidigt som man i början av 2000-talet, i både Sverige och Danmark, var sysselsatt med större regionaliseringsprojekt – som resulterade i bildandet av Region Skåne respektive Region Sjælland – växte kritiken mot den bristande nationella förståelsen för Öresundsregionen: »[...] båda regeringarna (den danska och den svenska)

ignorerar Öresundsregionen [...] Stockholm lurar sig själv med att inte arbeta strategiskt med Öresundsregionen.«⁵

Anders Olshov, chef för Öresundsinstitutet, konstaterade också att regeringens ointresse gör att varken Sverige eller Danmark drar full nytta av Öresundsregionen: »Politikerna agerar alltför nationellt. Därför står vårt hopp till EU.«⁶ Europeiska unionen hade ju uppmärksammat och aktivt stött regionaliseringssträvandena i allmänhet, och arbetet med utvecklingen av det industriella vetenskapliga samarbetet i Öresundsregionen i synnerhet.

Kontakterna med EU ändrade nu delvis karaktär och kom att inrikta sig mer på närings-, forsknings- och innovationspolitik. Man kan också se hur marknadsföringen av regionen delvis förändrades genom att varumärket *The Human Capital of Scandinavia* tonades ner och gradvis kom att ersättas av *Öresund Science Region*. Samtidigt började kopplingen mellan det som skedde i regionen och EU:s forsknings- och innovationspolitik att bli allt tydligare. Bland annat gavs stora stödbelopp till utveckling av det industriella vetenskapliga samarbetet i regionen, och dessutom erhöll Öresundsregionen 2008 EU-priset *RegioStar* i klassen »Stödkluster och företagsnätverk«. Lunds universitet påstod då i ett pressmeddelande att *Öresund Science Region* är nummer ett i Europa.⁷

Efter skickligt lobbyarbete, där den totala vetenskapliga kompetensen i Öresundsregionen verkar ha varit ett av de avgörande argumenten, togs sedan ytterligare ett steg i regionens utveckling genom beslutet att lokalisera det stora sameuropeiska forskningsprojektet *European Spallation Source* (ESS) till Lund. I det motiv som regionen själv ger för beslutet framhävs bland annat:

Last but not least, there are great preconditions for cooperation with a large number of research intensive activities. In Lund and within Malmö/Copenhagen Region there is top class research within several of those research fields gaining new possibilities at the ESS. This means further possibilities for very rewarding scientific cooperation and spin-off-companies.

Sammantaget verkar det som om cirkeln nu är sluten genom att ESS under sin uppbyggnads- och driftsfas kommer att bidra med ett stort tillskott av kvalificerade arbetstillfällen till regionen – det som från början var ett viktigt motiv för att bygga Öresundsbron och frammana Öresundsregionen! De arbetstillfällen som vi nu ser komma till regionen har dock föga släktskap med dem som förlorades i den svenska verkstads- och varvsindustriella kollaps som en gång var den utlösande faktorn för bygget av bron.

Sverigeperspektivet – att göra dygd av nödvändigheten

Den inledande planeringsfasen för Öresundsbron (1990–1994) var en intensiv period av både teknisk projektering och politisk positionering. Perioden inleddes med den svenska regeringens beslut 1991 att bygga en bro och följdes av en miljöprovning och en slutlig ratificering 1994. Beslutet att bygga Öresundsbron orsakade – milt uttryckt – ett politiskt blåsväder i Sverige med starka spänningar mellan politiska partier och åsikter. Bland annat avgick den svenska miljöministern Olof Johansson i samband med beslutet. Det fanns också stora skillnader i uppfattningar mellan olika instanser. I Sverige sa Naturvårdsverket ja till bron, medan Koncessionsnämnden för miljöskydd sa nej. Skillnader förelåg också mellan svenska och danska myndigheters hantering av brobygget. Bygget av tillfartsvägarna till bron på den danska sidan inleddes till exempel långt innan man i Sverige slutligen ratificerat brobeslutet! Det som dock till slut verkar ha förenat politiker och beslutsfattare på olika nivåer och i de två länderna var dock själva föreställningen om att man genom att minska de fysiska, ekonomiska och institutionella barriärerna mellan länderna skulle kunna åstadkomma en nytändning för den hårt prövade arbetsmarknaden i regionen.

Öresund som en barriär

I ett nationellt svenskt perspektiv sågs Öresundsbron från början som ett rent transportpolitiskt projekt. Planer på att via en fast förbindelse förena Sverige med övriga Europa hade förvisso funnits länge, och det var först senare, i samband med den konkreta lokaliseringen av bron, som arbetsmarknadspolitiska argument på allvar gjorde sitt intåg i debatten. Det nationella intresset för ett brobygge i Skåne var också till en början måttligt, jämförbart med andra liknande nationellt infrastrukturella investeringsprojekt.

Efterhand som processen fortskred väcktes också de nationella intressena av att förbättra förutsättningarna för utveckling av regionen som sådan, då främst som en arbetsmarknadsregion. Detta skulle ske genom att harmonisera regelverken och genom att minska de integrationsbarriärer som regionens företrädare identifierat. Flera tvärnationella kommissioner tillsattes också, och i ett antal utredningar presenterades olika förslag till lösningar, som i många fall dock inte resulterade i konkreta åtgärder. De ambitioner som fanns i Öresundsregionen att öka integrationen genom att minska barriärerna mellan de båda länderna realiserades sällan. Ett av skälen var den politiska logiken på den nationella nivån. Öresundspolitiska frågor behandlades inte i ett regionalt sammanhang utan styckades sönder i de politikområden de närmast hörde till (så-

som skattepolitik, arbetsmarknadspolitik och regionalpolitik), som sedan diskuterades tillsammans med liknande frågor i respektive land.⁸

En fråga om disciplinering av skåningar

Med tiden verkade det emellertid som om det som skedde i regionen blev alltmer svår-förståeligt för beslutsfattare i Stockholm och även för den stora allmänheten i Sverige. I en kolumn i *Aftonbladet* från den 8 augusti 2009 skriver Johan Hakelius:

Jag kan inte påstå att jag begrep mycket när debatten om Öresundsbron var igång [...] Alla dessa skåningar som dök upp med en blick som om de vore nybadade av Johannes Döparen. De småfånigt saliga leendena så snart bron kom på tal, när saken äntligen var biff. Alltihop verkade löjligt, där jag satt häruppe i Stockholm och tittade ned. Skärp er, tänkte jag. Vi pratar om en bro, för jäsiken, inte Jakobs stege. Den går till Danmark, inte till Gud.⁹

En skeptisk reaktion var nog på många sätt typisk för hur »Öresunds-religionen« upplevdes av dem som inte var bosatta i regionen eller direkt involverade i regionbygget. Går man till politikerna och beslutsfattarna i huvudstaden blir bilden ännu mer skeptisk. Så här uttrycker sig Olle Zetterberg:

Öresundsregionen, bah, det vet jag inte. Om du pratar om Köpenhamn är det en region som är känd ute i världen. Öresundsregionen finns det ingen som vet något om. Jag vet inte ens vad Öresundsregionen heter på engelska.¹⁰

Det verkar också som om kraven på politiska förändringar för att minska barriärerna mellan länderna (t.ex. i form av en sänkning av broavgifterna) klingade för allt dövare öron i både Stockholm och Köpenhamn, som då var fullt engagerade i sina egna politiska regionprojekt. I Sverige tycktes det exempelvis som om intresset för Öresundsregionen kom att överskuggas av bildandet av Region Skåne, med allt vad det innebar av utmanande problem, inte minst vad gällde sjuk- och hälsovård. Öresundsfrågorna hamnade också i skymundan av andra intressen som yttrade sig i bildandet och sedermera avvecklingen av Hovedstadens Udviklingsråd och bildandet av Region Sjælland och Hovedstadsregionen. I det svenska nationella perspektivet skulle man också kunna tolka bildandet av Region Skåne som ett led i disciplineringen av separatistiska regionaktivister i Öresundsregionen.

Science Region – en möjlig innovationsplattform

För den svenska nationella nivån var bron från början ett rent tekniskt projekt, en infrastrukturell investering och i huvudsak en uppgift för planerare och organisatö-

rer. Intresset kretsade kring hur en eventuell bro skulle påverka den känsliga miljön, inte kring frågan om konsekvenserna av en region med potential för tillväxt. Med tiden växte emellertid insikten om att regionen skulle kunna vara betydelsefull. Den hade en transnationell karaktär, vilket innebar en viktig politisk resurs i EU-politiken. Dessutom fanns i regionen en vetenskaplig infrastruktur, vilket var viktigt när det gäller EU:s utveckling av sitt projekt *European Research Area*. Genom projektet – och varumärket – *Öresund Science Region* med dess innovationsplattformar, blev plötsligt regionen en tillgång på nationell nivå, om inte annat inför den europeiska dragkampen om ESS. Nu var det inte längre bron som transportlänk som var viktigt utan den transnationella regionen som ett varumärke för ett framväxande vetenskapsbaserat innovationskluster.

Öresundsregionen ger EU legitimitet – och tvärtom

En transnationell modellregion

Öresundsprojektet utvecklades över tiden från infrastrukturprojekt till transnationell europeisk mönsterregion under en process av ömsesidigt beroende mellan regionen och EU. Från början klassificerades Öresundsprojektet som ett rent infrastrukturprojekt kopplat till övergripande Europeiska trafikplaneringen. När EU:s brodiskussioner inleddes på allvar i början av 1990-talet, verkar man också från EU:s sida ha sett det som ett infrastrukturprojekt. Senare, när brobygget inleddes, började också projektet att användas av EU som ett mönsterexempel på EU-stödda infrastrukturinvesteringar. Man betonade den tekniska och administrativa framgången med byggprojektet, men också projektets interregionala komponent. Eller som en tidigare VD för Öresundskomiteen belåtet konstaterar: »Malmö–Köpenhamn är det mest briljanta exemplet på en gränsöverskridande region inom EU.«¹¹

Efterhand som regionaliseringsbegreppet växte sig starkare i Öresundsregionen ökade emellertid såväl EU:s som OECD:s intresse för regionen som ett stort transnationellt regionaliseringsexperiment. I början av 1990-talet slogs EU:s strukturfonder samman och 1996 blev Öresundsregionen upptagen som ett av EU:s gränsregionala samarbetsområden.

[...] Öresundsregionen har blivit EU-kommissionens exempel på lyckade gränsöverskridande regioner i Europa. Den positiva utvärdering (»territorial review«) som OECD gjorde av Öresundsregionen har blivit oerhört uppmärksammat och flitigt citerad.¹²

Detta visade sig inte bara genom att ett markant ökat antal delegationer och kom-

mittéer besökte och studerade den framväxande regionen, utan också genom att det ekonomiska bidraget till regionen delvis ändrade karaktär. Infrastrukurstödet ersattes alltmer av stöd från de interregionala fonderna. Detta stöd ökade starkt, dels i samband med att bron färdigställdes, dels genom att reglerna för strukturfonderna ändrades, så att större medel kunde betalas ut till innovations- och forskningsstöd. Under perioden 2000–2008 tog Öresundsregionen emot stöd på 31,26 miljoner euro för gränsöverskridande aktiviteter inom programmet *Interreg IIIA Öresundsregionen*¹³. Även det politiska stödet från EU ökade som ett emblematiskt exempel på en europeisk »mönsterregion«, eller som Sven Landelius, f.d. VD för Öresundsbrokonsortiet, konstaterade: »Visionen om en integrerad Öresundsregion får också stöd från EU, och i ett EU-perspektiv är Öresundsregionen närmast en modellregion.«¹⁴

En europeisk vetenskapsregion?

Under senare delen av 1990-talet, och speciellt i början av 2000-talet, ledde Lissabonfördraget – vars avsikt var att öka europeisk konkurrenskraft genom kunskapsdriven utveckling – till att vetenskaps- och innovationsfrågor hamnade högt på den politiska dagordningen i Europa. Utvecklingen av *European Research Area (ERA)* och tillkomsten av nya europeiska institutioner (bl.a. *European Innovation*) och forskningsråd (*ERC*), liksom diverse innovationsprogram (bl.a. *PAXIS*), gjorde att Öresundsregionen återigen uppmärksammades. Nu sågs regionen som en potentiell vetenskapsregion, speciellt materialiserat i programmet, men kanske framför allt i konceptet, *Öresund Science Region*. Tydliga exempel på denna uppmärksamhet är att Öresundsregionen dels som nämndes ovan tilldelades *RegioStar*-utmärkelsen för 2008, dels fick fortsatt ekonomiskt stöd, denna gång med en klar innovations- och vetenskapsmotivering. EU har hittills avsatt cirka 90 miljoner euro för integrationsprojekt i Öresundsregionen genom tre olika *Interreg*-program, och nära två miljarder kommer att ha satsats i *Interreg*-projekt fram till år 2015.

Det kanske mest spektakulära utfallet av den vetenskapliga positioneringen av Öresundsregionen är dock beslutet att lokalisera ESS-programmet till regionen. I ett europeiskt perspektiv framstår plötsligt Öresundsregionen – med sin vetenskapsprofil och sitt etablerade samarbete inom *Öresund Science Region* – som en möjlig tankefigur för att på ett legitimt och trovärdigt sätt samla europeiska forskningsresurser till regionen. Eller som *ESS Scandinavia* själv skriver i sin pressrelease i samband med lokaliseringsbeslutet:

»Is Lund the best place to build the world's most advanced centre for materials research?«,

was the question finally resolved by the group of European research ministers who met in Brussels on the evening of the 28th of May, 2009. [...]

The answer was yes. [...] Lund and the Öresund region have excellent conditions for attracting the world's best researchers: several distinguished universities, a broad research-based commercial and industrial scene, well-developed infrastructure, English-speaking population, cutting-edge research within biotechnology and nanoscience.¹⁵

EU på jakt efter projekt och framgångshistorier

Den tanke som slår oss när vi går igenom våra minnesnoteringar och gamla rapporter, är att det inte bara är Öresundsregionen som behövt EU, utan att EU i kanske lika hög grad behövt Öresundsregionen. Som ett mönsterexempel på ett delvis EU-finansierat infrastrukturprojekt, som en europeisk modellregion för tvärnationellt samarbete och, sist men inte minst, som ett exempel på att den hårt kritiserade Lissabonagendan med sitt fokus på vetenskap och innovation faktiskt kan fungera, har Öresundsregionen tillhandahållit ett högst välbehövligt tillskott av legitimitet till diverse EU-policies och program. Eller som Regionplane- och trafikkontoret konstaterar i en rapport:

Att göra sig hörd i EU-sammanhang tycks ofta handla om att visa upp sina problem och begära hjälp med att lösa dem. Den som har störst problem och de tydligaste »eländeskriterierna« vinner. Men i ett läge då EU har problem med den folkliga förankringen, då konkurrensen utifrån hårdnar och utvärderingar (som senast av Lissabonstrategin) visar att EU har svårt att leva upp till sina egna mål, finns det också ett stort behov av framgångshistorier. EU har ett egenintresse av att stödja storstadsregioner som kan visa att EU verkligen gör nytta lokalt. En sådan framgångshistoria som dyker upp i många av intervjuerna är Öresundsregionen.¹⁶

Finns Öresundsregionen för internationella marknader?

Internationellt verksamma företag med sina huvudkontor på stort geografiskt och mentalt avstånd från Malmö och Köpenhamn har knappast något större intresse för utvecklingen av Öresundsregionen *per se*. Styrda av utvecklingen på den globala marknaden väljer de att engagera sig där riskerna kan minimeras och avkastningen maximeras, t.ex. där det finns stort befolkningsunderlag, hög efterfrågan samt utvecklade distributions- och leverantörsnätverk. Öresundsregionen med sina 3,5 miljoner invånare har en relativt sett begränsad befolkning, en förhållandevis perifer lokalisering i norra Europa och därtill en jämförelsevis begränsad industriell stödstruktur. Det är

därför sannolikt att intresset för regionen, sett från ett globalt marknadsperspektiv, har varit svagt. Anmärkningsvärd var dock den temporära etablering av nordiska eller skandinaviska regionkontor som de stora multinationella varumärkesbaserade företagen ägnade sig åt vid millennieskiftet. I ett internationellt perspektiv gav brobygget, sammanslagningen av hamnarna i Öresundsregionen och ökad kapacitet på Kastrup vissa rationaliseringsvinster, men lokaliseringen till regionen kan också ha haft helt andra bevekelsegrunder än den regionala attraktionskraften som sådan, t.ex. strukturella förändringar i branscher och konjunktursvängningar.

Företagen driver utvecklingen

Helt ointresserade av Öresundsregionen har de stora internationella företagen inte varit. Sett i ett globalt perspektiv framstår sannolikt antingen Stockholm eller Köpenhamn som en möjlig metropol i Skandinavien/Norden, och det verkar också vara detta som är utgångspunkt i mycket av den positionering som dessa två städer ägnar sig åt. I en rapport från 2005 gör Öresundsbrokonsortiet följande jämförelse:

År 2003 var Malmö-Köpenhamn den stadsregion i Skandinavien som lockade till sig de flesta internationella investeringsprojekten. Sammanlagt 44 internationella företag valde att etablera sig i regionen [...] medan 34 valde Stockholm som bas [...] Malmö-Köpenhamn var 2003 den stadsregion i Europa som lockade till sig flest investeringsprojekt inom just läkemedelsindustrin.¹⁷

Simon Strange, som är medlem i Borgerrepresentationen i Köpenhamns kommun säger till exempel: »Jag menar att det är företagen i regionen [...] som driver på utvecklingen och som sitter på makten – och de ska rosas för det!«¹⁸

Bakom de spektakulära politiska utspelen och de klatschiga varumärkeskampanjerna verkar företagen systematiskt ha utvecklat sitt samarbete och spridit informationen om framväxande industriella vetenskapskluster till sina kollegor runt om i världen. Detta är ett arbete som kanske inte primärt har drivits av omsorg om regionen som sådan. Vi antar tvärtom att intresset för investeringar i regionen grundats på krassa ekonomiska och industriella argument relaterade till klusterutveckling, *testbed*-funktioner eller rätt och slätt storleken och sammansättningen av den kvalificerade kompetens som finns i regionen. Speciellt intresse har påträffats för de »vetenskapsplattformar« som finns och utvecklas inom ramen för varumärket *Öresund Science Region*.

Globala vetenskapskluster?

Med framväxten av en stödjande infrastruktur av bl.a. samverkande universitet, sjuk-

hus och innovationsplattformar, till exempel inom ramen för *Öresund Science Region*, blir dock plötsligt regionen en mer attraktiv lokaliseringsort för laboratorier och utvecklingsavdelningar. Inför en möjlig lokalisering av ESS till regionen blir den också en högintressant *testbed*-miljö för vetenskapsdrivna innovationer:

The Öresund region [...] is Scandinavia's largest IT cluster [...] The region's singular trait resides on the way its people invent and reinvent new ways of using and developing technologies.¹⁹

Med beslutet år 2009 att etablera ESS i Lund inträder nu en annan möjlig fas i utvecklingen. Nu finns förutsättningarna att globalt positionera Öresundsregionen som en tung vetenskapsregion. Huruvida detta kommer att innebära att Öresundsregionen faktiskt blir viktig för de multinationella högteknologiska företagen eller inte är det alltför tidigt att sia om. Den logik som driver den globala nivån är en marknadslogik där varor, tjänster, erbjudanden och platser vägs mot varandra vad gäller förväntad avkastning och risk. Kanske kommer de kluster som uppstår kring ESS att skapa den attraktionskraft som lockar företagen till regionen.

Globalt verksamma företag styrs av marknaden både vad gäller efterfrågan på produkter och tjänster och utbud av industriella och mänskliga kompetenser. Investerare och intressenter drivna av avkastningsmöjligheter och riskbedömningar söker efter marknader. Det är först när strukturer och system finns på plats som man börjar ana sig till ett attraktivt innehåll, och det är först när regionens varumärke utvecklas som man kan se de möjligheter som regionen erbjuder.

Att finnas till på olika ställen och på olika sätt

Den här artikeln började med att ställa frågan »Öresundsregionen – finns den?« Av vår framställning torde framgå att det inte finns ett enkelt svar på en sådan fråga. Hur kan man veta om en region finns, eller när den finns, för vilka den finns och – kanske mest intressant – varför den finns? I vår framställning har vi valt att angripa frågan genom att återge ett antal personers uttalanden om sin syn på regionen. De är centrala personer, olika opinionsbildande personer, som politiker, representanter för näringsliv och massmedia och forskare. Vi har också beskrivit olika beslut och andra händelser som kan ses som konsekvenser av att en region finns. Med andra ord har vi försökt besvara frågan indirekt.

I denna artikel har vi försökt beskriva att uppfattningar om regionen skiljer sig åt på ett ganska systematiskt sätt beroende på ur vilket perspektiv man ser och utifrån vilka

	Det lokala perspektivet	Det nationella perspektivet	EU-perspektivet	Det globala marknads-perspektivet
1990				
1991	Öresundsbron – ett arbetsmarknadsprojekt	En bro – en »kontroversiell« transportlänk	En bro i det europeiska infrastrukturprojektet	?
1992				
1993				
1994	Öresundsregionen – ett regional-politiskt projekt	Öresundsbron – en infrastrukturell investering	Öresundsbron – ett led i EU:s regionaliseringspolitik	Öresundsbron – ett intressant konstruktionsprojekt
1995				
1996				
1997				
1998	Öresundsregionen – ett identitetsprojekt	Öresundsregionen – en separatistisk rörelse?	Öresundsregionen – en transnationell »mönsterregion« i EU	
1999				
2000				Köpenhamnsområdet – en logistiknod?
2001	Öresund Science Region – ett näringspolitiskt projekt	Region Skåne & Hovedstadsregioner – en inordning	Öresund Science Region – en möjlig vetenskapsregion	
2002				
2003				
2004				
2005				
2006	Stor-Köpenhamn & Stor-Malmö – två regionprojekt	Öresund – en vetenskapsregion	Öresundsregionen – en europeisk nod för vetenskap & innovation	Öresund Science Region – möjliga plattformar för vetenskapsdrivna innovationskluster
2007				
2008				
2009				
2010				

Dominerande teman och tankefigurer i diskursen kring Öresundsregionen – över tiden och i olika perspektiv. Ju mörkare färg desto mer uppmärksamhet ägnas åt bron eller regionen.

intressen man agerar. Regionen blir då följaktligen olika saker för olika intressenter. Sammanfattningsvis har vi sammanställt några av de huvudteman i en brodiskurs som framträder i vart och ett av de olika perspektiv vi diskuterat.

Vad är det man ser?

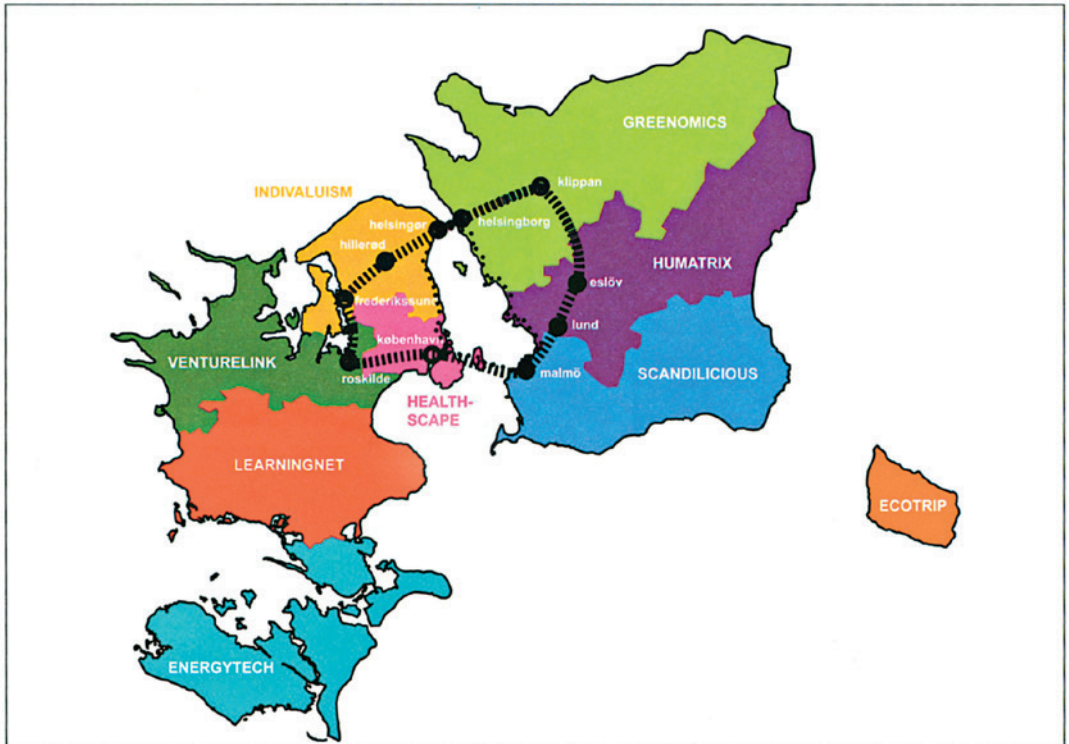
Öresundsregionen verkar ses på olika sätt av olika iakttagare, t.ex. som arbetsmarknadsprojekt, element i ett politikområde eller kompetenskluster, eller som olika fenomen, t.ex. som bro, region eller till och med som varumärke. Den uppfattas vidare olika vid olika tidpunkter: före, under och efter invigningen av bron. Medan intresset för bron på den lokala nivån konkurrerar med och på sikt trängs undan av debatten om regionen, så förblir bron länge ett centralt element i både Stockholms och EU:s syn på re-

gionen. Ju längre bort man befinner sig från regionen, desto mer framträder bron, och desto mer betonas det konkreta och materiella respektive »användbara«, oavsett om det är det fysiska i en bro eller den immateriella kompetensen i ett vetenskapskluster. Vi kan också se hur intensiteten i debatten växlar över tiden på olika nivåer och med de olika perspektiven. Vi har således att göra med ett fenomen som rör sig och utvecklas i tid och rum med olika hastighet beroende av avstånd och intresse. Det är också en grov förenkling att påstå att utvecklingen är en kontinuerlig sekventiell process. Snarare rör det sig om ett antal olika på varandra lagrade processer mellan nivåer som stödjer eller motverkar varandra i vad som närmast skulle kunna karaktäriseras som ryckiga rörelser. Begrepp och projekt »hoppas« mellan nivåerna, och används som argument och byggstenar för de egna intressena, eller som stöd för de egna konstruktionerna.

Vad man ser avgör vilka resurser man satsar

De som på olika avstånd »ser« regionen förfogar över vitt skilda typer av resurser. Resurserna kan utgöra handfasta exempel, såsom ekonomiska (strukturfonder, regionala stödpaket, m.fl.), intellektuella (universitet, FoU-institutioner och liknande) och industriella (innovations- och kompetenskluster), men de kan också vara mer subtila i form av politisk legitimitet (såsom utmärkelser och priser) eller attraktivitet (i form av varumärke).

Vi tycker oss kunna skönja hur aktörer på olika nivåer i samhället, aktörer kopplade till specifika resurser, mobiliseras och över tiden organiseras kring olika uppgifter och projekt som kräver samarbete mellan nivåer. Dessa projekt behöver nödvändigtvis inte vara direkt relaterade, men de kan resultera i att de länkas till varandra om och när de utnyttjas som resurser. Det som länkar de olika nivåerna till varandra verkar vara de argument som används för att mobilisera och fasthålla de alltmer nyckfulla finansiella eller intellektuella resurser som krävs i ett konkurrenskraftigt samhälle. Man ser hur aktörer på olika nivåer spelar med och mot varandra. De lokala företrädarna behöver EU:s ekonomiska men också politiska stöd i argumenten mot de nationella politikerna. EU-politikerna å sin sida behöver inte bara goda exempel utan också några legitima objekt och projekt där de kan disponera sina fonder. Företagen å sin sida ser affärs- och utvecklingsmöjligheterna inom avgränsade områden, och bidrar gärna till utvecklingen av dessa områden, men ställer sig i övrigt reserverade till de regionala drömmarna och visionerna. Stockholm och Sverige å sin sida ser från början regionen som en arbetslöshetsfråga, men får med tiden upp ögonen för regionen som en möjlig värdefull resurs, en spelbar bricka i kampen om EU:s forskningsmiljoner.



I drömmarna om regionens framtid finns inte minst föreställningar om en arbetsdelning mellan olika områden. Här har Österlen blivit till Scandilicious, Bornholm till Ecotrip, Lolland till Energytech i ett av bidragen till tävlingen Öresundsvisioner 2040.

Vad man satsar beror på vad man kan använda regionen till

I vår genomgång tycker vi oss se hur aktörer på nationell och transnationell nivå kan skriva in en region som en del i sitt eget sammanhang. Ett exempel är när man i Sverige väljer att se Öresundsregionen (med dess vetenskapliga kompetenser) som en del av argumentet för att placera ESS i den svenska staden Lund, eller när EU skriver in regionen som ytterligare ett exempel på lyckade IRIII-stödda regionaliseringsprocesser inom EU. Man skriver in regionen för att man behöver någonting den har, för att den representerar någonting som stärker ens egen kontext eller för att man vill hävda legitima intressen. Ibland uppstår dock intressekonflikter, som när Stockholm vill skriva in Malmö i ett sydsvenskt regionalt perspektiv utan hänsyn till de specifika premisser som finns i den transnationella Öresundsregionen.

Förutom att de egna intressena styr synen på regionen, så påverkas uppmärksamheten också av vad andra betydelsefulla aktörer ser. Det faktum att EU ser Öresundsregionen som en viktig resurs är sannolikt en bidragande orsak till att man på det svenska nationella planet väljer att igen betona regionen i den motivering man använder för att allokera forskningsresurser till regionen. Men framför allt är Öresundsregionen i mycket en gemensam kreation, där aktörer på olika nivåer av samhället och på olika avstånd från regionen, gemensamt, i samarbete, men också i konkurrens med varandra, har medverkat till att skapa bilder av regionen som utgångspunkter för både gemensamma och individuella handlingar.

Förenklat kan vi påstå att vi har sett konsekvenser av en region, alltså finns den – åtminstone för en del personer och organisationer. Men också om den finns är den inte en oföränderlig enhet som bärs upp av en autonom kraft som sprider sina ekonomiska, politiska och sociala konsekvenser från en lokal till en global värld. Regionen finns endast därför att personer och organisationer anser att den finns och handlar därefter. Frågan är således inte om Öresundsregionen finns eller inte finns, utan snarare vad den används till, på olika nivåer och utifrån olika intressen. Regionen blir därmed i sig en konsekvens av uppfattningar om dess existens, och därmed kan den se ut – och användas – på många olika sätt!

Noter

1. Björn Fjæstad, »Öresundsregionen – finns den?«, *Forskning & Framsteg*, 8/2000.
2. Kommentar från Stockholm våren 2001 vid ett stundtals ljudligt middagsamtal med en högt anställd tjänsteman i den svenska statsförvaltningen.
3. Varumärket *Human Capital of Scandinavia* används också som varumärke för Köpenhamn.
4. En studie av broinvigningen rapporteras i *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002.
5. Debattartikel under Brännpunkt i *Svenska Dagbladet* 2009-09-13 underskriven av Michael Carlsen (chef för infrastruktur, Dansk Industri), Vibeke Storm Rasmussen (ordf. i Öresundskomiteen), Jerker Swanstein (ordf. för Region Skåne) och Stephan Mühler (VD Sydsvenska Handelskammaren).
6. *Sydsvenskan* 2008-12-31.
7. Pressmeddelande från Lunds universitet 2008-02-26.
8. Se Ylva Stubbergaard, *Föreställningar om en gränslös Öresundsregion*, 2007 s. 261–262.
9. Johan Hakelius, »Öresundsbron är som ett knark«, *Aftonbladet*, 2009-08-08.
10. Olle Zetterberg, VD för Stockholm Business Region, citerad i *Sydsvenskan* 2008-12-31.
11. Joost van Iersel, EESC. Intervjuad i »Storstadspolitik i Europa – strategier, debatter och lobbying« i *Storstadspolitik* 3:2005, s. 27f. Regionplane- och trafikkontoret.
12. Birger Olofsson, Öresundskomiteen. Intervjuad i »Storstadspolitik i Europa – strategier, debatter och lobbying« i *Storstadspolitik* 3/2005, s. 27f. Regionplane- och trafikkontoret.
13. Till detta kom då motsvarande belopp i medfinansiering av godkända projekt, dvs. en total satsning på 62,5 miljoner euro!
14. Citat av Sven Landelius, VD i Öresundsbrokonsortiet, i skriften »Värt att veta om Öresundsbron«, Öresundsbro Konsortiet 2005, s. 2.

15. »Storstadspolitik i Europa – strategier, debatter och lobbying«, *Storstadspolitik* 3/2005, s. 27.
16. »Storstadspolitik i Europa – strategier, debatter och lobbying«, *Storstadspolitik* 3/2005, s. 28.
17. »Värt att veta om Öresundsbron«, Öresundsbrokonsortiet 2005, s. 22.
18. Simon Strange (S), Borgerrepresentationen i Köpenhamns kommun, citerad i *Nyt & Nyt*, 1/2006.
19. *Öresund IT Magazine*, Autumn 2002.

Referenser

- Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. *Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Carlsen, Michael, Vibeke Storm Rasmussen, Jerker Swanstein, Stephan Mühler, debattartikel, Brännpunkt, *Svenska Dagbladet* 2009-09-13
- Fjæstad, Bjørn, »Öresundsregionen – finns den?«, *Forskning och Framsteg*, 8/2000
- Hakelius, Johan, »Öresundsbron är som ett knark«, *Aftonbladet* 2009-08-08
- Nyt & Nyt*, 1/2006
- Pressmeddelande från Lunds universitet 2008-02-26
- »Storstadspolitik i Europa – strategier, debatter och lobbying«, *Storstadspolitik* 3/2005
- Stubbergaard, Ylva, »Föreställningar om en gränslös Öresundsregion«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- Sydsvenskan* 2008-12-31
- »Värt att veta om Öresundsbron«, Öresundsbrokonsortiet 2005
- Öresund IT Magazine*, Autumn 2002



REGIONAUTERNAS ANKOMST RUTINMÄSSIG RÖRLIGHET OCH HEMKÄNSLA¹

Tom O'Dell

Den 9 juni 2000 befann jag mig tillsammans med 42 000 andra på cykel över Öresundsbron. Cykelturen över bron ingick i ett veckolångt öppningsfirande och var startsignalen till vad många politiker hoppades skulle bli framväxten av en stark nationsöverskridande region. Men få av oss cyklister på väg mot bron tänkte på politiker. Festlighetens organisatörer kämpade för att hålla styr på massorna, sände iväg cyklisterna i små grupper, instruerade dem att inte komma för nära brokanten och uppmanade dem att cykla långsamt och försiktigt. Trots deras ansträngningar var scenen kaotisk. Cyklisterna bar färggranna kläder och hjälmar, målade ansiktet i nationsfärger och störtade energiskt mot bron när de äntligen fick grönt ljus. Familjer och vänner cyklade i små grupper, stannade till för att pausa, äta och dricka varhelst de fick lust. Andra använde mittbarriären som improviserad parkbänk, sträckte ut sig, kopplade av, drack öl. Och vart man blickade tog människor bilder av bron, sig själva och varandra. »Kan du gissa var jag är nånstans? Jo, jag står överst på Öresundsbron. Det är formidabelt!« frustade en man i sin mobiltelefon.² Detta var Öresundsregionens invånare som hade väntat drygt ett halvt decennium på att få komma till bron och som när möjligheten infann sig entusiastiskt utforskade och undersökte den så gott de kunde. De var regionauterna – de människor som snart skulle uppleva bron som en integrerad del av deras dagliga liv, de som 2000 års lokalpolitiker hoppades skulle bli invånarna i en nyöppnad region.³

Nästan tio år senare befann jag mig på ett möte i Malmö där lokalpolitiker granskade planer som de gjort upp för regionens utveckling. Kvinnan intill mig var konsult

⇨ *Efter andra världskriget invaderade danskarna Skåne i jakt på allt som var bristvaror eller ransonerat där hemma.*

och representerade diverse Öresundsbaseade affärsverksamheter. Hennes budskap var tydligt: »Öresundsregionen behöver bli bättre integrerad.« Delvis oroades hon av juridiska och skattemässiga svårigheter, men ett annat problem som hon flera gånger pekade på kan formuleras som att regionborna inte hade utvecklat en tillräckligt stark känsla av ömsesidiga intressen och gemensam identitet. Andra i rummet tycktes förstå hennes oro och instämde. Den politiska drömmen om en välintegrerad transnationell region verkade ha stött på hinder, och en av de dystra slutsatser som hade kunnat dras var att regionauterna aldrig skulle kunna förvandla det geografiska rummet kring bron till en plats där de kände sig hemma, och att de hade dragit vidare. Eller hade de det?

Vad betyder det att faktiskt leva i en region och skaffa sig en hemkänsla i den? Liksom i Orvar Löfgrens artikel är det i min text de dagliga praktikerna och rutinerna som står i fokus, men medan Löfgren koncentrerar sig på spänningen mellan identitetsprocesser och uppkomsten av rutinmässiga banor genom regionen, väljer jag att fokusera själva fenomenet mobilitet och dess potential att underlätta eller försvåra hemmastaddhet i den lokala vardagsmiljön.

Jag ska därför följa regionauternas väg fram till nuet och utveckla en förståelse av vad som har hänt dem genom att analysera pendlingen och den emotionella och kulturella energi som omger pendlingen. Jag vill problematisera begreppet hem och se det i ett nytt sammanhang, inte som en fast och avskärmad struktur utan något mer rhizomatiskt som vidgas, berör oss och hjälper till att organisera vår vardagstillvaro på sätt som vi själva knappt anar – något som följer oss in i subtila och lätt förbisedda praktiker.⁴ Jag menar att dessa processer i Öresundsregionen har påverkat pendlarens sätt att uppfatta sin plats där och sin »äganderätt« till det omgivande rummet. Det handlar om en spänning mellan vad regionauterna *säger sig veta* – det som ses som självklara sanningar för många – och vad de vet genom att *känna*.

Rörlighet och sammanfogning av en region

Med bygning af Øresundsbroen opstod en vision om Øresundsregionen som en geografisk, kulturel og økonomisk enhed.⁵

Öresundsbron var på många sätt regionens symbol *par excellence*: ett storslaget materialiserat uttryck för samband och förening. Men den var vidare en metonym för mobilitet: det medel varmed svenskar och danskar lättare kunde växla mellan sina nationella territorier. Det var genom denna mobilitet som politiker och regionplanerare hoppades att det skulle uppstå en ny känsla av regional tillhörighet och enhet. Mobilitet

inbegrep i detta sammanhang både en underlättad rörlighet för kapital och kunskap och ökad möjlighet till samarbete mellan företag, men lika viktigt var arbetskraftens flexibla rörlighet. Utan pendlingen morgon och kväll och den dagliga rörelse fram och åter i regionen som den förutsatte kunde det aldrig ske någon verklig regional integration.

Med detta sagt bör vi kanske kort reflektera över några av de vanligaste innebörderna i ordet »integration« i anslutning till Öresundsregionen. Talar man om integration i samband med transnationella processer av fysisk mobilitet finner man sig snabbt intrasslad i debatter om invandrargruppers infogning i nya arbetsmarknader, nationella sammanhang och lokala gemenskaper. Integration implicerar en rörelse från ett kulturellt sammanhang till ett annat där banden till utgångspunkten successivt släpper och överges till förmån för anknytningar och relationer i den nya »hemmiljön«. Integration inbegriper alltså om inte annat en form av fysisk rörelse som leder från ett kulturellt rum till ett annat och idealt avslutas med någon sorts inneslutning i destinationens kulturella rum. Integration innefattar, med andra ord, både rörlighetsdynamiken såväl som en mer statisk och stabil förankring i plats.⁶

I Öresundsregionens fall har den mobilitet som de aktuella integrationsprocesserna berör aldrig handlat särskilt starkt om enkelriktning (och slutlig infogning) utan mer om en sammanfogande rörelse där den fysiska handlingen att förflytta sig fram och tillbaka över Sundet – genom ett rum och åter till ett annat – har förutsatts bära på en integrerande kraft. Värderingen av denna sammanfogande rörlighet tar sig uttryck i en regionalpolitisk diskurs enligt vilken regionen aldrig har konstruerats som konkurrent till det danska eller svenska nationella projektet, utan som ett komplement till dem. Som Öresundsbrokonsortiet förklarar: »Fordelene ved en dynamisk Øresundsregion ville ikke blot komme regionen, men hele Danmark og Sverige til gode.«⁷ Följden är att den regionala integrationen inte så mycket har formulerats utifrån sådana assimilering- och förankringsprocesser som förväntas utföras av invandrare (särskilt från länder utanför EU) som utifrån svenskars och danskars *rutinmässiga rörelse*. Sådan mobilitet har setts som integrationens grund och källan till dess stabilitet och styrka.

I denna bemärkelse står regionauternas rörelse i bjärt kontrast till situationen för dem som invandrar till EU. Deras oavslåliga rörelserytme ses inte sällan som ett hot mot den nationella kulturens helgd och en potentiell extern smittkälla. Man moraliserar gärna på olika sätt över rörlighet beroende på vilken samhällsgrupp det gäller.⁸ Regionauternas transnationella rörelse formuleras ofta (om än inte alltid) i positiva termer. De symboliserar rörelsen av »kulturellt stoff« inom regionen. Och medan EU-inflyttares transnationella rörelse alltför ofta ses som nedbrytning av en nationell kultur,

omsluts regionauterna av det politiska hoppet att de ska fungera som en motsvarighet till de flitiga arbetsmyror som rör sig inom stacken och samtidigt bygger den.

En granskning av statistiken över det senaste decenniets sundspassager visar att det har skett en regional förening eller kompression. Medan det år 2000 bara var cirka 3 000 personer som dagligen arbetspendlade över Sundet,⁹ hade antalet 2009 stigit till drygt 19 000.¹⁰ Av dessa pendlare valde cirka 60 procent att använda tåg medan de återstående 40 procenten åkte bil.¹¹ Men volymerna var inte jämnt fördelade. Lägre bostadskostnader på den skånska sidan har lockat en mängd danskar med arbete i Köpenhamnsregionen över till Sverige, medan Danmarks starka tjänstesektor omvänt har fungerat som en attraktiv arbetsmarknad för arbetssökande svenskar (jfr diskussionen i Löfgrens artikel). Den danska kronans värde i förhållande till den svenska hade i slutet av 2009 förstärkt effekterna av dessa tendenser. Följden var att 94 procent av dem som nu pendlade över Sundet bodde i Skåne.

Sådan var den ekonomiska och demografiska bakgrunden för Öresundsregionens pendling. Denna fond gav pendlingen den speciella rörelserytme och kulturella energi som pendlarna hade att anpassa sig till och lära sig hantera. Men det var också ett sammanhang som skapade särskilda utmaningar för regionens tågpendlingsoperatörer, eftersom regionauternas förflyttning genom regionen inte var jämnt fördelad över dagen utan tenderade att fokuseras på rörelsen till Köpenhamn på morgonen och tillbaka över Sundet på kvällen. Här var en värld av små detaljer och motsättningar som pendlare snabbt la märke till och grubblade över, och som hämmade utvecklandet av ett friktionsfritt flöde genom regionen: »Varför tar kaffeautomaterna på tåget emot danska kronor men inte svenska?«, »Varför kan jag inte använda mitt Skånekort på Köpenhamns metro?« eller »Varför står tåget stilla tio minuter på stationen i Malmö – kan det verkligen ta så lång tid att koppla loss en vagn eller två?«

Lund–Malmö–Köpenhamn: Resande, ta plats!

Men för regionauterna begränsades ju inte arbetspendlingen till den tid som tillbringades på tåget. När antalet personer som faktiskt rörde sig över Sundet steg från 3 000 år 2000 till 19 000 år 2009 hopades en mängd kunskaper om och erfarenheter av denna speciella transnationella resas karaktär. De flesta regionauter ansträngde sig för att trimma sina resor, fullkomna dem och lösa upp så många knutar som möjligt. Man lärde sig att man inte behövde stiga upp 06.00 när 06.08 gick lika bra. Det blev allt lättare att bedöma det egna schemat efter grannarnas aktiviteter: när grannen hämtade sin morgontidning var det dags av röja frukostdisken av bordet. En hake i morgonrutinen

som att ett barn inte ville klä sig enligt planen eller en förlagd husnyckel krävde ingen blick på klockan för att man skulle inse hur man låg till i förhållande till ett tåg som väntades till stationen om tjugo minuter. Det blev alltmer möjligt att förstå och känna denna relation intuitivt. Offentliga och egna klockor bjöd på allt färre överraskningar och bekräftade istället vad en välskolad regionaut redan visste: det var dags att öka takten. En oändlig mängd morgonrutiner kunde finjusteras på detta sätt. Men trots vidden av individuella möjligheter skulle eventuella satellitbilder ha visat en anmärkningsvärd grad av konformitet i det dagliga människoflödet mot stationen. Det handlade om tusentals disparata och individuella projekt, men deras plats i kropparnas morgonrörelse följde en väletablerad rytm som rituellt återskapades varje arbetsdag.

Trots år av erfarenhet har järnvägsstationerna dock fortsatt att fungera som halvt okända territorier som måste utforskas på nytt varje dag. Upprättande av nya järnvägs-linjer och ombyggnader av stationsperronger för att tillgodose den växande efterfrågan på kollektivtrafik gjorde det allt svårare för pendlarna att förutse var deras tåg skulle komma och varifrån det skulle avgå. Nya elektroniska informationstavlor utanför stationer som Lunds blev obligatoriska kontrollpunkter för alla. Väl på perrongen uppstod nya osäkerheter. Erfarna regionauter lärde sig med tiden hur många vagnar deras tåg hade. De visste att det i högtrafik inte fanns sittplatser så att det räckte åt alla. Man utvecklade teorier om vilka vagnar som hade störst antal lediga platser, och man beräknade var man därför borde stå på perrongen. Det kom dock grus i maskineriet när tåglängden på ett oförklarligt sätt började variera från dag till dag. Den dåsiga stämning som normalt utmärkte morgonperrongen förvandlades till spänd uppmärksamhet när tåget närmade sig. Den kulturella spänningen ökade ytterligare när tåget stannade och människor samlades i tättpackade grupper framför de stängda dörrarna. Medpendlare blev konkurrenter när dörrarna öppnades och folket vällde in i tåget. För dem som hittade sittplatser blev det möjligt att bygga sig tillfälliga hem. Somliga lutade sig tillbaka, satte på sina hörlurar, lösgjorde sig tillfälligt från det kollektiva mobilitetsprojektet och drömde sig in i en alternativ dimension. Andra öppnade tidningen och teleporterade sig via medietekniken från den just upplevda påstigningsträngseln till världsläget utanför vagnen, och många andra fällde ner bordsskivan framför sig, plockade fram kaffe och små smörgåsar och avnjöt sin frukost. Bara några centimeter från dem fanns emellertid ett territorium av resignation och besvikelse – en mittgång laddad med spänningen hos stående pendlare. Detta var ett rum där människor tvingades justera sina förväntningar om vad som skulle ske, omforma sin morgonrutin och ofta lägga band på sina känslor.

Med detta sagt är det emellertid viktigt att minnas att regionauternas relation till sin

resa inte var huggen i sten, lika lite som resans utseende. En regionaut som exempelvis den 9 september 2009 tog 08.30-tåget från Lund i slutet av rusningstimmen mötte vagnar fulla med stående passagerare hela vägen till Köpenhamn. Men vid Østerport, en station bara några hållplatser bortom den danska huvudstadens centralstation, fann sig samma regionaut i ett nästan tomt tåg på väg norrut mot Helsingør. Och utan förklaring kunde konduktörens språk skifta från svenska till danska. Det enda som återstod av den första rese-etappens kulturella dynamik var högarna med kvarlämnade svenska tidningar, kaffemuggar och smörgåspapper. Istället för att sitta på ett pendeltåg som förflyttade en transnationell arbetskraft till dess arbetsplatser, befann man sig nu på vad som liknade ett långsamt lantligt mjölktag som dunkade fram från by till by. Här och där steg äldre resenärer och en handfull tonåringar på väg till skolan letargiskt av och på. Tåget hade kanske inte ändrat hastighet alls men färden kändes långsammare och mindre spänd. Och en liknande process pågick på andra sidan Sundet när det norrgående pendeltåget passerade Helsingborg och långsamt omvandlades till ett vanligt persontåg på väg mot Göteborg.

Resans kulturella energi förändras med andra ord när vagnarna fylls med resenärer och successivt börjar tömmas igen. Den tillskrivna innebörden skiftar på liknande sätt under dess gång. Det handlar här om något mycket större än människors blotta fysiska rörelse. Vad Öresundståget förser oss med är möjligheten att se på vilket sätt regionauterna ger mening åt sin rörlighet. Och här är det viktigt att skilja mellan begreppen rörelse och mobilitet. Som Tim Cresswell påpekat kan rörelse (*motion*) ses som en form av förflyttning (*movement*, besläktad med abstrakt rum) som saknar mening och specifikt innehåll,¹² medan »mobilitet är den dynamiska motsvarigheten till *plats*«. ¹³ Om nu plats uppfattas som ett fast och definierat rum som äger innebörd i relation till andra punkter och rum, är mobilitet en rörelse som är meningsfull både i sig och i relation till andra (potentiella och reella) banor. Något annorlunda uttryckt skulle vi kunna se mobilitet som en utdragen meningsfull rörelse genom en sekvens av förbundna platser.

Om vi återvänder till integrationsfrågan kan denna syn på mobilitet kanske kasta nytt ljus över den regionala integrationens dynamik och potential. Som jag tidigare hävdade har integrationen i Öresundsregionen implicit definierats som en mobil sammanfogning av regionala punkter. Men om vi uppfattar mobilitet som en platsdynamik bör regionens integration kanske hellre förstås som en sammanfogning av regionautrörelser till meningsfulla och definierade flöden. Integration handlar alltså inte bara om att förena platser. Kanske är det lika viktigt (eller i detta fall viktigare) att knyta människor till mobilitetsstrukturer – till definierade och meningsfulla banor av sammanfogade platser.

Ett problem är att vi är vana vid att diskutera Öresundsregionen i termer av geografiskt territorium, och mycken möda har ägnats åt att definiera och kommunicera dess fysiska gränser.¹⁴ Detta har i alltför hög grad varit ett kartografiskt projekt som åberopat och berört flygbilder, kartor och tankar om gränser mellan nationer. Det har varit alltför lockande att knyta diskussioner om vad det innebär att leva i regionen till analyser av händelser och praktiker som uppträder i lokala omgivningar, eller till specifika platser av typen Öresundsbron. Men detta är kanske inte det bästa sättet att förstå vilken innebörd regionen har för många regionauter. Den grupp som vi här fokuserar består ju av människor i rörelse. Och även om platser (såsom hem och företag) är viktiga för dem, är deras kontaktyta mot regionen nära knuten till deras dagliga pendlingsrutiner. Frågan är då vad för slags syn på vardagslivet som förbinds med – och genereras av – pendlingsmobiliteten och hur vi når fram till en bättre förståelse av vad rutinmässig mobilitet kan betyda i relation till människors förståelse och uppfattning av sig själva.



Rutiner: från påtvingad vana till habitus

Även om mobilitet snabbt har utvecklats som forskningsområde under det senaste decenniet har pendlingsfenomenet intressant nog tilldragit sig relativt liten vetenskaplig uppmärksamhet. Orsaken kan delvis vara fenomenets natur. Medan forskarna koncentrerat uppmärksamheten på starkt synliga och dramatiska former av mobilitet är pendling en form som brukar tas för given. Det är en vardagsrutin som miljoner människor – inklusive mobilitetsforskare – utför dagligen utan större eftertanke el-

ler, med Ben Highmores uttryck, »som om man kopplat på autopiloten«. ¹⁵ Och i den bemärkelsen ingår den, som så många av våra vardagsrutiner, i det kulturellt osynliga.

Rutiner är dock viktiga för att få vardagslivet att fungera. I sin osynlighet hjälper de till att ge detta vardagsliv en struktur, men man bör samtidigt minnas att de inte existerar i ett tomrum. Många av våra mest självklara rutiner (som de i samband med regionauternas morgonförflyttning från säng och hem till arbetsplats) innefattar praktiker som vi har arbetat länge för att lära in. Att skapa nya rutiner är inte alltid lätt, och det kan krävas en hel del medvetet och reflekterande arbete för att få dem på plats. Som antropologen Richard Wilk påpekar måste rutiner odlas innan de kan gå in i den naturaliseringsfas där de sedan blir osynliga. ¹⁶

Naturaliseringsprocesser omvandlar rutiner från medvetna praktiker som vi kämpar med till en integrerad och förkroppsligad del av vår habitus. Så länge våra rutiner pågår ostört ger de oss en känsla av normalitet, av att den här dagen är som andra dagar. Som Susan Tietze och Gillian Musson hävdar är »rutiners och vanors roll att tillhandahålla den grundtrygghet som skänker en obruten känsla av identitet«. ¹⁷ Till synes enkla rutiner kan ha en djup innebörd. Danskar och svenskar har till exempel något olika rutiner när de diskar. Svenskar använder diskmedel och vatten, sköljer av diskmedlet och placerar disken i ett ställ för att torka. Danskar rengör disken med diskmedel och vatten, torkar sedan av den med handduk (utan en andra sköljning) och sätter in den direkt i skåpet. Etnologen Anders Linde-Laursen har visat hur dessa vardagspraktiker är medvetet formade av respektive nations statliga politik och hygienuppfattning. ¹⁸ De är produkter av en uppifrånstyrning men har naturaliserats in i dansk och svensk kultur till den grad att de blivit effektiva markörer av nationell identitet, så att svenskar och danskar nu betraktar varandras diskingsvanor med avsmak och motvilja.

Rutiner är i denna bemärkelse självidentitetens förkroppsligade förankring, men de är också mer än så. De är en viktig grund för en inbyggd »känsla för spelet« som tillåter oss att navigera i vardagslivet – kulturellt organiserade kraftbesparande knep som styr oss förbi den kaotiska upplevelse som skulle bli följden om vi tvingades att reflekterat välja, bestämma och begrunda våra handlingar. Vi är inte alltid nöjda med alla våra rutiner och kämpar kanske för att ändra på dem eller utveckla nya, men då de väl naturaliserats har de en spöklik förmåga att fungera som förkroppsligade kunskapsformer som under medvetenhetströskeln ständigt informerar oss om hur det står till med vårt liv och vår självidentitet. Vi är i mycket stark bemärkelse *hemma inte bara på den plats där vi ställer från oss skorna utan i hög grad även genom en kroppslig förståelse av vilka vi är, via våra dagliga rutiner*. Pendling är i denna mening en aktivitet som vi kan utföra som om vi gick på autopilot bara om vi känner oss hemma i den och fysiskt har infogat

den i vår förkroppsligade kunskapsrepertoar. Flyttas pendlingen från hemmamiljön till ett mer avlägset sammanhang, som det indiska eller japanska spårsystemet, upphör inte bara »autopiloten« att fungera – själva pendlingen blir också mycket mer av en kaotisk, osäker och främmande upplevelse.

De flesta regionauter har visat sig vara mycket skickliga i att förena den transnationella rörelsen över Öresundsbron med sina dagliga liv. Men så är det inte för alla. En familj oroades exempelvis ständigt för att bron skulle stängas av oväder så att de inte kunde hämta barnen på daghemmet. Risken för tågförsening var en realitet som alla regionauter dagligen brottades med, men det faktum att pendlingen innefattade passagen över Sundet och en nationsgräns gav den en särskild kulturell laddning. Vetskapen om att barnen satt och väntade på daghemmet i ett annat land skapade åtminstone hos vissa regionauter en något annorlunda emotionell energi än vetskapen att de satt fast två stationer bort (även om belägenheten i ett annat land faktiskt innebar ett avstånd om två stationer). Människors förmåga att bli hemmastadda i sina rutiner var i denna mening direkt kopplad till regionens kulturella inramning som en plats av mobilitet och förening eller ett territorium av potentiellt oöverstigligena murar.

Men medan de flesta rutiner är knutna till platser – alltifrån platser av typen hem och arbete till rörelsen över bron – är pendlingen, som jag har försökt belysa ovan, en polyrytmisk rutin som är utsträckt både i tiden och över längre eller kortare distanser. Den innefattar perioder av intensiv aktivitet – som när man uppmanar barnen att skynda sig och själv ökar gång- eller cyklingstakten mot stationen, letar upp ett ställ, upplever trängseln för att komma ombord på tåget i hopp om att hitta en sittplats etc. Men pendlingsrytmen har också moment där människor står och väntar på tåget, gör små utflykter in i dagdrömmarnas värld och börjar göra upp planer för dagen. En framgångsrik pendlardag avgörs ofta inte av någon enskild faktor utan genom en kombination av faktorer. Pendlingen är med andra ord inte en enskild rutin utan en rad mobila, sammankopplade vanor. Vissa av dem är seriellt sammankopplade så att de måste genomföras på ett specifikt förutbestämt sätt (om pendlingen inbegriper en cykeltur till stationen måste man trampa iväg, ställa cykeln och låsa den innan man kan vänta på perrongen). Andra praktiker är inte beroende av varandra (man kan äta frukost eller läsa morgontidningen på olika ställen i sin morgonrutin), men vanligen utvecklar människor med tiden standardrepertoarer av praktiker som ordnas på ganska specifika och förutsägbara sätt. Det är i sista hand ordnandet och utförandet av dessa praktiker som slutligen leder till något som de flesta människor implicit uppfattar på någon kroppslig kunskapsnivå eller uttryckligen hänvisar till som »min pendling«. Och det är här som pendlingen inte bara blir en »naturaliserad« rutin, för att använda

Wilks terminologi, utan just en aktivitet som man kan känna sig hemma i och således utföra »med autopiloten påkopplad«.

Förkroppsligad erfarenhet och pendlingsrutiner

Hur mobila människor än blir kvarstår någon känsla för hemmet som det »heliga« eller centrala ställe från vilken de kartlägger och mäter sina framryckningar och färder. Ändå är för de mobila denna hemkänsla inte så lätt att fixera till en geografisk plats.¹⁹

Pendling – och särskilt den med tåg – är ett ganska paradoxalt kulturellt fenomen. Å ena sidan har den rykte om sig att symbolisera ett av vardagslivets tråkigaste områden. Det är en daglig rutin som människor anses ägna sig åt ovilligt och nödtvunget, höjden av vardagslivets tristess. Men ur ett något annorlunda perspektiv antar pendlingen snabbt formen av en starkt känsloladdad daglig aktivitetssfär. För vissa regionauter, som journalisten Julia Svensson, kan Öresundspendlingen snarare liknas vid en kärleksaffär som gått snett än vid en trist integrerad del av ens vardagsliv. Hon förklarar:

Pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn är pendling mellan hopp och förtvivlan. På grund av menlösa ursäkter och ständigt brutna löften står jag inte längre förväntansfull och nykär på perrongen. Det allra största hindret för både kärlek och integration är ett hjärta som börjar ge upp.²⁰

Och Svensson är inte ensam om att vara djupt känslomässigt engagerad i sina pendlingsresor. Frågar man människor om pendling kommer man raskt in i en värld där de är beredda att visa starka känslor inför sina aktiviteter. När exempelvis en sydsvensk lokaltidning publicerade en artikel om den lokala tågpendeltrafikens problem var regionauterna snabba att reagera:

Att ta tåget varje dag är enormt energikrävande, två timmar av sura miner, trängsel och svett och dessutom ganska mycket oro: man sitter ju som en sill i en konservburk om någonting skulle hända!

Det tråkiga är ju att när det är som mest folk så fungerar det som sämst [...] Sedan får man ju lite dåligt samvete för att man får raseriutbrott mot den stackars ombordpersonalen ...

Det tar så mycket energi och man kommer dessutom alltid hem sur och irriterad ...²¹

Alla var inte lika negativt inställda till sin pendling, och den citerade lokaltidningen har

I den tryckta versionen av boken
fanns på denna plats ett fotografi av
ett Öresundståg i snö.

visat sig högst effektiv i att utlösa specifika typer av kritiska svar från sina läsare, men poängen är att pendlandet lätt väcker en rad känsloreaktioner såsom uppskattning, frustration, rädsla, vrede och glädje. Varför då dessa känslor och hur kan vi förstå dem i relation till regionauternas uppfattning om sin plats i regionen?

En viktig källa till den emotionella energi som pendlandet skapar är enligt min uppfattning konkurrerande föreställningar om vad pendling egentligen är. I södra Sverige sköts de lokala pendeltågen av två skilda bolag: Skånetrafiken som bara opererar på den svenska sidan av Sundet och DSB First som har hand om de Öresundståg som rör sig fram och åter över bron. Båda ser sig uppenbart som tjänsteutövare men deras relation till pendlarna är något ambivalent. Å ena sidan refererar DSB First, med ett språk som har sina rötter i *hospitality*-branschen,²² till sina konduktörer som »tågvärddar« medan Skånetrafiken som utgår från en liknande, *hospitality*-baserad tankevärld talar om behovet av att öka komforten och tillgodose pendlarnas behov – ända dithän att man diskuterar möjligheten att driva daghem på några av regionens större stationer och därmed inte bara förflytta pendlare genom regionen utan rentav inhysa deras yngsta familjemedlemmar.²³

Men pressas de lokala tågoperatörerna av klagomål om bristen på sittplatser under

rusningstimmen påpekar de snabbt att deras enda plikt är att transportera människor från en punkt till en annan. Ur detta perspektiv är den basservice som de erbjuder ett transportrum – en ståplats. Det som de erbjuder är, med andra ord, ett tågtrum – ett rum som de kontrollerar och formar genom sitt ägande av tågsätten och genom sitt beslut om hur de ska förändra eller anpassa detta rum efter önskemålen hos deras tillfälliga gäster (eller »kunder« som de brukar kalla dem).

Detta perspektiv utgår från en syn på tågvagnar som platser med tämligen absoluta egenskaper: en rad punkter, plan och ytor som står i relation till varandra och i vilka pendlarnas kroppar går att likna vid runda bollar som kan fylla rummet tills det är fullt. Men som jag hävdar existerar inte pendlarna passivt i rummet: de skapar sitt omgivande rum genom sin mobila praktik. Som filosofen José Gil säger:

Att vara i rummet innebär att upprätta olika relationer till tingen som omger våra kroppar. Varje relationskomplex bestäms genom den kroppsliga handling som åtföljer en investering av begär efter en viss varelse eller ett visst objekt. Mellan kroppen (och dess använda organ) och tingen etableras en förbindelse som omedelbart påverkar kroppens form och rum; mellan den förra och de senare uppstår en privilegierad spatial relation som definierar rummet [...]²⁴

Vi kommer kort sagt att uppfatta det omgivande rummet genom att våra kroppar och sinnen sträcker ut sig mot omvärlden och träder i relation till den. Och vi förstår dessa relationer genom vår »förkroppsligade kunskap« om dem under vår rörelse.

I samband med pendlingsens mobilitet kan förkroppsligad kunskap åtminstone delvis sägas omfatta den ogripbara och högst efemära känslan av hur resan fortskrider. *Magkänslan*²⁵ berättar att det hela går som vanligt, alternativt att något har gått snett och att man kanske närmar sig den punkt där »autopiloten« måste stängas av. Detta är en pendlingskänsla som inte begränsar sig till intellektets och logikens domäner utan kanske först förnims i magen och kroppen.

När sålunda ett Öresundstågs hastighet minskar, när tonhöjden i kontakten mellan hjul och räls sjunker och vibrationerna i sätet dämpas alltmer, långt innan ett uppehåll utropas, har *magkänslan* redan gett pendlarna en intuitiv kunskap (eller misstanke) om att något är fel, och går därefter vidare med att *orientera* pendlarens tankar mot vad som komma skall. Intuitionen, en dåligt förstådd kunskapsform, blir här mycket viktig och väcks av denna kroppsliga orientering. *Magkänslan* banar väg för en kognitiv insikt om pendlingsrutinens förändrade karaktär. Känslor av typen frustration, vrede, apati, likgiltighet och uppskattning som regionauterna gärna uttrycker i intervjuer och insändare är renodlade kognitiva responser på deras förändrade omständigheter. Det

är *magkänslans* affekt som informerar medvetandet en halv sekund innan det kan etableras en logisk respons, som sedan har potential att ljuda vidare. Det är detta system för tidig varning som låter regionauterna veta att yttre omständigheter har rubbat den ordning av etablerade rutiner som de annars känner sig hemma i.

Respektera mig eller lämna mitt hem

Varför är då detta viktigt? Ett centralt problem som möter operatörerna i deras relation till Öresundsregionens pendlare är att de totalt missförstått de grunder som relationen till kunderna bygger på. DSB First skickar sina anställda på kurser i att bli bättre tågvärdar, medan Skånetrafiken då och då reagerar på pendlares klagomål genom att påminna dem om att det när allt kommer omkring är det Skånetrafiken som har rätt att definiera karaktären och kvaliteten hos de tjänster som den tillhandahåller på *sina* tåg. Man behandlar regionauterna som bråkiga och otacksamma gäster.

Regionauterna är för sin del hemmastadda i de dagliga mobilitetsrutiner och repetitiva ritualiserade praktiker som ger deras dagar en känsla av ordning och mening. Det är de resenärer som klagar mest högljutt när deras rutiner störs av förseningar, brist på sittplatser, överfulla vagnar, stökiga medresenärer etc. Skånetrafiken och DSB First må äga tågen och vagnarna som regionauternas kroppar fyller, men pendlingsoperatörerna är inte värdar i denna relation. De är snarare gäster, för regionauterna är inte bara dagliga besökare på tåget. De är Skånetrafikens värdar, i sina liv och genom sin livspraktik. De är villiga att bemöta Skånetrafiken, DSB och deras anställda på ett »hospitable« sätt så länge dessa aktörer respekterar rytmen i deras hemrutiner, men de reagerar när operatörerna stör detta rytmiska flöde som formar deras förkroppsligade kunskap och hemkänsla.

En central källa till förvirring är det sätt på vilket begreppet *hospitality* tvinnas och omvandlas när det genomgår kommersialiseringsprocessen. Medan *absolute hospitality* är ett begrepp som beskriver en rättighet och skyldighet som förenar värdar och gäster,²⁶ definieras snabbt en kommersialiserad *hospitality*s gäst- och värdroller utifrån ägande och tjänsteutövning. I fallet med Skånetrafiken och DSB First har hembegreppet komplicerats genom egendomslogiken (så som den definieras inom marknadslogikens ram). Och trots att regionala pendlare är fullt kapabla att förstå denna logik, så reagerar de med sin magkänsla när de upplever sig inkräktade i sin hemkänsla, där hemmastaddheten är nära knuten till känslan av att ha kontroll, att vara fri, att kunna koppla av med en bevarad känsla av att vara hemma. Regionauternas rörelser genom regionen stakas ut inom marknadslogikens struktur, men när känsla och logik råkar i

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi av tre personer som sitter på ett Öresundståg. Två av personerna skriver på var sin bärbar dator, en person läser en tidning.

konflikt har affektplanet en överraskande förmåga att ta överhanden i tolkningen och förståelsen av omvärlden.

Rutiner är alltså viktiga därför att de ger oss en känsla av hemmastaddhet och stabilitet i vårt resande. I ljuset av detta behöver regionplanerare och pendlingsoperatörer bli bättre på att förstå hur Öresundsregionens pendlare kan uppfattas som regionauter, som känner sig hemma genom mobilitetens kroppsligt förankrade dagliga rutiner snarare än i den fysiska geografi som kallas Öresundsregionen. Det är en hemkänsla som sitter i magen snarare än i hjärtat eller huvudet, men det mobilitetsrum pendlarna ingår i är såväl en värld av möjligheter som en källa till återkommande frustration – inte minst när de upplever ett intrång från »de andra« (som ofta förknippas med DSB First, Skånetrafiken och deras anställda, men lika gärna av en högljudd medpassagerare). Detta är kanske inte den form av integration som regionplanerarna drömt om, men det är här, i denna mobilitetsdomän, som det skapas emotionella band mellan regionens människor och regionen som sådan. Det är emellertid ett band som tvingar oss att ånyo begrunda hur konkurrerande ägandebegrepp och -känslor ska förstås (både mentalt och fysiskt) när de underkastas mobilitetens kulturella dynamik. När hemmastaddhet betyder att vara i rörelse uppstår nya spänningar just kring de äganderätter som är

knutna till regionauternas mobilitetsrum och hemkänsla. Vem äger och kontrollerar detta rum? Ja, det kan mycket väl leda till att politiker och pendlingsoperatörer behöver ompröva synen på den regionala infrastrukturen i termer av ett gemensamt ägande som erkänner både marknadslogikens egendomsregler och de regler som härstammar ur regionauternas *magkänsla*. Frågan är med andra ord om en meningsfull integration av regionens medborgare någonsin kan åstadkommas om de ständigt känner att en av den regionala integrationens viktigaste entrévägar är en påträngande främling i deras liv.²⁶

Noter

1. Forskningen som presenteras i denna artikel har finansierats av Vetenskapsrådet och Erik Philip-Sörensens Stiftelse för främjandet av genetisk och humanistisk vetenskaplig forskning.
2. Citerat i Håkan Thorsson, »På högbron plockar man fram mobilen«, *Sydsvenskan*, 10 juni 2000, s. A9.
3. För en bredare diskussion om mobilitet i samband med broöppnandet och begreppet »regionauter«, se Tom O'Dell, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 19 (2003), s. 31–53, och »Regionauterna«, *Øresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002, s. 97–114.
4. Mitt tänkande är här inspirerat av Gilles Deleuzes och Felix Guattaris arbete om rhizomer. Rhizomer kan uppfattas som rotlika strukturer vilka istället för att vertikalt borra sig ner i marken, sprider sig horisontellt utmed markytan eller strax under denna, så som man brukar föreställa sig rötter. I Deleuzes och Guattaris arbete står det rhizomatiska för mångfald, kopplingar och rörelse. Medan rötter tänks skapa förankring, binda växter vid en plats, brer rhizomer ut sig. Genom att återopa denna metafor vill jag betona hur hemmet kan förstås som mycket mer än fyra väggar och ett tak eller ett element situerat på en enda plats. Jag vill tvärtom definiera begreppet »hem« som en föreställning, känsla och kroppslig orientering som vi bär med oss, och jag vill hävda att det är något relationellt som förbinder vardagslivets platser och sfärer på sätt som vi kanske inte alltid är medvetna om men som alltid vibrerar av rik mening. Se Gilles Deleuze & Felix Guattari, *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*, Minneapolis 1987, s. 3ff.
5. *Øresundsbron og Regionen*, Øresundsbro Konsortiet, 2009, s. 4.
6. Med detta sagt bör det noteras att mitt resonemang här går ut på att detta är en starkt förenklad syn på integration men ändå ett politiskt laddat och alltför brett accepterat sätt att förstå begreppet.
7. *Øresundsbron og Regionen*, s. 4.
8. Se mer om mobilitetens moral i Tom O'Dell, »Cultural Kinaesthesis«, *Ethnologia Scandinavica* 2004.
9. www.oresunddirekt.com/article.aspx?lang=1013&id=39177.
10. *Øresundsbron og Regionen*, s. 13.
11. www.tendensoresund.org/sv/download/14pendling.pdf.
12. Rum och plats är två begrepp som ofta skiljs åt. Medan rum kan uppfattas som »kvantiteter, egenskaper och geometriska relationer, såsom avstånd och samlokalisering«, är plats ett avgränsat område bestående av och innefattande konkreta föremål som människor tolkar och tillskriver mening. Paddy O'Toole & Prisca Were, »Observing Places: Using space and material culture in qualitative research«, *Qualitative Research*, 8, 5/2008, s. 616–634.
13. Tim Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London 2006, s. 3.
14. Se förutom Löfgrens diskussion här i boken till exempel *Our New Region. Vår nya region. Vores nye region*, Köpenhamn & Malmö 1999, eller diskussionerna i Per Olof Berg, »Dreaming up a Region? Strategic Management as Invocation«, *Invoking a Transnational Metropolis*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000.
15. Ben Highmore, »Homework. Routine, social aesthetics and the ambiguity of everyday life«, *Cultural Studies*, 18, 2–3/2004, s. 306–327.
16. Richard Wilk, »The Edge of Agency. Routines, Habits and Volition«, *Time, Consumption and Everyday*

Life: Practice, Materiality and Culture, red. Elizabeth Shove, Frank Trentman & Richard Wilk, Oxford 2009, s. 143–156.

17. Suzanne Tietze & Gillian Musson, »When 'Work' meets 'Home': Temporal flexibility as lived experience«, *Time & Society*, 22, 2–3/2002, s. 329.
18. Anders Linde-Laursen, *Det nationales natur. Studier i dansk-svenske relationer*, København 1995.
19. David Morely, *Home Territories. Media, Mobility and Identity*, London 2000, s. 40.
20. Julia Svensson, »Spår med Snår«, *Sydsvenskan*, s. B4, 2010-02-04.
21. Alla tre citaten är hämtade från www.sydsvenskan.se/skane/article199243.ece?context_print.
22. Här på textens sista sidor hänvisar jag upprepade gånger till begreppet *hospitality* och dess relation till både ett studiefält och en näringssektor som i USA och England brukar omtalas som *the hospitality industry*. Det är tyvärr inte så lätt att översätta begreppet *hospitality* till svenska. Ord som »gästfrihet« och »värdskap« täcker delar av dess betydelse men lyckas inte fånga hela nyansen i ordets latinska ursprung (*hostis*) som knyter det till engelska ord som *guest*, *stranger* och *enemy* (Jacques Derrida, *Of Hospitality*, Stanford 2000, s. 45, och Mustafa Dikeç, »Pera Peras Poros: Longing for Spaces of Hospitality«, *Theory, Culture and Society*, 19, 1–2/2002, s. 229) eller svenska ord som »gäst« och »gast«. *Hospitality* är relationellt och innefattar koder om ömsesidiga skyldigheter mellan gäster och värdar (gäster kan snabbt bli världens fiender om de stannar för länge eller inte respekterar världens rättigheter i sitt hem) på sätt som inte speglas i de svenska motsvarigheterna »gästfrihet« och »värdskap«. Den relationella egenskapen hos ordet *hospitality* är viktigt för mitt aktuella resonemang (särskilt när jag på de kommande sidorna pressar frågan om vilka som är gäster och värdar på Öresundsregionens pendeltåg), och det är därför jag väljer att inte översätta det till svenska. Se även Tom O'Dell, *Spas and the Cultural Economy of Sensuous Magic and Hospitality*, Lund, under utg.
23. *Frågor och svar om framtidens kollektivtrafik*, odat. broschyr distribuerad av Skånetrafiken, Hässleholm, 2009.
24. Nigel Thrift, »Still Life in Nearly Present Time: The Object of Nature«, *Body and Society*, 6, 3–4/2000, s. 34–57. Citat på s. 40.
25. I det följande resonemanget kursiverar jag ordet magkänsla för att markera att jag tillskriver ordet en annorlunda betydelse än det som brukar användas på svenska. Här inspireras jag av Deleuze och Spinoza och vill suddas ut den tudelning mellan kroppen och själen, känslan och vetande som vi är vana vid. På engelska använder jag ordet »stomach-mind« istället för *magkänsla* för att markera att jag menar ett slags vetande som är bundet till både de känslor som härstämmer från våra kroppar och sinnen, och det logiska tänkande vi brukar förknippa med våra hjärnor. *Magkänsla* är med andra ord en form av vetande som är uppbyggd och beroende av både känslor och logiskt tänkande.
26. För en bredare diskussion om begreppet *absolute hospitality*, se Derrida.

Referenser

- Berg, Per Olof, »Dreaming up a Region? Strategic Management as Invocation«, *Invoking a Transnational Metropolis*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- Cresswell, Tim, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London 2006
- Deleuze, Gilles & Guattari, Felix, *A Thousand Plateaus. Capitalism and Schizophrenia*, University of Minnesota Press, Minneapolis 1987
- Derrida, Jacques, *Of Hospitality*, Stanford University Press, Stanford 2000
- Dikeç, Mustafa, »Pera Peras Poros: Longing for Spaces of Hospitality«, *Theory, Culture and Society*, 19, 1–2/2002, s. 227–247

- Frågor och svar om framtidens kollektivtrafik, odaterad broschyr distribuerad av Skånetrafiken, Hässleholm, 2009.
- Highmore, Ben, »Homework. Routine, social aesthetics and the ambiguity of everyday life«, *Cultural Studies*, 18, nr 2–3/2004, s. 306–327
- Linde-Laursen, Anders, *Det nationale natur. Studier i dansk-svenske relationer*, Nordisk Ministerråd, København 1995
- Morely, David, *Home Territories. Media, Mobility and Identity*, Taylor & Francis Ltd, London 2000
- O'Dell, Tom, »Cultural Kinaesthesia«, *Ethnologia Scandinavica* 2004
- O'Dell, Tom, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002, s. 97–114
- O'Dell, Tom, *Spas and the Cultural Economy of Sensuous Magic and Hospitality*, Nordic Academic Press, Lund, under utg.
- O'Dell, Tom, »Traversing the Transnational«, *Invoking a Transnational Metropolis*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- O'Dell, Tom, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 19/2003, s. 31–53
- O'Toole, Paddy & Prisca Were, »Observing Places. Using space and material culture in qualitative research«, *Qualitative Research*, 8, 5/2008, s. 616–634
- Our New Region. Vår nya region. Vores nye region*, City of Copenhagen and City of Malmoe, Köpenhamn & Malmö 1999
- Svensson, Julia, »Spår med Snår«, *Sydsvenskan*, s. B4, 2010-02-04
- Thorsson, Håkan, »På högbron plockar man fram mobilen«, *Sydsvenskan*, 10 juni 2000, s. A9
- Thrift, Nigel, »Still Life in Nearly Present Time: The Object of Nature«, *Body and Society*, 6, nr 3–4/2000, s. 34–37
- Tietze, Suzanne & Gillian Musson, »When 'Work' meets 'Home'. Temporal flexibility as lived experience«, *Time & Society*, 22, nr 2–3/2002, s. 315–334
- Wilk, Richard, »The Edge of Agency. Routines, Habits and Volition«, *Time, Consumption and Everyday Life. Practice, Materiality and Culture*, red. Elizabeth Shove, Frank Trentman & Richard Wilk, Berg, Oxford 2009, s. 143–156
- Öresundsbron og Regionen*, Öresundsbro Konsortiet, 2009



JUST AROUND THE CORNER – EN HVERDAGSREJSE OVER ØRESUND

Caroline Beck

Startvanskeligheder

Fredag den 11. september 2009 kl. 16.32 tager jeg øresundstoget fra Københavns Hovedbanegård til Malmö Centralstation. Den nymytologiske dato, hvor to fly en New York-morgen billedliggjorde den globaliserede mobilitet som en trusselsarena, har ikke strejfet mig, før jeg sidder sikkert i toget. Her er den største panik udløst af det menneskekaos, der er opstået af, at to forsinkede øresundsafgange har bremset fredagstrafikken af faste pendlere, endagsshoppere, gennemrejsende og langfartsturister. Det smertefrie og gnidningsløse flow af mennesker, interaktioner, valutaer og varer, som med faste intervaller frem og tilbage over Øresund kondenserer drømmen om broen og brobygningen i den grænseløse region, er blevet indhentet af noget så lavteknologisk og materielt set meget »umoderne« som gamle togskinners problemer blot et par stationer væk.

Det danske udtryk, at noget kører som »på skinner« og dermed flyder friktionsløst, rytmisk-monotont og helt efter (tids)planen, er denne eftermiddag udfordret af en anden virkelighed, nemlig infrastrukturens hyperfølsomhed som kommunikationssystem og netværk, hvori både sammenbindingerne og de enkelte punkter i netværket, stationerne, er indbyrdes afhængige. Afbrydelsen af det fysiske flow fortæller, at mobiliteten både som kropslig praksis (f.eks. togrejsen), som transnational vision (f.eks. den mobile arbejdskraft) og som ideologisk tankesæt (f.eks. åbne grænser) til stadighed har sine forudsætninger i en fysisk-teknologisk materialitet. En materialitet som i det forsinkede tog forplanter sig som højlydt irritation og fysisk uro i den store intime krop af mennesker, som sidder og står tæt i togvognene. »Anything wrong ... is the next stop Malmö?« spørger en mand med stor kuffert, efter at togpersonalet over højtalerne på dansk har forklaret og beklaget grunden til forsinkelserne. Nej, der er ingen grund til bekymring, og vi er nu på vej til Malmö.

Fernando og hverdagsrejsen

Efter hurtige besøg i to butikker og et planlagt indkøb mødes jeg kl. 18.30 med Fernando på Malmö Centralstation for at følges med ham tilbage til Vesterbro i København, hvor han skal holde weekend med sin danske kæreste. For Fernando er togturen over Øresundsbroen en hverdagsrejse, en rejse, han foretager flere gange om måneden, ofte fredag aften og mandag morgen. Han er en rutineret togrejsende på denne rute, og Øresundsbroen er en væsentlig årsag til, at han som canadisk statsborger med opvækst i Guatemala og Mexico for nogle år siden valgte at bosætte sig og arbejde som industriforsker i Lund for siden at købe lejlighed i Malmö, tæt på stationen: »Jeg tror ikke, jeg var flyttet til Lund, hvis ikke København var så tæt på, selvom der er smukt. Jeg vidste, der var en bro, men ikke hvor lang tid det tog at komme over. Men det var ikke så galt, fandt jeg ud af på vej til jobsamtalen.«

Vores aftale er kommet i stand, fordi jeg er nysgerrig efter at høre hans tanker om og praksis i forhold til de månedlige togrejser. Har han som tilflytter et forhold til Øresundsregionen som et levet, dagligt netværk af sociale relationer (arbejde, venner, hjem, kæreste) og lokaliteter (Lund, Malmö, København), der i hans tilfælde ikke kun udgør nye relationer, nye rutiner, men også krydser nye lande og miljøer langt væk fra hans opvækst og familie i Sydamerika og voksne studieliv i Canada? Hvad sker der, når de enkelte rejser bliver til hverdag og over tid bliver en rutine og mestres så tilstrækkeligt, at den grænseoverskridende rejse i fysisk og mentalt rum bliver fyldt med genkendelighed? Er der stadig noget spændt sitrende ved afgang og ankomst? Og hvad fortæller Fernandos dobbelte perspektiv – udefra som tilflytter og indefra som hyppig regionsrejsende – om den transnationale regionalisering efter ti år med Øresundsbroen?

Fernandos nuværende base i Skåne er det aktuelle arbejdsmæssige resultat af knap et års forskerjob i Belgien, to år ved Aalborg Universitet og efterhånden knap tre år i en virksomhed i Lund. Fernando er rejst efter stillinger og arbejdsmiljøer, som interesserer ham. For hans kendskab til regionen og til Danmark og Sverige, »Skandinavien, man ser det som ét, og jeg vidste ikke meget,« var på forhånd begrænset til H. C. Andersen, København, og at det med hans ord er højtudviklede lande både socialt og teknologisk. Hans indtryk er sidenhen nuanceret. Da jeg spørger til hans oplevelse i dag, siger han spontant:

Man ville ikke tro på forhånd, at der er så meget immigration her, jeg havde aldrig tænkt på det, jeg troede, det mest var hvide skandinaver, men man kommer her, og det er ret multikulturelt, det vidste jeg ikke. Men også at der er det samme som alle andre steder,

forskellige slags mennesker, og her er ikke så perfekt, som man ville forestille sig om et af de mest udviklede steder i verden.

Rammen for interviewet med Fernando skulle være hans hverdagsrejse, så snakken kunne tage form i samspil med det faktiske forløb. Jeg ville gerne se og introduceres til Fernandos konkrete praksis; se hvad han gør hvor, hvornår og hvordan. Tage notits af hverdagsrejsens små mikrohandlinger, som er så små og i situationen måske ubetydelige og hjemmevante, at de ikke forplanter sig som refleksion eller italesat praksis. Men snarere er en praksis i den rutinerede rejsekrop baseret på kropslig erfaring, gentagelser og en form for nonverbal rutine, der er svær at genkalde sig. Egentlig ville jeg gerne have mødt ham der, hvor det starter, nemlig på vej ud døren hjemme hos ham selv. På vej sammen i toget finder jeg dog senere ud af, at hans månedlige rejser ikke starter, når han går ud af døren på vej til toget. De starter i dagene op til, hvor der på mobiltelefonen kærestekoordineres om fælles og individuelle gøremål, planer kan ændres i sidste øjeblik, og det konkrete afgangstidspunkt bliver først besluttet ud på fredagen. Set i et andet lys startede Fernandos Øresundshistorie altså, da han og kæresten Anders for snart to år siden mødtes på internettet, vor tids brobygger *per se*. For som han grinende siger, da vi ankommet i København taler om Øresundsbroen: »Broen har nok åbnet nogle muligheder, personlige muligheder – som for Anders!«

Undervejs

Bib-bib bib-bib. »Hvor er du nu?« står der i sms-beskeden på Fernandos mobiltelefon og forventer et svar om vores lokation. Vi er i bevægelse, vi er på vej fra Malmö til København, og det er derfor ikke så ligetil at præcisere stedet, som hele tiden skifter. Fulgte man vores færd fra oven som en lille rød prik, ville den kun stå stille på ét tidspunkt, indtil vi skilles ved Fernandos destination. Vi er ikke et sted, vi er undervejs, *in transit*, og mest af alt på vej til stedet: København. Det er først urovækkende, når vi ikke er i bevægelse. Forsinkelser, aflysninger, køer, ventetid, menneskepropper. Som da vi står stille i køen til billetautomaten og venter og venter, og kroppen stritter fuld af tempo og utålmodighed og uro over, om vi når den førstkommende afgang, og over den langsommelighed, enhver kø altid udgør for den målrettede. Rejsekroppen er indstillet på bevægelse, og stilstand vækker ubehag. Det er ikke meningen, at vi skal stå stille. Og har vi nu valgt den rigtige kø af de fire mulige? Køen, hvor de andre er rappe på fingrene og hjemmevante med automatens logik og valgmuligheder, så vi undgår uforudsete forhindringer?

Det kræver færdigheder at være hverdagsrejsende. Færdigheder og rutiner, som også ligger i Fernandos lille rejsetaske, der kun indeholder det allermost nødvendige: rene bukser og ekstra skjorte til arbejdet mandag morgen, strømper og undertøj har han i København, og med taskens skrårem hen over skulderen har han hænderne fri, når han med sit rabatkort køber billet i automaten og skyndsomt haster af sted på stationen med mig halsende efter.

Der er gennem historien skrevet meget om Rejsen. Alt fra forfattere og kunstnere til videnskabsfolk og klummeskribenter bruger Rejsen – den lille og den store – som refleksioner over forandringer og drømme i samtiden eller i historiske brydningstider. Øresundsbroen både er og har også været en fysisk manifestation af politiske regionsdrømme, hvor Øresund fra at adskille forener to lande, og broen skabt til bevægelse skulle være med til at drive ønskelige forandringer. I modsætning til de rejseformer, som f.eks. charterturisten, globetrotteren, pilgrimmen, nomaden, indvandrerens, flygtningen og backpackeren repræsenterer, er Øresundsbroen i høj grad tænkt til hverdagsrejsen. Den skulle være interessant for de rejsende, for hvem forskellen på en time (som det tog med flyvebåden) og ti minutter (som det tager over broen) kan gøre en forskel. Ikke kun i tid og fysisk rum men også mentalt og kulturelt. Denne tankegang implicerer bl.a. en grundidé om kohærens mellem en fysisk og en mental afstand, der løfter infrastrukturen frem som afgørende for at skabe og påvirke menneskers oplevelser af nærvær og afstand. Det nationale naboskab mellem Sjælland og Skåne skulle videreudvikles til et praktiseret fællesskab og et fælles marked. I dette projekt spiller mennesker og deres bevægelser – eller mangel på samme – en afgørende betydning. Med broen som væv kunne en ny type regionsborger tage skikkelse, der som en form for symbolske og kulturelle diplomater med deres brorejser væver trådene sammen til en transnational region. Hvad der naturligvis ligger som en implicit forudsætning er, at der skal være en *anledning* til at tage turen over broen. Borgere, erhverv og institutioner i Øresundsregionen *skulle lære at ville og kunne noget på den anden side*.¹ Og her har den potentielle og symbolpotente asymmetri i netop det forhold, at to nationalstater har part i regionen, været betydningsproducerende i både kommunikation, forestillinger og de faktiske og skiftende vilkår. Valutaer, sprog, markedsforhold, boligpriser, institutioner, varer, kulturelle oplevelser og natur har både udgjort konkrete anledninger og bliver italesat og oplevet som formål med at rejse over Øresund af bl.a. de lokale turistorganisationer og professionelle, regionale aktører.

Fernando har aldrig oplevet tiden »før broen«; han har ikke rejst med flyvebåden *Pilen* de 60 minutter, sejlturen tog, han har ikke set frem til toldfrit farvand, han oplevede ikke den kongelige dansk/svenske broåbning og fejring den 1. juni 2000, han har

ikke et historisk indlejret billede af to nationer i krig, kærlighed og fodboldkampe, af nationalitet og nationalisme i regionen. Men Fernando har tilbagevendende månedlige brorejser, hvor den transnationale geografi, agenda og drøm måske højest er et bagtæppe: »Det er meget naturligt at komme på begge sider. Jeg var her ikke før broen, og folk fortæller mig, at før var det anderledes, men for mig er det naturligt.« Som tilflytter med et par års regional erfaring og praksis med at bevæge sig ind og ud af nye miljøer, byer, relationer og sprog er en emotionel og stedsspecifik identifikation samtidig under udvikling:

Jeg oplever Malmö og København som to forskellige byer, selvom forskellene for mig er mindre end for danskere og svenskere, når de tager over, men det er nemt, det er nemt at komme rundt. Nogle gange føler jeg mig mere som en fremmed, når jeg kommer til København, end jeg gør i Sverige, måske fordi jeg bor og arbejder i Sverige, så det er blevet mere velkendt. Når jeg kommer tilbage til Sverige, føles det anderledes, jeg begynder at forstå mere af sproget, og jeg bor her, jeg skal på arbejde, nogle gange er det et miks af mange følelser.

Selv med Fernandos korte historie med og i regionen sker der en langsom hjemliggørelse af Sverige. Følelser, han primært knytter til to af vores store kulturelle og emotionelle livsområder: arbejde og bolig. Men som han også fortæller om sine personlige erfaringer med at bevæge sig ind og ud af begge lande: »Jeg ved mere om Danmark end mine kollegaer, og de bor lige der i Skåne.« Et lille udsagn om, at samme afstand kan opleves og tilegnes på mange måder.

Hans refleksion over, at forskellene – og »forskelliggørelsen« af Malmö og København, Sverige og Danmark – opleves mindre betydningsfuld for ham end for danskere og svenskere, er tankevækkende. For det første udspringer Fernandos oplevelse af lokaliteterne i hans dagligdag: Lund, Malmö, København i høj grad af, at de som byer er forskelligartede, af meget varierende størrelser og af hans personlige præferencer: »Hvis jeg skulle flytte sammen med Anders, skulle det være i København. For mig er Malmö en lille by, og jeg flyttede hertil pga. regionen. Jeg kendte heller ikke Lund, jeg vidste, det var en universitetsby, og jeg kunne godt lide at bo der, der er en anderledes atmosfære, men Lund er for lille, Malmö har mere et byliv med forskellige mennesker.« For det andet fortæller det meget tydeligt, at når »ude og hjemme« ikke er så nærværende og rodfæstede kategorier som i Fernandos situation som tilflytter, så aktiverer den grænseoverskridende rejse ikke nationalt betingede identifikationsmønstre. For Fernando er begge nye lande, og han oplever ikke et skift, han »ser« ikke (efter) forskelle.

I et øresundsregionalt perspektiv åbner tilflytterens oplevelser således for et spørgs-

mål om, hvorvidt selv den korteste rejse, der krydser nationalgrænser, vil aktivere kulturelle stereotyper og oplevelsen af forskelle, så længe nationalitet og sprog er bropiller for, hvordan vi klassificerer og identificerer omverdenen og os selv. Også i regionen.² For det vil betyde, at der ikke er nogen overhængende mulighed for, at oplevelsen af Øresundsregionen bliver homogeniseret, for så vidt integrationen over Øresund ikke også fører til ét sprogligt og nationalt fællesskab. Med en fod i begge lande og dog uden nationalt fodfæste nogen af stederne er Fernando måske udtryk for, at den regionalisering, hvor den transnationale rejse hverken er rigtig bemærkelsesværdig eller opleves problematisk, foregår. Men at den symbolsk set måske drives af nogle tilflyttere uden den store bagage af nationale klicheer, tilflyttere, der mere opfatter regionen som et hjørne af Skandinavien, og ikke mindst tilflyttere, der som Fernando har kundskaber og erfaring med at navigere og orientere sig i socialt og kulturelt skiftende landskaber, uafhængig af hvor de geografisk er placeret.

Mellemrum og midlertidighed

Vi skiftevis løber og går og ser hele tiden urene, der følger os tæt, så snart Fernando og jeg mødes inde i rejsens arena: stationen. Skærmene over togenes afgangs- og ankomsttider hænger side om side i loftet af Malmö Centralstations store hal. De fortæller, at her er præcision det ypperste. Tider og spor er eksakt angivet, så de rejsende kan bevæge sig målrettet og rationelt rundt på stationen. Mennesker mødes her; og stationen er også et rum for forventninger og følelser. Ventetid kan være generende og uplanlagt, den kan være sød og spændingsfyldt; hvad vil rejsen bringe eller føre til af velkendte eller nye relationer og oplevelser? Rejsefeber kan det kaldes:

It is a fever that is both an anticipatory feeling and a state of mind – a mood – that seeps into special places and situations. It is hovering over railway stations or airports and often sneaks into the home as part of travel preparations.³

For Fernando er rejsefeberen mest en blanding af forventningsfyldt gensyn med kæresteren og praktisk koordinering af afgang og mellemtider. For i hverdagsrejsen er selve rejsen ikke et mål. Selvom togturen kan være afslappende og meningsfyldt: »Det er 40 min., som kan bruges til noget,« er den først og fremmest en nødvendig præmis i Fernandos relation. Hverdagsrejsens anatomi er anderledes end ferierejsens. Den er ikke nøje udvalgt og planlagt med særlige oplevelser for øje. Tværtimod har al handling for øje at tage det særlige ud af rejsen, at beherske den som en skipper ved roret af en tanker og at forudse og undgå forhindringer og overraskelser. Den tilbagevendende rejse-

øvelse kan dog godt give grobund for en simrende sitren, for som Fernando fortæller, oplever han ofte uregelmæssigheder ved fredagsafgangene.

Stationen reflekterer og taler i sin fysiske planlægning og interaktion med de rejsende gennem bl.a. visuel skiltning og verbal kommunikation over højtalerne til en bestemt adfærd. Når der f.eks. over højtalerne bliver sagt, at tog x ankommer til spor x, kan rejsende ses bevæge sig hastigt i samme retning. Stationen er indrettet til at skabe de bedste betingelser for flow med store, åbne rum og overskuelige gulvflader, som de mange rejsende kan krydse fra flere retninger i forskellige tempi, og med lange akser som korridorer eller perroner, der fører de rejsende frem og tilbage, til og fra togene. Som de to kunstnere Dellbrügge & de Moll skriver om samspillet mellem fysisk planlægning og social adfærd: »Regional planning not only represents social groups but also prescribes courses of action. Routines and habits are inscribed in space.«⁴

Togrejsens arena er et midlertidigt transitrum, det er ikke et rum, som indbyder til, at man slår sig ned. Af samme grund er udbuddet af bænke og siddepladser begrænset. I modsætning til lufthavne, der typisk er placeret i periferien af en by, ligger centrale stationer ofte i tætte urbane områder. I et urbant perspektiv er det bemærkelsesværdigt, men af samme grund måske ikke overraskende, at stationer også tiltrækker mennesker, som slår sig ned. Som sidder ved caféborde eller på bænke inde på stationen time efter time, eller indtil de bliver bedt om at gå, for i stedet at fortsætte og flytte deres tilstedeværelse til stationens randområder: ind- og udgange, trapper, tilstødende fortove. Stationen er planlagt for de sociale grupper, som har økonomiske midler, personlige eller professionelle anledninger og grunde til at rejse. Stationen er ikke planlagt til at skulle rumme hjemløse, ensomme, narkomaner, drankere eller andre, som har helt andre grunde til at søge mod stationen end rejsen. Det er ikke et rum for længerevarende ophold, og kaffe og forplejninger fås alle *to go*. Stationen er i sin fysiske form et rum for midlertidighed, et mellemrum for rejsens her og der, bindeled mellem to destinationer. Men det er samtidig et rum, hvor rejsens sociale aspekter – hvem har penge og relationer, som gør rejsen mulig og attråværdig? – indskrives sig i rummet gennem dem, som ikke er på vej.

Den vekslende intensitet og det til tider hektiske flow af mennesker og tasker, skiftende tog og tider på skærmene, de mange ure, højtalerstemmer, ventetidsenklaaver og menneskemængder forplanter sig i stationsrummet som et særligt sted. Og rummet forplanter sig i de tilstedeværende som et midlertidigt fællesskab om det at være på vej til og fra noget. Det forplanter sig som typer af adfærd og habitus, der kan ses i kroppen. De rejsende kan genkendes og genkende hinanden gennem kropssprog og rutiner eller mangel på samme, rejseformer og anledninger kan afkodes gennem taskernes størrelser og typer, gennem målrettede skridt eller fortabt famlen, gennem indkøb af

rejselekture. En stor station i en stor by er på samme tid et meget lokalt sted og et internationalt. Her er det ikke usædvanligt at tale og høre andre sprog end det lokale, og mangfoldigheden kan paradoksalt nok fremmane en stemning af stedløshed. En stedløshed, som mange lufthavne over hele verden udvikler strategisk gennem design, arkitektur og oplevelser med særligt øje for et internationalt publikum. Her kan de på én gang føle sig hjemme ude i et genkendeligt nationalt ingenmandsland, hvor det lokale begrænses til sidste øjeblikks-souvenirshops og udvalgte spisesmenuer.

I rejsearenaer som lufthavnen og stationen kan nationalitet på samme tid ses som en globalt institutionaliseret, overgribende struktur – særligt aktiveret, hvis de rejsende skal krydse landegrænser, og som en mere perifer synlig eller usynlig detalje i en anden kulturel differentiering og logik. Den institutionaliserede struktur har passet som kode, hvor nationaliteten f.eks. kan afgøre forskellen på ubemærket indrejse eller tilbageholdelse. Den kulturelle differentiering kan derimod forstås som en logik, der former sig efter de rejsendes tilegnede habitus og rutiner. Fernando er rutineret på stationerne i Malmö og København. Han sammenligner togrejsen over Øresund med hverdagen i andre storbyer, han har boet i, og hvor transporttid er en del af dagligdagen: »Man sidder bare i toget, og det tager dig fra én station til en anden, det er ligesom i *subwayen*.« Han begår og bevæger sig hjemmevant på stationerne, og hans halvt dansk-svenske og halvt engelske er hverken usædvanligt eller en hindring i den udstrækning, han overhovedet har brug for at kommunikere undervejs. På stationen afkodes han måske ikke umiddelbart som tilflytter. Han hører til her. Det afkodes ikke i hans pas eller mørkere lød, men det indlejrer sig i den selvfølgelighed, han med sine færdigheder indskraver og bevæger sig på stationen.

Just around the corner

I toget finder Fernando et ledigt dobbeltsæde over for en yngre kvinde med tørklæde. Kupeen er fyldt med unge, højlydte mennesker. Fredag aften er der mange feststemte unge på vej til København, fortæller Fernando, i weekenden er det en anden gruppe; familier og folk med meget bagage, som skal til lufthavnen, og når han tager toget tidligt mandag morgen fra København og direkte på arbejde i Lund, møder han jobpendlerne: »I weekenden er det forskellige folk, også forskellige klasser, mandag morgen er det *working people*, velklædte.« Han taler flere gange om yngre professionelle *working people*, om at ligne hinanden og om, at andre ligner ham, dér hvor han bor tæt på stationen i Malmö, og om dem, han møder sammen med sin danske arkitektuddannede kæreste i København.

Just around the corner – en hverdagsrejse over Øresund



Vi taler sammen på engelsk, og vi taler bl.a. om sprog. Han fortæller, at han forsøger at lære både svensk og dansk, og at han sagtens kan skille de to sprog ad. Han vurderer, at han efterhånden forstår mere end halvdelen til svensktalende møder på arbejdet, og han oplever, at de svenskere, han møder generelt er bedre til engelsk end danskere. Mens vi taler, skifter landskabet udenfor, og vi krydser Øresundsbroen. På vejen fra Københavns Hovedbanegård og hen til kærestens lejlighed på Vesterbro spørger jeg ham senere, om han oplever, at han krydser en grænse, når han kører over broen, hvor der et sted undervejs er tegnet den usynlige linje, som udgør nationalgrænsen mellem Danmark og Sverige. I modsætning til bilister, som møder et skilt på deres køretur, er der ingen synliggørelse eller kommunikation af det i toget. »Nej, man skal anstrenge sig for at tænke, at nu krydser jeg grænsen. Selvfølgelig er sproget forskelligt, men at lytte til dansk og svensk er en del af mit liv. Jeg forstår ikke nogen af dem fuldstændig, så det er det samme faktisk,« siger han.

Fernando har taget størstedelen af sin universitetsuddannelse i Canada, hvor han boede i otte år og fik statsborgerskab. Så i dag rejser han som canadier, også når han besøger fødelandet Guatemala. Det er langt mere trygt, vurderer han. Selv hvis han skulle blive boende i Europa eller Skandinavien, ønsker han ikke umiddelbart at søge om statsborgerskab, og han kan opholde sig og arbejde i Sverige, så længe han vil. Han kan også gå til læge som alle andre svenskere, og han har de samme forpligtelser som f.eks. at betale skat. Den eneste grund til måske at ændre statsborgerskab er, hvis han skulle vælge at flytte til København og sammen med sin kæreste. Men så ville det være til svensk. Jeg spørger Fernando, om han føler sig hjemme her:

Jo ... for mig, der har flyttet rundt så mange steder, det er svært at sige men jeg har mine ting her og min lejlighed her nu, det får mig til at føle mig hjemme, men jeg vil aldrig kunne sige, at jeg føler mig 100 procent hjemme, for jeg er ikke vokset op her men jeg ville gerne føle mig hjemme, og derfor har jeg slået mig ned, i hvert fald for nu, men jeg ser måske ikke mig selv leve her om fem år, ikke i den samme lejlighed, ha ha, det er blandet.

Da vi skilles på Vesterbro, tager jeg et foto af Fernandos canadiske nøglering. Den har bl.a. en nøgle til kærestens lejlighed.

Fernando valgte at flytte til Skåne, fordi det er mere end Skåne. Det er også en bro til København. Broforbindelsen er for ham ikke en forhindring, den udgør tværtimod muligheden for et større personligt livsrum. I dette perspektiv lever han alle de forhåbninger og regionale drømme ud, som Øresundsbroen for nogen blev motor for. Han giver liv til brostatistikken og åbner for perspektiver på regionaliseringen. Men

Fernandos historie og rejsepraksis er også fortællingen om en helt bestemt type rejssende og tilflytter, der bl.a. beretter om, hvordan lokale og regionale processer er i tæt samspil med globale mønstre, med menneskers ønsker og forskellige årsager til at flytte sig og politiske forsøg på at motivere eller begrænse samme. Fernando er et eksempel på det, Arjun Appadurai kalder »ethnoscape«, et begreb for de skiftende landskaber, der konstitueres af mennesker og grupper, som med deres bevægelsesmønstre former foranderlige verdener, som vi både lokalt og globalt lever i. I den forstand tilhører Fernando de store grupper af mennesker i bevægelse: immigranter, turister, flygtninge osv. På den anden side fortæller han kun om den begrænsede og privilegerede gruppe, som rejser efter eget ønske, og hvis pas og kompetencer åbner grænser. Kosmopolitter, der opbygger kulturelle, sociale og sproglige færdigheder til at begå og orientere sig, og som kan genkendes og genkende hinanden i rejsearenaer og afgrænsede lokale miljøer rundt omkring i verden.

Efter ti år med Øresundsbroen og med en ny vision og udviklingsstrategi for regionen for det kommende årti vil professionelle og politiske aktører arbejde for at føre Øresundsregionen ind i et nyt kapitel. Hvis det skal rumme nye fortællinger og åbne perspektiver, er Fernandos historie og scenarie tankevækkende og kontrastfyldt at se på. En tilflytter med et sammensat nationalt tilhørsforhold og dog med en idé om, at hjemmefølelser er nært forbundet med stedet, man vokser op, og af samme grund giver udtryk for nok aldrig at føle sig »100 procent hjemme« i Malmö eller København. En rejssende, som rutineret orienterer og bevæger sig ind og ud af begge sider af Øresund, fordi det er »just around the corner«.

Fernando taler ikke om geografi, region og nationaliteter, og historikken knyttet til »før og efter broen« er kun et lydspor, som andre beretter om. Han fortæller til gengæld om at flytte af faglig interesse og bruge sine evner, om at opleve lokale byer med forskellige atmosfærer, om at etablere et hjem, møde mennesker og skabe relationer. Ikke ligefrem storslåede eller spektakulære ønsker eller oplevelser. Nok heller ikke udpræget stedspecifikke og dog et kontrastfyldt udtryk for de mange parallelle, forskudte og krydsende lokale spor og globale processer, der tager form med Øresundsbroen som baggrund.

I den tryckta versionen av boken fanns på denna sida ett fotografi på människor på två rulltrappor. Båda rulltrapporna rör sig uppåt, bort från kameran. Längst upp hänger en klocka från taket.

Stationer er skabt til gnidningsløse strømme af rejsende, men med jævne mellemrum er der grus i maskineriet. Rulletrapper strejker, togene er forsinkede, billetautomater fungerer ikke. Atmosfæren forandres, irritation, stress og frustration dominerer.

Noter

1. Tom O'Dell skriver om de historiske linjer i vor tids turisme og rejsende og om, hvordan en væsentlig historisk forudsætning har været, at: »folk måste lära sig att vilja fara hemifrån«, hvor bl.a. fremkomsten af rejsehåndbøger har spillet en rolle. Tom O'Dell, »Turism i oplevelsens tecken«, *Nonstop! Turist i oplevelseindustri-lismen*, red. Tom O'Dell, Lund 1999, s. 19.

2. Se andre artikler i antologien for uddybning af disse perspektiver og temaer.
3. Orvar Löfgren, »Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller«, *Mobilities*, vol. 3:3, 2008, s. 313.
4. Christiane Dellbrügge & Ralf de Moll, *In Quest of the Perfect Location*, Copenhagen/Berlin 2007, s. 4.
5. Arjun Appadurai, *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis 1996.

Referencer

- Appadurai, Arjun, *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis, University of Minnesota Press 1996
- Dellbrügge, Christiane & de Moll, Ralf, *In Quest of the Perfect Location*, Space Poetry, Copenhagen/Berlin 2007
- Löfgren, Orvar, »Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller«, *Mobilities*, vol. 3:3 Routledge 2008, s. 313–330
- Löfgren, Orvar, »Rum för resande«, *Nonstop! Turist i upplevelseindustrialismen*, red. Tom O'Dell, Historiska Media, Lund 1999, s. 41–65
- O'Dell, Tom, »Turism i upplevelsens tecken«, *Nonstop! Turist i upplevelseindustrialismen*, red. Tom O'Dell, Historiska Media, Lund 1999, s. 11–40

I den tryckta versionen av boken
fanns på denna sida ett fotografi av
Öresundsbron. Pylonerna är i
fokus, mot en blå himmel. Bilarna
som kör på bron är suddiga.

ÖRESUND PLAZA

OM KONSTEN ATT PASSERA

Fredrik Nilsson

Högt ställda förväntningar och höga hastigheter

Segelbåtar rör sig långsamt norrut. Ett par fiskekuttrar är på väg till någon hamn efter morgonens fiskafänge. En färja stävar söderut och ett stort lastfartyg kommer om en stund att passera under mig. I denna stund är jag beredd att hålla med den tyske sociologen Georg Simmel: broar kan skapa illusionen av att färdas i ett tyngdlöst tillstånd mellan himmel och jord.¹ På väg från Pepparholmen upp mot högbron förstärks denna känsla av att de väldiga pylonerna strävar uppåt likt katedraltorn. Resan ges därmed nästan en andlig inramning. För ett ögonblick. När pylonerna inte längre är i blickfånget utan skymtar i backspeglern förändras sinnesstämningen. Obevekligen leder bron nedåt, mot betalstationen vid Svågertorp. På Plaza, den öppna plats som omger stationen, ersätts känslan av tyngdlöshet av en trög, sökande rörelse mot stationens vägbommar. En påtaglig oro infinner sig alltid här. Hur ska jag kunna passera så smidigt som möjligt? Vilken fil ska väljas? Vilken går snabbast? Kommer bommen att fällas upp? Någonstans i bakhuvudet gör sig också en annan ängslan påmind. Gränsen mellan Danmark och Sverige är på väg att passeras, kommer tullarna att stanna mig? Förvisso för jag aldrig med någon illegal substans över gränsen, ej heller stora mängder sprit, men oron finns där ändå. Gränsen påverkar. Då betalstationen närmar sig ökar avståndet till de visioner som omgav bron vid tiden kring år 2000.

Om två år står den där – Öresundsbron. Kanske kan den få symbolisera upptakten till nästa årtusende. Då av historien utstakade gränser mister en del av sin betydelse och ersätts av samlevnad, samarbete och samförstånd [...]. Mycket kan förändras när en timme på vattnet blir tio minuter över vattnet.²

Utspelet gjordes av Leif Pagrotsky och Pia Gjellerup-Hansen, då företrädare för den

svenska respektive danska regeringen. I deras framtidsbild befolkades Öresundsområdet av regionauter som med hög hastighet och friktionsfritt färdades över gränsen.³ En ny, gränslös vardag skulle etableras:

Det är dit integrationen syftar. Den danske studenten skall kunna ta bron över till en kurskamrat för att skriva några timmar på ett grupparbete. Att söka jobb i ett annat land skall inte vara exotiskt utan fullt normalt när vi länkas samman av bron.⁴

En förutsättning för integrationen var dock att regionauterna lärde sig använda det regionala rummet, en ny uppsättning kompetenser rörande t.ex. språk, skatte- och utbildningssystem behövde utvecklas. Det krävdes även brokompetens, exempelvis en förmåga att disciplinera blicken och fokusera på körningen istället för att hänföras av utsikten eller ingenjörskonsten. Inledningsvis var detta inte alldeles enkelt. Nyfikna bilister trotsade stoppförbud och stannade för att »fotografera och njuta av utsikten«, en del hade »med sig bord och stolar för att ha picknick«. ⁵ Andra körde förbi den ödesmätade skylten »Last exit Sweden« och hamnade på Plaza. Dessa ofrivilliga regionauter skapade problem: »De flesta inser att de måste köra hela vägen till betalstationen, men de som börjar backa eller, ännu värre, vänder och kör mot färdriktningen utgör en stor trafikfara.« ⁶ I viss utsträckning kunde problemen hanteras »men under sommaren var det ändå ett tusental som körde ut på bron av misstag.« ⁷ Framför allt krävdes det emellertid att regionauterna lärde sig passera gränsen mellan Danmark och Sverige på ett nytt sätt.

Den egentliga gränsen mellan Danmark och Sverige återfinns strax öster om Peparholmen. Färdas man österut markeras övergången med en skylt på bron. Denna är utformad i enlighet med EU:s riktlinjer: i en cirkel bestående av gula stjärnor mot en blå bakgrund återfinns namnet *Sverige*. Den uppmärksamme – eller frekvente – resenären noterar förmodligen inte att en gräns passeras. Men om gränsen i det närmaste är osynlig på själva bron, så är den desto tydligare vid Svågertorp där betalstationen materialiserar gränsen. När den stod klar ställdes också krav på särskilda passagekompetenser. Tidigare hade konsten att passera nationsgränsen tränats in via regelbundna resor med färjorna. Oavsett om man var bilburen eller inte formade färjeturen en speciell övergångsritual: Man åt, drack eller vilade sig över gränsen.⁸ Nu lokaliserades emellertid gränsen till en ny plats. Syftet med denna artikel är att undersöka de nya gränspraktiker som utvecklades under det första decenniet med bron samt det meningsskapande som omgav dessa. Gränspassager fylls ständigt med ideologisk, moralisk och existentiell mening, vilket också innebär att gränsområden är känsloladdade landskap där bland annat längtan, rädsla, fascination och irritation samsas om

I den tryckta versionen av boken
fanns på denna plats ett fotografi på
bilar som står i kö till en tullstation.

utrymmet.⁹ Ordinära pendlare, önskade smugglare, illegala migranter eller det oklart definierade hotet från terrorister dramatiserar till exempel gränsen på olika sätt. Frågan är vilka känslor den nya passagen vid betalstationen gav upphov till och hur olika passagepraktiker fylldes med mening. Diskussionen förs med utgångspunkt i två olika kategorier av regionauter – bilpendlaren och smugglaren.

Fartgupp och brustna drömmar om ett friktionsfritt flöde

I slutet av 1990-talet var Öresundsområdet en veritabel drömfabrik¹⁰ – storslagna visioner kring brons effekter på området avlöste varandra.¹¹ Genom vardaglig interaktion över Sundet, över gränsen, skulle integration och regional gemenskap spira. De högt ställda förväntningarna resulterade inledningsvis i regional backlash. Allt för få bilar ansågs köra över bron och somliga betraktade därför satsningen som ett fiasko.¹² Efter en inledande tveksamhet ökade emellertid trafiken »explosionsartat».¹³ En förutsättning för detta var att rörelsen över gränsen kunde ske friktionsfritt och därför hade betalstationen utformats med det friktionsfria flödet som ideologisk grund. Öresunds-

bron och betalstationen skulle vara »en genomfartsled, inte en flaskhals med tidsödande kontroller«. ¹⁴ För att undvika flaskhalsar och förlorad tid skulle så många trafikanter som möjligt förenas med betalstationen genom en sändare – en *BroBizz* – som placerades på bilens vindruta. I ett pressmeddelande uttryckte sig leverantören av detta system på följande förnöjsamma vis: »De bilister som väljer att förse sitt fordon med en transponder, kommer att kunna passera tullstationen på Lernacken på ett bekvämt och säkert sätt utan att behöva stanna.« ¹⁵ Tanken var dessutom att transpondern skulle kunna användas på Stora Bält-bron, vilket i det närmaste framställdes som en triumf: »Nu behövs inga onödiga stopp på vägen till kontinenten.« ¹⁶ Betalstationen framstod som en symbol för en ny, gränslös tid.

Denna goda vilja, ambitionen att underlätta transnationella flöden, var på inget sätt unik för Öresundsområdet. Idén om det nya gränslösa Europa grep omkring sig och omgavs av ett positivt skimmer. ¹⁷ Den franske stadsplaneraren Paul Virilio menar dessutom att samhället generellt sett genomsyras av en rädsla för *stasis*, stillestånd: »Stasis is death really seems to [...] be the general law of the world.« ¹⁸ I ljuset av detta blir oron för flaskhalsar begriplig, liksom glädjen över att kunna passera gränsen utan onödiga stopp. Somliga regionauter tog definitivt fasta på löftet om en smidig och snabb gränspassage.

De bilister som pendlar över Öresundsbron, med så kallad *BroBizz*, kör i många fall för fort. Svensk passpolis och tullarna får ofta kasta sig åt sidan när bropendlarna susar fram genom betalningsanläggningen vid Lernacken. [...] Polisen låter nu meddela att körkortet ryker om hastigheten överskrider 80 km/tim och i övrigt blir det kännbara böter för dem som kör för fort. Nu arbetar man på en lösning som gör att bropendlarna inte kan komma förbi bommarna i lika hög hastighet (90 km/tim) som idag. ¹⁹

Bron skapade regionauter, men dessa hade ett allt för starkt hastighetsbegär. Vid de tillfällena då bron stängdes av riskerade begäret bli övermäktigt: »Dansk polis kommer att köra före trafiken när den släpps på igen, så att det inte blir någon kappkörning.« ²⁰ Även detta kan betraktas som ett tecken i tiden. Rätten att vara i rörelse har, återigen enligt Virilio, förvandlats till ett krav som skapar såväl »dromomaniacs« som »speedoholics« – och denna plötsliga längtan efter fri fart och flow har framför allt varit bilismens kännetecken. ²¹ Bilarna som »susade« igenom betalstationen materialiserade således drömmen om den snabba, friktionsfria gränspasseringen, men framstod trots det som ett problem. Stationen materialiserade också en nationsgräns och denna utmanades av regionauternas snabba passagerutiner. Gärna integration, men i lagom hastighet. Trots talet om det gränslösa Europa hade alltså nationsgränsen inte förlorat sin status som

skiljelinje och därmed inte heller sin ställning som kulturell demarkationslinje.²² »Rätt« slags passagekompetens saknades uppenbarligen bland regionauterna, vilket krävde åtgärder från statsmaktens sida för att återställa ordningen.

Vägskyltar, trafikljus och övervakningskameror är delar i ett sinnrikt system som syftar till att främja och samtidigt kontrollera trafikflöden. Vägtullar ingår i detta system som ett slags fördämningar med syfte att hantera potentiellt svårkontrollerbara rörelser.²³ Betalstationen kan betraktas som en sådan fördämning, men inledningsvis hade den således inte förmått stå emot anstormningen. I oktober 2002 inleddes därför diskussioner om hur den uppkomna situationen skulle hanteras. Enligt svenska polis- och tullmyndigheter var det nödvändigt att sänka hastigheten på Plaza. Brokonsortiets företrädare argumenterade, som det verkar, inte emot denna hållning men var samtidigt inte nöjda: »Det känns förstås inte bra att sänka hastigheten i vår så kallade snabbfil, tanken är ju att våra stamkunder ska komma smidigt igenom.«²⁴ Idén om det friktionsfria flödet var hotad. Eftersom stamkundernas snabba flöde skulle bromsas upp var dessutom hierarkin mellan olika typer av bilister hotad. Möjligheten att röra sig snabbt och smidigt över gränsen byggde på betalningsförmåga eller -vilja, inte på en demokratisk grundtanke. De som inte hade tecknat ett BroBizz-avtal med konsortiet kunde inte räkna med samma smidighet som stamkunderna – de avtalslösa hänvisades till filer som inbegrep ett betalningsstopp.

Betalstationen, som nyss hade framstått som en symbol för det nya Europa med snabba, friktionsfria flöden över gränserna, riskerade istället att få representera *stasis*.

Fartgruppen vid betalstationen på Lernacken då tulltjänstemän är på plats retar många av bilpendlarna [...]. Jan Hedlund, gränsskyddschef på Tullverket säger att bilar, utan farthindrande gupp, ibland susar förbi i 70–80 kilometer i timmen trots att det råder fartbegränsning till 30 i området. Maria Nowak, som bor i Malmö och pendlar till arbetet i Köpenhamn, är en av dem som har klagat hos Tullverket. – Det handlar inte om att vi bilister ska kunna köra för fort. Men man kan köra i en kilometer över guppen och det knäcker ändå till i ryggen och hugger i njurarna. Och när man som jag är gravid i nionde månaden är det inte kul.²⁵

Fartguppet skapade friktion i både reell och symbolisk mening. Den gravida kvinnan förväntade sig en smidig rörelse till och från sin arbetsplats, och hon var inte ensam. Bropendlarna framstod som »djupt irriterade« och menade att guppen förstörde bilarna. Dessutom, noterade man, låg de kvar »även efter att tulltjänstemännen gått hem.«²⁶ Guppet framstod som ett tecken på statligt förmynderi i otakt med en region som vilade på idén om flow och »snabba subjekt«.²⁷ Regionauterna var inte heller be-

redda att motståndslöst finna sig i att smidigheten minskade och hastigheten sänktes: »Det är riktigt många pendlare som är irriterade över det här. Vissa stannar sina bilar och tar själva bort guppen.«²⁸ Ur myndigheternas perspektiv var emellertid kontrollen över rörelsen av central betydelse; det handlade om att få ned hastigheterna »eftersom tulltjänstemännen riskerar att bli påkörda och skadade«.²⁹ Men som nämnts handlade det också om att skapa förutsättningar för att kontrollera trafikflödet över riksgränsen.

Twisten kring fartgruppen nådde, som det verkar, en lösning under sommaren 2009 och regionauterna föreföll i huvudsak nöjda: »Jag såg idag att de gamla guppen hade bytts ut mot nya bilvänliga gupp. Å andra sidan har de lagt ut två stycken, men de är en miljon gånger bättre än de gamla och man kan köra över dem i rimlig fart utan att riva av underredet.«³⁰ Exakt vad som avsågs med »rimlig« fart framgick inte. Tulltjänstemännen var mindre nöjda, man befarade att hastighetsbegäret åter skulle växa: »Pendlarna lär sig snabbt att de inte behöver sakta ner.«³¹

När fördämningar brister

Betalstationen symboliserade således det nya, gränslösa Europa, samtidigt som den materialiserade nationsgränsen. Dynamiken uppstår eftersom gränsen markerar skillnad och därmed finns det incitament för utbyte och rörelse.³² Gränsen kan därmed ge upphov till såväl legal som illegal trafik. De första rapporterna kom efter endast en dryg månad: »Öresundsbron – den nya smuggelvägen«.³³ Att bron skulle påverka smugglingen kom inte som en direkt överraskning. Redan innan bron var färdig hade tullen gjort en analys av hotbilder och insett att »bron skulle bli svårkontrollerad [...]. Bron är ju öppen 24 timmar om dygnet.«³⁴ Efter knappt ett år presenterades skrämmande statistik som tycktes besanna farhågorna.

288 kilo cannabis, tio kilo heroin, 431 gram kokain, 51 gram opium, nära 40 kilo amfetamin, 690 kilo av växtdrogen kat, 10 190 dopingtabletter, 84 256 liter sprit och 428 000 cigaretter. Det hade tullen tagit omhand vid 744 beslag i brotrafiken före midsommar, nära ett år efter Öresundsbron invigdes.³⁵

Siffror har en besvärjande kraft.³⁶ Här skapades bilden av ett drogproblem som gränsen inte förmådde att stoppa och i denna oro skedde ett annat meningsskapande kring gränsen.

I den tidigare nämnda debatten om fartgruppen representerade tulltjänstemannen statsmaktens kyliga sida, en opersonlig karaktär, något som förstärktes av att motparten var en harmlös pendlare, tillika gravid kvinna. När debatten istället handlade om

kampen mot smugglare blir bilden annorlunda. Tullarna framstod här tvärtom som intuitiva proffs: »Mycket handlar om tjänstemannens erfarenhet och intuition [...]. Det börjar med att tjänstemannen på plats får en känsla.«³⁷ Tulltjänstemännens möjlighet att utveckla denna kompetens ansågs vara av avgörande betydelse i kampen mot smuglingen. Inledningsvis anades också viss förtröstan bland tullarna: »Vi lär oss allt bättre bemästra situationen. Bevakningen skärps nu efter semestern och när ett 60-tal nyanställda som utbildats kan börja arbeta.«³⁸ Det var alltså inte bara regionauterna som utvecklade nya passagekompetenser i mötet med betalstationen. Eftersom stationen byggts med målsättningen att främja det friktionsfria flödet innebar det att tullarna »på några sekunder« tvingades göra en »snabb bedömning«³⁹ – skulle regionauterna kontrolleras eller inte? Flödets hastighet tycktes rent av förfina en grundläggande tullkompetens som inte satt i den avancerade tekniken utan i magkänslan: »Kameror, internationella underrättelser underlättar, men det är tullinspektörens intuition som fortfarande leder till de flesta upptäckterna.«⁴⁰

Bilden av tjänstemannen och gränsen förvandlades sålunda: gränsen behövde försvaras och tullaren förväntades utföra denna uppgift. Bilden av den gränslösa regionen gled i bakgrunden. Denna omladdning av gränsen förstärktes av den dramaturgiska iscensättning som flera massmedialt förmedlade berättelser om smuggling följde. *Svenska Dagbladet* (SvD) berättade till exempel att »när bilen rullade av Öresundsbron på den svenska sidan vinkade tullen att den skulle stanna«.⁴¹ Både rullandet och vinkandet rymmer ett slags långsam vänlighet som står i skarp kontrast till det som följde.

Men föraren ville annat och ökade farten. Samtidigt som tullare försökte följa efter den flyende bilen [...] larmade de Skånepolisen som hängde på i jakten. Polisen planerade också att använda spikmatta mot den misstänkta bilen. Färden gick i hög fart på motorvägen norrut från Malmö. Vid Dalby utanför Lund blev det tvärstopp.⁴²

I berättelsens crescendo fördes läsaren från en tempoökning, där polisen »hänger på i jakten«, till ett »tvärstopp«. När bilen stoppades berodde det emellertid inte på att spikmattan användes, slutet var betydligt mer prosaiskt – de flyende fick punktering och greps »helt odramatiskt«. Bitvis är skildringen som klippt och skuren ur en polisroman, en känsla som förstärks av att spikmattan fördes in i berättelsen där den i huvudsak utgjorde ett narrativt element som intensifierade spänningen.

Några år senare tog diskussionen om gränsbevakningen fart igen: »Öresundsbron befäster sin ställning som knarksmugglarnas kungsväg in i Sverige«.⁴³ I *Aftonbladet* kunde man läsa att »Öresundsbron är Sveriges största brottsplats« och läsaren infor-



Tullkontroll – ett av gränspassagens mest känsloladdade ögonblick.

merades om att »spritströmmar in i Sverige«.44 Vattenmetaforen återkom i syfte att ytterligare understryka en hopplös situation: »Tulltjänstemännen är som myror på en strand där det sköljer in våg efter våg.«45 Men även andra metaforer förekom:

Knarkkurirer gasar rakt igenom tullen. Påkörda tulltjänstemän, missad narkotika och biljakter som slutar med allvarliga olyckor. Det är numera vardagsmat för Tullverket [...]. Värst är situationen vid Öresundsbron. – Vi har flera exempel där anställda har fått kasta sig åt sidan för att inte bli påkörda.46

I massmedierna återkom »knarkkuriren« som en kulturell gestalt som penetrerade för-

dämningen. Istället för att sakta ned »gasade« han och körde i bokstavlig mening över tulltjänstemannen som förkroppsligade gränsen. Betalstationen blev på detta sätt inte endast en gräns som producerade rörelse, den producerade också mening genom att skilja på rätt och fel slags regionauter.

Plaza – en kulturellt känslig plats

Öresundsbron innebar en radikal omorganisering av gränspassagen. I Öresundsområdet var länge färjeresan den gränspassage som flera generationer resenärer lärt sig hantera. Man åt och drack sig över gränsen, men det var också en rörelse från ett stadscentrum till ett annat. Nu hamnade gränspassagen i Svågertorp – ett ingenmansland – och iscensattes på ett nytt sätt.

Betalstationen byggdes med det friktionsfria flödet som ideologisk grund och inledningsvis tog regionauterna löftet om en gränslös region på allvar: retoriken kring bron och betalstationen skapade ett sug efter hastighet. Men betalstationen imiterade inte endast det friktionsfria flödet, utan materialiserade samtidigt nationsgränsen. Statsmaktens närvaro hade inledningsvis dolts, men trädde fram och krävde en hastighet på trafikflödet som närmade sig ett tillstånd av *stasis*. Vägbomben, de små, gula fartgruppen och de uniformerade tullarna bidrog till detta. Betalstationen skapade därmed friktion i både reell och symbolisk mening: Det gränslösa Europa tycktes fjärran.

Det var emellertid inte endast bilpendlarna som utvecklade nya kompetenser vid den nya gränsen. Även tullarnas vardag förändrades och en grundkompetens bland tullpersonalen – intuitionen – förfinades. Detta var, menade man, nödvändigt för att möta hotet utifrån. »Knarkkuriren« fungerade som en projektyta för den ängslan som ett gränslöst tillstånd gav upphov till och även som en katalysator för kraven på tydligare gränser. På så sätt påminner kuriren om andra kulturella gränsskrämmor, såsom den illegale migranten eller den ständigt gäckande terroristen. I likhet med bilpendlaren är dessa verkliga och överkliga regionauter effekter av gränsens närvaro, men bidrar samtidigt till att ladda gränsområdet med ideologisk och moralisk mening.

Under de kommande tio åren kommer det förmodligen att skapas nya kategorier regionauter som vävs in i meningsskapande processer kring gränsen. Här är det viktigt att vara vaksam eftersom det finns god jordmån för nationalism och främlingsfientlighet i gränsområden, men dessbättre frodas även tolerans och kosmopolitiska grundtankar i denna mylla. Ropen på såväl reglering som frihet torde därför inte avklinga under de kommande åren – konsten att passera Öresund Plaza lär fortsätta att väcka känslor.



I gränslandskapet trängs prosaisk information med ödesmättade påminnelser samt upplysningar om att bron är ett monument värt att beskåda.

Noter

1. Georg Simmel, »Bridge and Door«, *Simmel on Culture. Selected Writings*, red. David Frisby & Mike Featherstone, London 1997, s. 172.
2. *Sydsvenska Dagbladet*, SDS, 12/8 1998.
3. Jfr Tom O'Dell, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002.
4. SDS, 12/8 1998.
5. *Aftonbladet*, 31/7 2000.
6. *Öresundsbron*, nyhetsbrev nr 7 2002.
7. Ibid.
8. Orvar Löfgren, »Öresundspassager. Längtans och ängslans nationalisering«, *Miljö och tillväxt i Öresundsregionen*, red. Jette Hansen-Møller, Lund 1999.
9. Jfr Hastings Donnan & Thomas M. Wilson, *Borders. Frontiers of Identity, Nation and State*, Oxford 2001.
10. Fredrik Nilsson, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Lund 1999; *Invoking a Transnational Metropolis. The making of the Öresund region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000.
11. Richard Ek, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer*, Lund 2003; Jesper Falkheimer, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier 4, Göteborg & Stockholm 2004.
12. SDS, 7/7 2000.
13. *Öresundsbro Konsortiet, Svensk på den danska marknaden*, s. 2, november 2006.
14. *Sund & Bro*, nr 22 1997.
15. *Combitech Traffic Systems (SAAB)*, 3/9 1999.
16. Ibid.
17. *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Göteborg & Stockholm 2007, s. 9f.
18. Paul Virilio, *Speed and Politics. An Essay on Dromology*, New York 1986, s. 67.
19. *Nytt från Öresund (NFÖ)*, 14/8 2000.
20. *Skånska Dagbladet (SkD)* 16/2 2009.
21. Jfr Virilio, s. 7.
22. *Öresundsgränser*, s. 9f.
23. Virilio, s. 7.
24. *Öresundsbron*, nyhetsbrev nr 7 2002.
25. *NFÖ*, 4/9 2008.
26. *NFÖ*, 13/5 2009.
27. Jfr Per-Markku Ristilammi, »Urban globalisering i Öresundsregionen. Mångkulturalitetens varierande grader av synlighet«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Göteborg 2007, s. 353f.
28. *NFÖ*, 4/9 2008.
29. *NFÖ* 13/5 2009.
30. *NFÖ*, 11/6 2009.
31. Ibid.
32. Donnan & Wilson; *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002; *Öresundsgränser*.
33. *DrugNews*, 1/8 2000.
34. Ibid.
35. *DrugNews*, 26/6 2001.
36. Fredrik Nilsson, *Aktiesparandets förlovade land. Människors möte med aktiemarknaden*, Eslöv 2003, s. 79.
37. *Aftonbladet*, 12/10 2004.
38. *DrugNews*, 14/9 2000.
39. *DrugNews*, 26/6 2001.

40. Ibid.
41. *SvD*, 18/9 2008.
42. Ibid.
43. *SDS*, 21/2 2006.
44. *Aftonbladet*, 21/11 2007.
45. Ibid.
46. *Metro*, 23/1 2008.

Referenser

Tidningar

Aftonbladet, 31/7 2000, 12/10 2004, 21/11 2007

Metro, 23/1 2008

Skånska Dagbladet (SkD), 16/2 2009

Svenska Dagbladet (SvD), 18/9 2008

Sydsvenska Dagbladet/Sydsvenskan (SDS), 12/8 1998, 7/7 2000, 21/2 2006, 18/2 2009

Övrigt

Combitech Traffic Systems (SAAB) (internetbaserad källa), 3/9 1999

DrugNews (internetbaserad källa), 1/8 2000, 14/9 2000, 26/6 2001, 24/10 2005

Nytt från Öresund (NFÖ) (internetbaserad källa), 14/8 2000, 4/9 2008, 13/5 2009, 11/6 2009

Sund & Bro (internetbaserad källa), nr 22 1997

Öresundsbron Konsortiet, Svensk på den danska marknaden, rapport, november 2006

Öresundsbron (internetbaserad källa), nyhetsbrev nr 7 2002

Litteratur

Donnan, Hastings & Wilson, Thomas M., *Borders. Frontiers of Identity, Nation and State*, Berg, Oxford 2001

Ek, Richard, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytm*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, Lund 2003

Falkheimer, Jesper, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier 4, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2004

Löfgren, Orvar, »Öresundspassager. Längtans och ängslans nationalisering«, *Miljø og tilvækst i Öresundsregionen*, red. Jette Hansen-Møller, Øresundsuniversitetet, Lund 1999

Nilsson, Fredrik, *Aktiesparandets förlovade land. Människors möte med aktiemarknaden*, Symposium, Eslöv 2003

Nilsson, Fredrik, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund 1999

- O'Dell, Tom, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Ristilammi, Per-Markku, »Urban globalisering i Öresundsregionen. Mångkulturalitetens varierande grader av synlighet«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- Virilio, Paul, *Speed and Politics. An Essay on Dromology*, Semiotext(e), New York 1986
- Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007



BYSTRUP ARKITEKTER OG DESIGNER

HUR FINNS REGIONEN?

Orvar Löfgren

Kartans makt och suget efter identitet

2008 avslutades den stora pristävlingen *Öresundsvisioner 2040* där sextio bidrag om en framtida region hade sänts in och femton gick vidare till slutrundan.¹ Deltagarna var arkitekter, samhällsplanerare, samhälls- och kulturvetare – ofta kombinerade i team, som gav sina högst varierande visioner av framtiden. Det var ambitiösa projekt, fulla av idéer och konkreta förslag som berättar om olika sätt att tänka kring och planera en transnationell gemenskap.

Här prövades olika metaforer. De två vinnande förslagen utgick från utvecklingen av regionen som en mosaik, respektive ett knippe Öresundsdogmer. Andra utgångspunkter var t.ex. ett rörligt Öresundsparlament, Öresund som en kosmopolitisk strandpark eller en gemensam lokaltrafik, ett OL (OS). En grupp pläderade för artificiella ösamhällen ute i Sundet, en annan om en region med arbetsdelning mellan olika »Örezoner«, från high tech till gastronomi. Det talades om nya länkar i termer av kunskapskorridorer och nätverk. Övergripande 'master-plans' ställdes mot idéer om småskalighet och mångfald.

I all sin idériedom berättar många av förslagen om att det skapats en global grammatik för planeringen av transnationella regioner, eller kanske snarare ett slags legolåda med element 'som varje region bör ha'. Det som slår mig vid genomläsningen är att det framförallt var två tankefigurer som ständigt återkom i bidragen, och som även dominerat tidigare debatter om regionens framtid. Först och främst ett regionbegrepp som materialiserar en tänkt gemenskap genom att ge den ett rum. I kartans form territorialiserar Öresundsregionen. Det är ett välbeprövat sätt för frambesvärjning, som kan generera en falsk tydlighet och trygghet, vilket inte minst Markus Idvall visat.² Här börjar och slutar vår region! Diskussionen kan lätt komma att handla om 'innanför' och 'utanför' och skapa förväntningar om en rummets homogenerande kraft.

Kartan är också planerarnas redskap, snarare än människors vardagliga verktyg. I dess tvådimensionalitet skapas energi och gränser med hjälp av tjocka ringar, dynamiska pilar, streckade förbindelser mellan orter. Allt hjälper till att mer eller mindre omedvetet 'tänka region' i bestämda rumsligheter.

Kartans magi är även kopplad till tankefiguren om Öresundsregionen som ett identitetsbygge. Ett typiskt exempel på detta är en forskningsrapport om integration från 2001, där man konstaterar att det är de kulturella barriärerna som är det största problemet:

Att flytta till andra sidan sundet är att lämna sin nationella kultur. Det kan på goda grunder hävdas att Öresundsregionen inte blir en integrerad region förrän dess invånare i första hand ser sig som »Öresundare« och inte som danskar eller svenskar.³

En sådan integration kan ta generationer, konstaterar forskarna, som är inne på samma spår som många andra. »När får vi riktiga Öresundsborgare?« är en ständig medieundran, liksom journalistens slitna fråga: »Känner du dig nu som mer eller mindre dansk/svensk?« Identitetsfrågan blir mediernas favorit, som riskerar att skapa ett tunnelseende i en utopi om framtida sammansmältning.⁴

I tidigare broprojekt diskuterade vår forskargrupp en rad andra tekniker för regional frammaning, somliga mycket framgångsrika, andra mindre så.⁵ Tio år efter bron är Öresundsregionen inte längre dröm eller utopi utan levd verklighet. Nu finns väl regionen – eller gör den det? Och i så fall när, var och hur? Ett sätt att närma sig den frågan är att släppa kartans metaforik och besattheten av identitet. I det följande vill jag pröva en annan ingång, som utgår från Tom O'Dells term *regionauter* och istället ser regionen som ett system av mer eller mindre upptrampade stigar, som mycket ojämnt fördelar sig i rummet och tiden, med skiftande riktningar, rytmer och intensiteter. Det är regionauterna som stigskapare som intresserar mig. För vem är regionen intressant eller ointressant?

Istället för att tala om identitet som regionbyggande kraft skulle jag vilja tänka i termer av kulturella *rutiner*. Ordet kommer från franskan och betyder ursprungligen 'liten väg eller stig' – något som trampas upp, rutiniserats till fasta vanor, och efterhand blir till självklarheter och därför osynligt – men även något obetydligt eller oviktigt. Det är alltså framväxten av nya kulturella kompetenser – navigationskunskaper – som intresserar mig och de är kulturella därför att de är något människor delar, något som lärs in och institutionaliseras i ett socialt sammanhang. Hur förvandlas en upprepad rörelse till en stig, hur snabbt kan den överges och växa igen? Utifrån detta perspektiv kan man diskutera vilka magnetfält och glidbanor som påverkar regionauternas rörelsemönster och skapar olika regionala landskap, men även förankring i nya miljöer.

Rutiner kan skapa hemmastaddhet och nya identifikationer, men fördelen med rutinbegreppet är att det fokuserar de sätt på vilka en region görs i vardagliga praktiker, ofta utan klar målorientering eller en 'master plan'.⁶ Man slipper den frambesvärjande och ofta normativa diskussion om Öresundsidentitet som så kraftigt präglade diskussionen. Det finns även en annan intressant spänning i rutiniseringsprocesser. Institutioner, regelsystem och samhällsplanering kan skapa ett stigberoende, en tendens att vandra i upptrampade spår. Ett markant exempel på detta är hur fixeringen vid broförbindelsen präglade regiontänkandet. Regionautornas rörelsemönster påverkas av allt från EU-direktiv till marknadskrafter och nationell politik, men när möjligheter och hinder testas i vardagen uppstår ofta andra mönster – nya och överraskande stigar.

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats en annons. Annonsen visar en tecknad person som bär på en stor juldekoration. Till höger står med stor stil "Julkänslan är större i Danmark". Under detta står en beskrivning av jul i Danmark skriven ur Öresundsbrons perspektiv.

BonBon-land möter Discount-land

Julen 2007 fanns denna annons om den överlägsna danska julmagin i svenska medier, men i Köpenhamn körde bussarna runt med ett enklare budskap: »Julen är billigare i Malmö.« Danmark må bli allt dyrare, men kvar finns bilden av det kontinentala utflykts-

målet; högre priser får kompenseras av ännu större hygge. Danmark framställs fortfarande som ett BonBon-land⁷ – en värld av guldbajer och bohemisk hygge, smörrebröd och tivolibesök, isvafler, rejer i trængsel och ännu »en lille en« ... Det är en hedonistisk Danmarksbild, som tog form redan under första halvan av 1900-talet och fått en stark traditionsfasthet. I *Sydsvenskans* annonser möter man ständigt budskap som dessa:

Föreنا spänning & lyx. Ni får gratis inträde till Tivoli när ni bor hos oss på Copenhagen Marriott Hotel.

Parterapi – weekendpaket med dubbelrum och gratis flaska mousserande vin ...
Copenhagen Admiral Hotel: Skäm bort dig. Barn kommer fritt med.

Det lille Apotek: Holberg Platte. Skål med marinerad sill. Varm fiskfilet med remoulad.
Varm fläskstek med rödkål. Tag med annonsen och lämna vid ankomsten så bjuder vi på Bitter till hela sällskapet.

Marknadsföring som denna spelar på en nostalgisk osamtidighet, ett kvardröjande som bottnar i äldre generationers erfarenheter och föreställningar, vilka fortfarande påverkar besöksmönster och utflyktsmål. Man skulle kunna kalla det ett slags *Nyhamnsromantik*, efter det hamnkvarter som i 150 år var svenska regionauters landstigningszon, med kajplatser först för ångfartyg och senare flygbåtar. Här fanns den kontinentala atmosfären med sjömansbarer, tatuereare och annan syndfullhet, liksom alla de småhandlare som lärt sig att ständigt anpassa sitt sortiment till svenskarnas inköpsvanor och förändrade konjunkturer. Här såldes vad som kallades 'svenskerspirit' till exotiska lågpriserbudanden. Med bron försvann det mesta av detta landskap mycket snabbt, men känslan dröjde sig kvar, som i föreställningen om att ingen Danmarksresa är fullkomnad utan ett glas eller två, lite feststämning och kanske några flaskor med hem. Här kan man tala om ett kvardröjande stigberoende av vad ett Danmarksbesök ska innehålla, vilka vägar och besöksmål som är intressanta.

»Den svenska valutan är stark!« stod det år 2009 besvärjande på en skylt vid ingången till Bottle Shop vid Kastруп, där svenska besök hade glesnat efter valutaändringarna. Samtidigt gav sig danskar på jakt efter klipp i Systembolagets sortiment på andra sidan.

Men en lärdom av inköpsresandet över Öresund är att det inte bara handlar om priser. De är kopplade till skiftande kulturella växelkurser. Vad får man på köpet i resan, hur ställs t.ex. lågpris mot hygge? 2007 och 2008 var de två år då Skåne på allvar lanserades som lågprisalternativet i danska medier. I januari 2007 sände DR 1 ett konsumentprogram med temat 'Sverige – Discountland'. Reportern vandrade fram och tillbaka genom Öresundsbron betalportar med en fylld inköpsvagn för att illustrera



Länge levde bilden av Nyhavn som syndens kvarter, där svenskar nyfiket flockades till sjömanskrogar och källarbarer. En del av dem kallades »rulleforretninger« där gästerna från andra sidan befriades från sina plånböcker.

prisskillnaderna. Ett berg av livsmedel: 25 procent billigare på svenska sidan; en månadsavgift på dagis: 3 000:- i Danmark, men bara 900:- i Sverige; en bil: 35 procent billigare; en trerumslägenhet eller ett hus med havsutsikt: nästan halva priset i Malmöregionen jämfört med Köpenhamn osv.⁸ Lågrislandet Sverige blev ett älsklingstema även i andra medier och i trafikmätningarna noterades shoppingresornas expansion. I *Sydsvenskan* konstaterades våren 2009 att »[m]aten lockar hit danskarna« och reportern listar varor som fått speciell attraktionskraft. Det är allt från laktos- och glutenfria livsmedel till läsk, elektronik, kläder och möbler. Optiker- och tandläkarbesök är heller inte ovanliga. Reportern konkluderar: »Vi vet att den danska fritidstrafiken ökar ... Men vad danskarna gör i Sverige vet vi inte.«⁹

Öresundsregionens inköpslandskap är ständigt under förändring. I en studie från 2001 stod svenskarna i centrum, det var fortfarande de som dominerade statistiken över inköpsresor. Ett år efter brons tillkomst reste de över Sundet för att köpa öl och vin, och gå på restaurang. Valutagapet var fortfarande litet, och danskarnas inköpsresor utvecklades trögt.

2009 kunde man däremot t.ex. gå in på hemsidan Billigtisverige.dk där en företagsam dansk lagt upp ständigt uppdaterade tips om vad det lönar sig att köpa i Sverige. Det är en hemsida som illustrerar de nya regionauternas uppfinningsrikedom och kompetenser. Blicken scannar ständigt terrängen för inköpsmöjligheter, öppettider, momsregler. Discount-land är ett land av möjligheter, men även en ingång till att upptäcka andra sidor av regionen.

Goda och dåliga regionauter

Vad gör egentligen danskarna i Sverige? Under 2007 sköt en ny debatt fart i takt med att allt fler danskar flyttade till Skåne. Vad skulle detta innebära för integrationen? En symbol för den nya utvecklingen blev den omfattande danska inflyttningen till Bunkflo och framförallt det nya Annestad vid brofästet.

I tidningar som *Jyllandsposten* och *Information* diskuterades konsekvenserna av denna invasion och om det var fel sorts danskar som flyttade över bron. Danskar som inte alls var intresserade av integration, utan hade ett instrumentellt förhållande till flytten. De skulle bara utnyttja de ekonomiska fördelarna, pendla till jobbet i Köpenhamn och kanske om några år flytta tillbaka. På webben diskuterades flitigt fel sorts regionauter, som då en danska som bott länge i Skåne ondgjorde sig över vad hon kallade de nya danska 'bekvämlighetsflyktingarna' som bara flyttade hit för att köpa billiga bilar och hus och sände sina barn till danska skolor, »lærer aldrig svensk, nul integration, spytter på Sverige och svenskerne«.¹⁰

»Danmarkshotellet« blev ett av öknamnen på den nya bebyggelsen i Annestad, som blev en symbol för utvecklingen. Höll osunda getton på att utvecklas i Skåne? Den nyinstiftade föreningen Øresundsborgers danska ordförande, som själv nyss flyttat till Sverige, varnade i en intervju i *Jyllandsposten* 27 januari 2007: »Jeg er ikke tilhænger af, at der opstår danskerghettoer i Malmø. Det er afgørende for integrationen, at danskerne blander sig med svenskerne i så høj grad som muligt.«

Ilmar Reepalu intervjuades i samma artikel och menade att det inte var problematiskt att danskarna klumpade ihop sig i Malmö: »Vi betraktar inte danskarna som utlänningar, utan som vårt broderfolk. De förstår redan vårt språk och kultur.«



Oönskade regionauter eskorteras tillbaka till flygbåten. »Hold København rent, følg en svensker til færgen«, som en klassisk graffititext löd.

Med en konstutställning på Charlottenborg i Köpenhamn gav arkitektgruppen Fletwerk sig in i debatten. »På den anden side set« bestod av trista vinterfoton från Bunkflo och Annestad med texter hämtade från bloggar och internetsajter där potentiella danska utvandrare diskuterade problem och möjligheter med att flytta till Skåne:

- Vi er også et par, der overvejer at flytte til Sverige. I den forbindelse kunne det være rart at vide, om det er nogle steder hvor der er flere dansker i forvejen... så man ikke er helt isoleret.
- Det er ikke noget galt i at omgås sine landsmænd i et andet land. Det er bare mængden af folk som gjort det i f.eks. DK, som har gjort det til et problem.
- ... det skal ikke være op til nogen offentlig mening om integrasjon der skal presse os til at integrere os bedre ...

- ... de har i øvrigt også en rigtig dansk pølsevogn lige på torvet ...
- Man har faktisk krav på at få modersmålsundervisning, ifølge de kloge, fordi det gavner barnets naturlige indlæring. Selvfølgelig vil man 'skabe sig' hvis lovgivningen ikke følges på skolen!¹¹

Tidningen *Information* intervjuade danskar i Annestad och beklagade att dessa inte ens visste namnet på den svenske statsministern.¹² *Sydsvenskan* gick in i debatten genom att konstruera en invandrarrest speciellt för danskar som en ironisk gest mot de nya testerna i Danmark. Debatten kom snarare att handla om dansk invandringspolitik än om Öresundsregionen. Annestad blev ett symboliskt rum och en narrspegel, vilket fick en grupp danska antropologstudenter att göra en studie där man ville visa att Annestad visst inte var ett *danskerghetto*.¹³

Brian och familjen Morgenstjerne

När Köpenhamnspolisen slog till mot de kriminella gängen under gängkrigen i mars 2009 letade man inte minst efter svenskregistrerade BMW-bilar på Nørrebro. Utgångspunkten var att man misstänkte att många gängmedlemmar satt i system att skenskriva sig i Malmö för att köpa dyra bilar billigt eller nå andra fördelar. Detta var helt klart fel sorts regionauter. I en studie från 2008 av Annestad har Tobias Rasmusson följt inflyttningen till Annestad och debatten kring den.¹⁴ De danskar han intervjuade talade om den höga frekvensen av inflyttade 'Brian'-typer:

... sen finns en typ av danskar som synes ... de är rakade, har tatueringar, vältränade och har hund. En 'Brian' kallar vi dem i Danmark ... dem finns det ju en hel del av här i Annestad...

... misforstå mig riktig – jeg siger ikke at alle dansker der har flyttet til Annestad er kriminelle! Men det er en relativ høj tæthed af kamphunde, tattooes, fladpander og armcut i bydelen ... Måske er det kun den danske mode?

'Brian', stereotypen för en ung arbetarklassman, kopplades i Annestad-debatten till diskussionerna om dansk 'bandekriminalitet'. 21 juni 2007 skrev *Skånska Dagbladet* om invasion av medlemmar ur danska MC-gäng. En intervjuad polis konstaterade: »Mycket tyder på att en del av de kriminella danska mc-medlemmarna endast är skrivna i Annestad utan att bo där permanent.«

Brian-bilderna kom att alltså att handla om många ting: om fel sorts regionauter, om dansk invandrarpolitik och om idealbilden av regionauten som ett integrations-

projekt – den nya goda Öresundsmedborgaren. Beskrivningarna av inflyttningskaoset, den bristande grannkontakten och de många irritationsmomenten skulle kunna vara hämtade från vilken nybyggd förort som helst, men här gavs de en nationell infärgning.

I mediebilderna fanns även motbilder, med reportage om den perfekta danska inflyttarfamiljen, som unga och leende berättade om det varma mottagandet, de många möjligheterna och den vackra naturen.¹⁵ Ett exempel är familjen Morgenstjerne, en nyinflyttad dansk familj i ett radhus utanför Eslöv, som kom att representera rätt sorts regionauter. »Danskar hygger sig« är rubriken i Sydsvenskans reportage från mars 2009¹⁶: »Vi har i många år längtat till Sverige ... Vi vill inte bo i ett danskgetto utan bland svenskar, vi vill lära känna det svenska sättet att leva.«

Kärleksflyktingar och metadonturister

Men det fanns andra sorters oförutsedda eller oönskade regionauter. Den danska skärpningen av invandringsreglerna i början av 2000-talet innebar att unga nygifta danskar inte kunde ta med sin partner in i landet om de inte var EU-medborgare. I Malmö utvecklades en motvillig exilbosättning av sådana par, som räknade med att leva fem år på svenska sidan för att partnern kunde få svenskt medborgarskap och så flytta till Danmark. »Kärleksflyktingar« kallades de i svenska media. För den danska parten i äktenskapet handlade det ofta om att pendla till arbete i Köpenhamn över »suckarnas bro«, medan den andra inte kunde arbeta där och oftast hade svårt att få jobb i Malmö. (Se diskussionen i Gunnar Alsmarks bidrag i denna bok.)¹⁷

Inför broöppningen 1999 varnade en dansk framtidsforskare för en invasion av svenskar med sociala problem, som skulle söka sig till Köpenhamn i jakten på billigare sprit, större tillgänglighet på droger och även prostituerade.¹⁸ Någon invasion blev det knappast, men en grupp av ganska synliga svenska hemlösa missbrukare. »Metadonturister« kallades ibland de som sökte sig till Köpenhamn för att kunna dra nytta av de mer generösa danska metadonprogrammen.¹⁹ För andra svenska missbrukare var Köpenhamn framförallt ett lättare ställe att leva på, även om det innebar att de hamnade mellan två omsorgssystem och utgjorde ett växande problem för de danska sociala myndigheterna.

Listan kunde göras mycket längre, men det handlar här om vilka intressen och förutsättningar som formar rörelser över gränsen. Det danska »ödegårdsfolket« har t.ex. en helt annan social sammansättning än inflyttarna till Annestad. De har främst koloniserat det nordliga Skogsskåne samt delar av Halland och Småland och lärt sig helt andra regionala kompetenser. Hur skriver man till en svensk byggnadsnämnd,

hur förhandlar man med en rörmokare eller finner varor på ett byggvaruhus i Örkeljunga?²⁰ En annan kategori utgör de så kallade Sverige-shopparna, som fått skarp blick för extrapriserbjudanden, lågprisalternativ och valutafördelar i Skåne. Deras mentala karta och regionala kompetenser blir en annan.

Den svenska weekend-hedonisten som åker på parterapi på hotell i Köpenhamn navigerar i en stad fylld av gastronomiska erbjudanden, konserter, konstutställningar och exklusiva butiker, medan den hemlösa missbrukaren från Malmö bygger upp en karta över potentiella härbärgen, nattöppna bodegor, ställen att sova på, gator att undvika. På samma sätt kan vi jämföra de autonomas nätverk och konkreta samarbetsprojekt över Sundet med det annorlunda landskap som skapas av ungdomar på jakt efter sin egen subkulturella klubbscen (jfr Hanne Sanders diskussion i denna bok). Hur ser regionen ut för en kängpunkare, en goth-fantast eller en operaälskare? Och hur ser vägnätet ut för en familj med kroatisk eller pakistansk bakgrund? Var i Malmö ligger busshållplatsen till Zagreb, hur tar man sig från Islev till moskén vid Rosengård, var i regionen kan man handla turkiska specialiteter eller göra storinköp av halal-kött?

En intressant fråga är även på vilka sätt regionauter kan komma att utgöra formella eller informella kollektiv. Några organiserar sig. Ödegårdsentusiasterna sluter sig samman i Danske torpare, äktenskapsflyktingarna skapade sin egen intresseförening, Föreningen Ægteskab uden grænser och vem är med i föreningen Öresundsborgare? På nätet vimlar det av debattsidor – med kortare eller längre livstid – och det är slående hur detta nya medium format debatten. Här gnabbas folk, bekräftar eller attackerar fördomar, kommer med goda råd om hur man överlever som regionaut. Här ventileras irritationer och frustrationer men slående nog ofta med samma förenklande nationalisering: man talar inte med en oförstående byråkrat utan om svenska byråkrater, inte en irriterande granne utan om en dansk granne. Nätdebatter får ofta sin egen ton och stil.

Intressant blir även frågan i vilken utsträckning det skapas mer organiserade kollektiv. Plötsligt kan en kategori regionauter framträda som en enhet, som vid EU-valet 2009 då de svenska partierna plötsligt insåg att de tusentals danskar som flyttat till Skåne utgjorde en potentiell väljargrupp; enligt svensk lag var de röstberättigade i EU-valet.

Emotionella landskap

Forskare har ägnat mycket kraft åt att förstå hur en emotionalisering av det nationella utvecklats, avklingat och återförstärkts, som t.ex. i de neo-nationella strömningarna. Det som gör en transnationell region speciell är just denna latent emotionella energi som sätts i arbete när skillnader inom regionen beskrivs eller definieras i termer av



På den anden side
- os selv og svenskerne

Københavns Bymuseum
Daglig 13-16. Tirsdag lukket.

nationella skillnader. I de senaste tio årens Öresundshistoria möter vi olika emotionella förstärkningar. Det blir mer darr på stämman eller större klump i halsen, när irritation transformeras till indignation, fåfänga till sårad stolthet, leende ironi till ilsken sarkasm, men även idealiseringar och demoniseringar av dessa *andra*, som blir en effektiv projektyta. Det är här diskussioner om identitet blir ett minerat fält som handlar mer om stereotypiseringar än om människors sociala och kulturella vardag.

Det finns en kulturell ekonomi i sådana förenklingar. Vi behöver inte bry oss om finstiltade ting som klass, generation eller lokala variationer. Det är inte dansk invandringspolitik som är problemet utan något som svepande kallas »en ny dansk mentalitet«; det är inte den svenska kritiken som är problemet utan att svenskar är så skenheliga och sopar alla problem under mattan. Öresundsregionen har skapat en förenklad tudelning av något som kallas 'danskt' eller 'svenskt'. I denna polaritet försvinner invandrarna ofta spårlöst, som Fredrik Nilsson och Per-Markku Ristilampi framhållit.²¹ Vad som också försvinner är det enkla faktum att länder som Sverige och Danmark befolkas av helt skilda livsstilar och livsformer. Människor som hemma i Köpenhamn inte främst var danskar utan tonåringar, akademiker, medelålders kvinnor eller fotbollsentusiaster förvandlas när de flyttar till Annestad på andra sidan bron till något homogent som kallas för 'danskar'.

Flyttar man istället fokus från identitetsfrågor till skapandet av rutiner hamnar vi i ett mer lågmält territorium, men det hindrar inte att känsloladdningen kan vara stark. Vanor blir lätt moraliskt laddade och egna vanor ställs mot andras ovanor. De sätter sig i kroppen och blir därför ofta en viktig del av den egna personen, som t.ex. Anders Linde-Laursen visat i sin studie av hur det skapats nationella – och känslomässigt laddade – varianter av en så trivial rutin som diskning i Danmark och Sverige.²²

I sina intervjuer i Annestad mötte Tobias Rasmussen många exempel på vardagliga rutiner som irritationsmoment. Somliga av de nya grannarna grillade för mycket, klarade inte sopsortering eller glömde plocka upp hundbajs. Dessa vanor och ovanor generaliserades ofta till 'hur danskar är', liksom de danska inflyttarna hade synpunkter på hur svenskar hanterar en kö, förhåller sig till personnummer och annat, samt inte minst på deras bestämda föreställningar om vilka varor man som dansk måste ha med sig från Köpenhamn – från rågbröd till pilsner. Den transnationella erfarenheten gjorde plötsligt vissa vardagliga rutiner starkt symbolladdade. I kylskåpen manifesterades de små skillnaderna.

Vilka danska produkter finns i bakluckan hos en pendlare i Annestad eller en somargäst i Örkelljunga? På 1990-talet talade man gärna om danska ödegårdsturister som fyllde bilen till bristningsgränsen med Tuborg, leverpastej och rödkål på burk för att

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi på åtta hus med beige fasader och röda tak. I bakgrunden syntes Öresundsbron.

I början av 2000-talet var Annestad som vilken nybyggarstad som helst. Kaotisk, halvfärdig, fylld av grannar man inte kände, men under några år blev det symbolen för fel sorts regionautsamhälle.

kunna överleva i den gastronomiska högkostnadsödemark som Skåne utgjorde. Idag är utbudet i skånska mataffärer inte bara billigare utan även mer kosmopolitiskt.

Kulturell logistik

Mycket av regionauternas rutiner handlar om rörelsemönster – ett slags kulturell logistik, som skapas av de sätt på vilka närhet eller distans upplevs och formas. Vad som är nära eller långt borta, nåbart eller onåbart, bestäms lika mycket av kulturella erfarenhe-

ter och föreställningar som av transportlogistik i kilometer eller minuter. Det finns en speciell magi i begreppet 'utomlands' men denna magi förbleknar när resandet blir rutin. Köpenhamnska söndagsutflykter till Kullaberg eller malmöitiska klubbbrundor i Köpenhamn börjar som ett äventyr, men utvecklas efterhand till en förutsägbar tradition.

Föreställningar om närhet och hemmastaddhet påverkar även uppfattningen av centrum och periferier. Varför är det närmare från Eslöv till Köpenhamn än vice versa? Nyinflyttade danskar i Annestad klagade över att den danska bekantskapskretsen tyckte att det var så långt hit från Köpenhamn – mycket längre än till själländska städer som Slagelse eller Hillerød.

Öresundsregionen har alltid varit omgiven av en stark och problematisk identitetsretorik. Som jag påpekade inledningsvis blir frågor om danskt och svenskt i termer av »mer eller mindre« eller »antingen eller« ofta fel ställda. Identiteter är inte roller som man klär på sig eller byter ut. Mitt fokus har varit hur regionen görs genom regionauternas dagliga bruk av den. Det skapas Öresundskompetenser som lär människor hur man hanterar eller undviker regionens mångfald. En vacker dag har man lärt sig navigera i ett svenskt varuhus eller en dansk videoaffär, fylla i en blankett, hantera byråkrati. Regionen blir hanterbar. Det är i vanor och förhållningssätt integration äger rum, inte i söndagsretorik eller magiska besvärjelser om Öresundsmedborgare.

Regionens rutiner kan läsas av i resestatistikens rytm, riktning och intensitet över Sundet, men hamnar annars lätt i medieskuggan. I statistiken kan vi se hur tusentals individuella handlingar blir till mönster, som i bilarnas morgonrusning över bron mot Köpenhamn, i mobilsamtalets intensitet över Sundet vid femtiden («Hej, jag är på väg hem nu, är det något jag ska köpa med från Köpenhamn?») eller i hur, när och var kontokort eller pendlarkort dras.

I siffror som dessa kan vi se hur vardagspraktik förvandlas till rutin, men även hur regionala rytmer skapas. Men det kanske viktigaste är här att rutiner ofta växer fram omärkligt och oplanerat; plötsligt en dag känner man sig väldigt hemmastadd i sin nya bostads- eller arbetsmiljö på andra sidan Sundet, utan att man strävat efter att 'bli mer dansk eller svensk'.

Typiskt för många regionauters rörelsemönster är också en stark trolöshet: de flyttar till ett annat land, men är beredda att snabbt återvända till andra sidan gränsen om huspriser, lagstiftning eller valutakurser ändras. Det skapas en ganska osentimental rörlighet, som förstärks av närheten till hemlandet. Att leva i Annestad, men jobba, gå på bio och handla rågbröd i Köpenhamn är inte att leva i nationell exil – snarare ett slags exil *light*. Danska kanaler på tv, dansk morgontidning i brevlådan, och danska P3 i bilradion på väg till jobbet. För planerare på båda sidor Sundet kan denna rörlighet



När danska Öresundshoppare invaderade Skåne i takt med att valutagapet växte några år in på 2000-talet, var tidigare danskinvasioner från 1940- och 50-talen redan bortglömda. Här provas korsetter i Malmö.

vara både fördelaktig och besvärlig. I statistiken visar det sig som en flyttning och återflyttning över gränsen; ingen större dramatik, som under 2009 då danskarna började flytta tillbaka till Själland i takt med att bostadspriserna utjämnades. Regionen blir bara region, mindre av transnationell region.

Ett bra exempel på sådana processer är att följa människor med dubbel bosättning på ömse sidor Sundet. Vad är hemma och vad är utomlands, hur skapas ett universum av vanor, handgrepp och mikroritualer i köket, under inköp, på fritiden? Frågor som dessa aktualiseras i en betraktelse över ett långt pendlarliv mellan två bostäder på ömse sidor. Hur är det att år efter år vakna upp i två nationer? Vilka blir morgonrutinerna i Lund eller Köpenhamn, hur navigerar man i snabbköpet, vilka är de små skillnaderna som förblir viktiga eller bara förbleknar och vad händer när hemlandet sakta men säkert blir mer exotiskt och livet på andra sidan bron mer självklart? Innehållet i skafferiet och ordningen i kökslådorna blir en annan på andra sidan Sundet, samtidigt som

man ständigt påminns om att organisationen och estetiken i snabbköpsbutiken också har sina markanta nationella skillnader, även när man rör sig i samma internationella Netto-kedja.²³

Rörligheten skapar en kameleontisk region, som framträder på högst skiftande sätt för olika slags regionauter. På väg över bron ser de inte samma regionala landskap ta form. Somliga rutiner gror fast, vissa beslut blir näst intill irreversibla. Hur ser sådana mönster ut i regionauternas liv?

Det blir viktigt att fundera över vilka vanor som skapar nya former för kontakt. Många av regionauternas rörelsemönster över Sundet behöver inte betyda mycket för regionbygget. En ung dansk, som bestämmer sig för att bo i en billig lägenhet på svenska sidan för att pendla till jobb, fritid och inköp hemma i Danmark, behöver inte utsättas för mycket av det svenska, liksom den kvinna från Malmö som varje dag tar tåget till Örestad, går 150 meter på danskt territorium upp till sin arbetsplats på ett läkemedelsföretag där hon sitter på sjätte våningen och arbetar tillsammans med andra svenskar. Många regionauter ser sina resor över Sundet som en tillfällig fas i livscykeln.

Men vad händer när den unge dansken bildar familj och måste ta ställning till om barnen ska gå i svenskt daghem eller skola? Nu måste vi fundera över om vi vill att våra barn ska bli svenska, som en ung dansk familj uttryckte det. Vad händer när ett danskt äldre par som i årtal haft sommarstuga på svenska sidan funderar över att pensionera sig där? Vad händer när svenskar som jobbat eller studerat ett tag i Köpenhamn börjar känna sig hemma i Danmark och funderar på att flytta över fast eller kanske till och med förälskar sig på andra sidan bron?

Liksom andra invandrare kan regionauter tänka på flytt till jobb eller bostad över Sundet som ett temporärt engagemang, men rätt vad det är så gror man fast. Så skedde t.ex. för en del av de par som av invandringslagstiftningen hade tvingats till tillfällig exil i Malmö. När de nödvändiga åren gått och man kunde återvända till Danmark var det några som valde att stanna.

Brons lutningar skapas av en rad faktorer i samverkan, alla de många små och stora likheterna och skillnaderna mellan Danmark och Sverige. Och även de mest handfasta faktorer bär på en kulturell infärgning. Vad är det som lockar på andra sidan bron? En bro som slutar att luta blir inte längre en regional integrationsmaskin. Här finns en knepig balans mellan ökad regional homogenisering och behovet av att upprätthålla en intressant annorlundahet.

I ett tioårsperspektiv kan man se de ständiga överraskningarna och de små förändringarnas ackumulerande effekt. Rutiner växer fram i det tysta och när de väl är etablerade kan de ge en falsk känsla av oföränderlighet. Men under etiketten *same procedure*

as last time kan dölja sig små successiva förskjutningar som plötsligt kan framträda som en kraftfull förändring.²⁴

Den viktigaste lärdomen av åren med bron är att resultatet av regionauternas högst skiftande praktiker inte skapar en enhetlig region, snarare något som liknar landskapet på Pepparholmen. Under de senaste tio åren har resenärerna kunnat se hur det ytterst sakta bildas fläckar av växtlighet, men fortfarande finns stora ökenområden och vattenytor. Här ligger en föränderlig grön arkipelag snarare än en ingrodd, homogen yta.

Noter

1. Tävligen arrangerades av *Realdania* och resultatet presenteras på www.realdania.dk/Projekter/Byen/Oresundsvisioner.
2. Markus Idvall, *Kartors kraft. Öresundsförbindelsen i regionernas tid*, Lund 2000.
3. Susanne Bygvrå & Hans Westlund, *Øresundsbro – øget interaktion? En analyse af indkøbsrejser m.m. før og efter broens åbning*, Institut for grænseregionsforskning, Aabenraa, 2001, s. 8.
4. Under ett antal år mätte Brokonsortiet föreställningar om Öresundsborgare, se diagram s. 27.
5. Se *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000; *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002.
6. För en diskussion av rutinbegreppet, se t.ex. Billy Ehn & Orvar Löfgren, *När ingenting särskilt händer. Nya kulturanalyser*, Stockholm/Stehag 2007; Billy Ehn & Orvar Löfgren, »Routines – made and unmade«, *Time, Consumption and Everyday Life*, red. Elizabeth Shove m.fl., Oxford 2009.
7. Verklighetens BonBon-land ligger på Själland och är en nöjespark med godistema.
8. »Rabatten«, DR 1, 4 januari 2007.
9. Se *Sydsvenskan* 4 april 2009, sektion C, s. 13.
10. Se www.oresunddirekt.com 2007-02-16.
11. Se www.fletwerk.dk.
12. Se »På besøg hos danskjävlarerna«, *Information*, 30 mars 2007.
13. Se »Annestad är inget danskt ghetto«, *Fokus Öresund*, juni 2007, s.9.
14. Tobias Rasmusson, *Biksemad och pyttipanna. Annestad och den nya Öresundsmedborgaren*, 60-poängs- uppsats i etnologi, Lund 2008.
15. Se t.ex. www.sunddebat.com/debat 2007-01-08.
16. *Sydsvenskan* 29 mars 2009, sektion L, s. 2.
17. Under 2007 sökte ett 50-tal sådana par uppehållstillstånd i Sverige varje månad, se t.ex. Karen Kornum, »Sukkenes bro«, *Samvirke*, 2007:1, s. 6–17, men när dessa danska regler så ifrågasattes av EU år 2008 blev situationen en annan.
18. Uffe Paludan, *Øresundsbroens muligheder. Fra vision til Øresundsregion*, København 1999.
19. Jens Sjölander & Bengt Svensson, *Svenska hemlösa och missbrukare i Köpenhamn. Delrapport 1*, 2006, www.mobilisera.nu/upload/köpenhamn.pdf.
20. Se t.ex. det dansk-svenska torparliv som framträder i boken *Mit hus i Sverige. 22 danske torpare fortæller*, red. Peter Garde, København 2005.
21. Fredrik Nilsson, »Insiders and Outsiders«, *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000, s. 191–210; Per-Markku Ristilampi, »Urban globalisering i Öresundsregionen«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Göteborg & Stockholm 2007, s. 352–368.
22. Se Anders Linde-Laursen, »The Nationalization of Trivialities. How Cleaning Becomes an Identity Marker in the Encounter of Swedes and Danes«, *Ethnos*, 1993:3–4, s. 275–293.

23. Anne-Marie Palm, »Waking up in two nations«, *Ethnologia Europaea* 37(2007):1–2, s. 67–70.
24. Se diskussionen i Tom O'Dell, »Cultural Back-Draft«, *Off the Edge. Experiments in Cultural Analysis*, red. Orvar Löfgren & Richard Wilk, Museum Tusulanum Press, Copenhagen 2000, samt Ehn & Löfgren, *När ingenting särskilt händer*.

Referenser

- Bygvrå, Susanne & Westlund, Hans, *Øresundsbro – øget interaktion? En analyse af indkøbsrejser m.m. før og efter broens åbning*, Institut for grænseregionforskning, Aabenraa 2001
- Ehn, Billy & Löfgren, Orvar, »Routines – made and unmade«, *Time, Consumption and Everyday Life*, red. Elizabeth Shove m.fl., Berg, Oxford 2009
- Ehn, Billy & Löfgren, Orvar, *När ingenting särskilt händer. Nya kulturanalyser*, Brutus Östlings Bokförlag Symposion, Stockholm/Stehag 2007
- Idivall, Markus, *Kartors kraft: Öresundsförbindelsen i regionernas tid*, Historiska Media, Lund 2000
- Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- Kornum, Karen, »Sukkenes bro«, *Samvirke*, 2007:1, s. 6–17
- Linde-Laursen, Anders, »The Nationalization of Trivialities. How Cleaning Becomes an Identity Marker in the Encounter of Swedes and Danes«, *Ethnos*, 1993:3–4, s. 275–293
- Linde-Laursen, Anders, *Det nationale natur. Studier i dansk-svenske relationer*, Nordisk Ministerråd, København 1995
- Löfgren, Orvar, »Regionauts. The Transformation of Cross-Border Regions in Scandinavia«, *European Urban and Regional Studies*, vol. 15:3, 2008, s. 195–210
- Mit hus i Sverige. 22 danske torpare fortæller*, red. Peter Garde, Thaning & Appel, København 2005
- Nilsson, Fredrik, »Insiders and Outsiders«, *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000, s. 191–210
- O'Dell, Tom, »Cultural Back-Draft«, *Off the Edge. Experiments in Cultural Analysis*, red. Orvar Löfgren & Richard Wilk, Museum Tusulanum Press, Copenhagen 2006
- O'Dell, Tom, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 2003:19, s. 31–53
- Palm, Anne-Marie, »Waking up in two nations«, *Ethnologia Europaea*, 37(2007):1–2, s. 67–70
- Paludan, Uffe, *Øresundsbroens muligheder. Fra vision til Øresundsregion*, Fremad, København 1999

- Rasmusson, Tobias, *Biksemad och pyttipanna. Annestad och den nya Öresundsmedborgaren*, 60-poängsuppsats i etnologi, Institutionen för kulturvetenskaper, avd. för etnologi, Lunds universitet 2008
- Ristilammi, Per-Markku, »Urban globalisering i Öresundsregionen«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007, s. 352–368
- Sjölander, Jens & Svensson, Bengt, *Svenska hemlösa och missbrukare i Köpenhamn. Delrapport 1*, 2006, www.mobilisera.nu/upload/köpenhamn.pdf
- Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002



DE SKYDER I KØBENHAVN OM KULTURELLE KOMMUNIKATIONS- PROBLEMER I ØRESUNDSREGIONEN

Hanne Sanders

Min datter skulle i vinterferien 2009 med sin fritidsklub til Guinness World of Records-museum på Strøget, ganske tæt ved Kongens Nytorv i København. I tiden inden denne februarudflugt fra Lund havde der i Sverige været en vis opmærksomhed om den såkaldte bandekrig på Nørrebro i København. Det handlede om bander, som forsøgte at bekæmpe hinanden bl.a. ved hjælp af skydevåben, og der var flere eksempler på sårede, ja, til og med døde. Nu blev klubbens personale og børnene enige om, at de ikke turde tage til Guinness-museet, fordi de skyder i København. Børnene var bange, og min datter udtalte uro i forhold til vores planer om et fremtidigt besøg hos gode venner helt ude i Hellerup.

Det, som skete på Nørrebro, var klart ubehageligt og farligt. Beboerne var urolige, og det var et vigtigt spørgsmål for kommunal- og folketingspolitikere i Danmark. Ingen af alle disse med rette meget urolige mennesker skulle dog have undladt at gå en tur på Strøget. Man skød nemlig ikke på Strøget – og heller ikke mange andre steder i København. Episoden i fritidsklubben viser, at ikke alle lundensere lavede en sådan geografisk opdeling af byen. København var København, og skød man ét sted, var der risiko for, at man skød alle andre steder.

For at man i Skåne kan lave den strategiske bedømmelse, at der er forskel på at gå på Nørrebrogade og Strøget, må man have en aktuel og konkret viden om København, om forskelle mellem bydele og gader. Det er ikke en viden, man kan gå ud fra findes om en by på den anden side af en nationalstatsgrænse. Den kan opstå ud fra egen erfaring med byen eller ud fra læsning. Det kræver altså en aktiv handling. Uden dette er København bare København, og i disse februar dage 2009 blev byen knyttet til en angst, for at blive skudt. Det minder om menneskers angst for at tage til lande eller byer langt

borte – mange er bange for at gå i New York, fordi de skyder der. Samme angst blev nu knyttet til København.

En uro som denne er karakteristisk for kulturmøder mellem to kulturer, der kun sjældent kommunikerer på et kulturelt, menneskeligt plan. Man har ikke meget at perspektivere de mindre indsigter i forhold til. Det er ikke underligt, at det bliver resultatet, når mennesker bor langt fra hinanden, men at det skulle være tilfældet i den Øresundsregion, som mange har forsøgt at kæde sammen i de knap ti år, der er gået, siden broen indviedes, er jo påfaldende. Man har talt om og investeret mange penge i kommunikation i regionen, men det har næsten altid handlet om bil- og togkommunikation. Hvordan har man forholdt sig til den kulturelle kommunikation mellem mennesker, og hvordan ser kulturkommunikationen ud ved broens 10-års fødselsdag?

Det er let at se den lundensiske bedømmelse af sikkerheden i København som et udtryk for en svag kulturkommunikation. Det er dog en for enkel konklusion. Det er snarere sådan, at denne iagttagelse bør sættes i forhold til en større øresundsregional udvikling. Der er jo sket meget, om ikke andet så netop på grund af de forbedrede transportmuligheder. Det er f.eks. muligt for skolebørn i Lund at tage til København på en dagsudflugt – og de gør det. Både fritidspædagoger og lærere – og måske også børnene – er altså bevidste om Øresundsregionen. Det er tillige vigtigt i denne sammenhæng at understrege, at pædagoger og lærere har et stort ansvar for børn, og er der bare en lille risiko for, at de kan blive skadet, bør de blive hjemme. Det vil sige, at angsten må og skal fylde mere i de overvejelser, som denne artikel begyndte med, end den bør gøre i normale forhold.

For at få den ønskede dybere indsigt i Øresundsregionens betydning vil jeg i denne artikel undersøge fem forskellige eksempler på kulturkommunikation, som den så ud i vinteren og det tidlige forår 2009. Teksten bygger videre på en undersøgelse, som jeg præsenterede i bogen *Øresundsgrænser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*.¹ Undersøgelsen var en analyse af, hvad der stod om Danmark i *Sydsvenskan* i perioden 1895 til 2005, nærmere bestemt i samme uge i fire forskellige år (1895, 1935, 1965 og 2005). Jeg undersøgte, hvad der stod om Danmark, men også, hvordan det blev præsenteret, og jeg blandede analyser af journalistisk materiale med en analyse af annoncer.

I dette avismateriale var det karakteristisk for 2005 – fem år efter broen – at bevægelsen af dansk kultur over grænsen var lille. Tidligere havde der været tættere kontakt. Før 1. verdenskrig gav avisen indtryk af, at der eksisterede et samlet arbejds- og varemarked i regionen. Dette levede delvis videre i mellemkrigstiden. Karakteristisk for 1935 var i øvrigt, at nye kulturområder blev udviklet i samarbejde over Sundet. Det drejede sig både om finkultur og om sport, hvor det nationale islæt i begge tilfælde var

mindre tydeligt i 1935, end det blev i 1965 og især i 2005. I 1935 og 1965 var en vigtig del af interessen for Danmark en del af et engagement for det nordiske samarbejde. Det, som var identisk landene imellem, var vigtigt, og man havde et fælles projekt, nemlig at udvikle gode nordiske velfærdsstater.

I 2005 var meget af dette borte. Der var da en relativ stor interesse for, hvad der skete på den anden side af Sundet, men det blev ofte beskrevet som noget andet end det svenske. Den nationale tone var helt central, og det var vigtigt at skrive om det typisk danske – indvandrerfjendtligheden og nationalismen – i modsætning til det svenske. Alle udtryk for et økonomisk eller kulturelt fællesskab var borte, både på individ- og gruppeplan, og når man udtalte sig om Øresundsregionen, var det for at gøre sit eget rum større – om det nu var Malmö, Skåne eller København.

Dette passer godt med den stat, som i dag grænser op til Øresund, nemlig den nationale velfærdsstat. I en sådan stat deler alle de samme rettigheder og har den samme nationale identitet. Det er derfor ikke underligt, at der, til trods for at det kun tager ti minutter at passere Øresundsbroen, er en verden til forskel på at bo i Malmö eller København. En sådan stat, og dermed også den meget inkluderende funktion af en statsgrænse, er et moderne fænomen, hvilket er centralt i min tidligere forskning om grænsens varierende betydning, fra den i 1658 blev lagt i Øresund, til vi i begyndelsen af 2000-tallet kunne passere den via en bro.³

Kommunikationen i 2005 havde fokus på det nationale og byggede på enkle stereotyper om dansk og svensk. *Sydsvenskan* gav ikke plads for mange nye møder og nye indsigter. Spørgsmålet her er, hvordan kulturkommunikationen så ud fire år senere? Jeg har atter taget udgangspunkt i en sydvestsvensk virkelighed, og stadig vil jeg vide, hvilke muligheder der var for at møde og anvende det danske i den del af Skåne, som ligger nærmest København.

Jeg indleder med endnu en analyse af en uge i *Sydsvenskan*, men har udvidet kommunikationsanalysen til at indeholde også andre mulige kulturudvekslinger. Jeg har undersøgt, hvilken kundskab om Danmark, man kunne få i Lunds velassorterede boghandel, Akademibokhandeln Gleerups. Jeg har i videobutikken Hemmakväll set, hvilke dele af dansk børnekultur, som lundensiske børn kunne møde enten ved at låne eller købe en dvd. Jeg har set, hvad skånsk turistmateriale for danskere sagde om skåningernes opfattelse af det danske, og hvilken kulturkommunikation man ønskede at skabe. Og til sidst har jeg gennemført en undersøgelse blandt unge studerende i Lund, nærmere bestemt en nybegyndergruppe på historiestudiet, for at få et indtryk af, hvilken relation de havde til dansk kultur.

I årene omkring broens åbning i 2000 var forskningen om Øresundsregionen stor,

og den handlede i høj grad om *visionen* om Øresundsregionen.³ I dette visionsarbejde talte man om regionen, som om den fandtes, for så at sige at fremmane dens eksistens i en praktisk virkelighed, hvor en sådan geografisk størrelse aldrig havde eksisteret. Hos et af de politiske og administrative ankre i regionen, Øresundskomiteen, tegnede man til og med et kort.⁴ Her bestod regionen på den svenske side af Skåne, mens den var større på den danske side, foruden Sjælland også Bornholm og Lolland-Falster. En del vil sikkert være uenig i dette billede og mene, at Halland og Blekinge snarere end Lolland tilhører regionen. Kortet viste da heller ikke en eksisterende politisk enhed, men derimod de politiske enheder, der indgår i det politiske samarbejde, som Øresundskomiteen er.

Udgangspunktet for min forskning er, at det specielle ved Øresundsregionen netop er, at man ikke kan tegne et kort. Regionen har ingen ydre grænse, men derimod en indre grænse. Det er en transnational region, hvis eksistens bestemmes af, hvilke mennesker og idéer, som bevæger sig over denne grænse. Det er indholdet af disse bevægelser, som skaber den aktuelle betydning af regionen: Hvem rejser, hvorfor rejser man og hvor langt? I denne forståelse kan man sige, at der findes lige så mange regioner, som der er mennesker, der bevæger sig over Sundet. Det er derfor ikke underligt, at ikke alle genkender sin hverdag på Øresundskomiteens kort. Det betyder også, at de regionsmønstre, man ser som forsker, er afhængig af, hvilke typer af bevægelser man fokuserer på.⁵

Ved at flytte fokus fra øresundsvision til øresundsaktør bevæger vi også fra et oppefra-perspektiv til et nedefra-perspektiv, og for mig er dette skift af perspektiv sket i dialog med to forskningsdiskussioner. For det første handler det om en ældre kulturhistorisk interesse for kulturelle eller økonomiske regioner uafhængige af politiske grænser, og for det andet den nationalismeforskning, som i stedet for at undersøge elitens nationale visioner undersøger, hvordan nationale identiteter opstår i møder over en grænse.⁶

I fem mindre studier vil jeg undersøge, hvordan kulturkommunikationen og dermed Øresundsregionen har set ud for forskellige sydvestsvenske aktører i begyndelsen af 2009. Jeg vil hermed diskutere den øresundsregionale dynamik og vise, hvilke kulturkommunikative resultater og problemer der findes efter ti år med broen. Det gør forhåbentlig udtalelsen om, at de skyder i København, mere forståelig.

Danmark i Sydsvenskan 2009

Jeg begynder min undersøgelse i et materiale, jeg har undersøgt tidligere, nemlig *Sydsvenskan*. Det bliver nærmere bestemt de aviser, som udkom i ugen 9.-15. marts 2009. Målet er at se, hvilken viden om det danske som har bevæget sig til de skånske journalister, og hvordan de har begrebsliggjort deres viden i avisens spalter. Dette får en særlig

betydning, da *Sydsvenskans* danmarksbillede har en stor spredning blandt skåninger. For mange er det sikkert i netop dagens avis også de får sin viden om det danske.

Denne anden uge i marts er særlig interessant, da avisen netop i denne uge ændrede sit udseende ud fra devisen: »Världen ser lite annorlunda ut. Vi också«. ⁷ Vi får altså et aktuelt udtryk for, hvordan man på avisen ville udtrykke sin kontakt med det danske. Det er først interessant at overveje, hvad de bevidst ændrede, som har betydning for kommunikationen over Sundet. Hvis man spurgte dem selv, skulle de nok fremhæve, at de havde indført en ny københavnsdel (1½ side) hver torsdag ud fra tanken om, at »Öresundsregionen växer så det knakar [...]. Därför utökar Sydsvenskan sin Köpenhamnsbevakning med två sidor i veckan.« Her ville man fortælle om, hvad der skete i byen, hvad danskerne talte om, og hvad der i øvrigt var 'på gång'. Man ville teste kroer og give en guide til oplevelser m.m. på den anden side af Sundet. ⁸

Journalisten Martin Andersens tekster ved avisdelens premiere lever godt op til dette mål. Det er tolv budgettips for fattige svenskere i København og en artikel om, hvor dyrt det er i København, også i en europæisk sammenhæng, med et billede, som understreger, at blomster trods dette er en billig københavnsk luksus. Der er en anmeldelse af en rigtig klassisk dansk café, Café Sommersko, og et par tips til, hvad man kan lave i den efterfølgende weekend, bl.a. se en ny, i Danmark meget omtalt, film af Nils Malmros. Derudover er der tre eksempler på, hvad danskerne taler om: kronprins Frederik, Anders Fogh Rasmussen og en fodboldspiller, som har spillet i Malmö. Disse oplysninger kan siden kombineres med, at man stadig har afsat en side til København i fredagens oversigt over begivenheder i den kommende uge. ⁹ Skåningerne får altså en del hjælp til at organisere sine ture til København.

Dette fremskridt i Øresundsregionens tjeneste kombineres med andre tilbageskridt, som ikke markedsføres med samme glamour, men blot er der. De dele af avisen, som tidligere hed »Sverige«, »Skåne«, »Öresund«, hedder nu kun »Sverige«. I den almene nyhedsdel, del A, opererer man altså nu kun med »Sverige« og »Världen«. Vestsånske (ikke øresundske) lokalnyheder er som tidligere i del C. Øresundsregionen er altså forsvundet ud af nyhedsdækningen. På vejrkortet er en del af Sjælland også forsvundet, og tilbage har vi bare København. ¹⁰

Den tydeligste stillingtagen til Øresundsregionens aktualitet finder man dog i tv-oversigterne. De danske tv-kanaler er flyttet fra den store oversigt på bagsiden af del B til en lille del på tredjesidste side. Pladsen er blevet mindre, hvorfor præsentationen af programmerne er mindre, og morgendagens programmer er fjernet. Man skal altså have en speciel interesse i det danske for at bladre to sider tilbage for efter *alle* svenske kanaler at finde de danske. Samtidig har man fjernet de danske radioprogrammer. I



den ugentlige oversigt over tv-programmer er de danske tv-kanaler naturligt nok også nedprioriteret til to kanaler sammen med mange andre, som mennesker af forskellige anledninger abonnerer på. På trods af hvad man skrev i torsdagsavisen, er dette ikke en styrkelse af dækningen af det danske, tværtimod. Det er en klar forringelse af det tv-mæssige fællesskab omkring Øresund, som siden tv's fødsel har været et sted, danskere og svenskere i regionen mødtes, i en periode måske det eneste sted.¹¹

Man har altså ikke i den nye layout givet Danmark en plads i den normale nyhedsdækning, heller ikke hvad angår tv, derimod satser man på særlige sider for de særlig interesserede. Og her er der lagt vægt på ting, som kan trække skåninger til København. Det danske bliver på denne måde fremstillet som noget andet end det svenske og det skånske. Og Øresundsregionen er ude af *Sydsvenskans* tænkning.

Hvordan ser det så ud, hvis man læser avisen? I 2005 var nyhedsformidlingen om Danmark på trods af den mere åbne layout ikke stor, især ikke på den kulturelle front. Layout er et, indhold noget andet. Når det handler om del A's nyheder, er det i 2009 karakteristisk, at man ikke ved, hvor man skal placere de danske nyheder. De findes både under »Sverige« og under »Världen«. Nyhedsmængden er dog sammenlagt ganske stor, og hvad mere eller måske vigtigere er, at den ikke er særlig national farvet. Det handler

om almindelige nyheder som Anders Fogh Rasmussens mulige kandidatur til NATO's overhoved¹²; en dreng, som har hacket sig ind på danske bankkonti bare for at vise, at han kunne¹³; en dansker, som faldt 300 m i de norske fjelde og omkom¹⁴; Den lille havfrue, som skal en tur til Kina¹⁵; politiet, som har slået til mod en narkotikaliga i Jylland¹⁶, og en meteor, som tidligere med stor opmærksomhed filmedes i Skåne, men som nu er faldet ned på Lolland.¹⁷ I forbindelse med den finansielle krise fortæller man, at også i Danmark har topdirektørerne holdt lønfest, og at Magasin du Nord og Illum har problemer, fordi de ejes af en islandsk bank, som ikke har likviditet til at drive virksomheden.¹⁸ På økonomisiderne har man også en oversigt over de vigtigste danske aktier.¹⁹ Der er desuden en ganske stor dækning af en videnskabelig klimakonference, som fandt sted i København inden det store klimamøde i december 2009,²⁰ og af bandekrigen på Nørrebro.²¹

Reportagerne er påfaldende velinformede og viser vilje til at fortælle om, hvad der sker. Det store mål er ikke at tale om en typisk dansk indvandrerfjendtlighed eller skælde den danske regering ud for en nationalistisk politik. Det er til og med sådan, at man på lederplads mener, at Fogh Rasmussen som NATO-leder kan få Sverige til at blive medlem af NATO.²² Der er heller ikke en eneste henvisning til det tidligere meget omtalte Dansk Folkeparti. Det er derimod klart, at der sker masser af ting i København, som ikke finder vej til den skånske avis, hvor det svenske perspektiv, som altid, dominerer stærkt. Det er karakteristisk, at det ud over de pittoreske nyheder ofte er svenske problemer, som klima eller finanskrise, man i nogen grad belyser med danske eksempler.

Der er nogle få nyheder, som er knyttet til Øresundsregionen. Det bekymrer f.eks. en bilhandler i Malmö, at danskerne køber færre biler i Malmö pga. krisen og de klarere regler i Danmark.²³ Avisen har store visionsartikler om 2020, og her får Danmark en lille plads. Nogle enkelte trækker nemlig København eller broen ind i deres personlige vision²⁴, og København ligger som et ydre perspektiv, når man diskuterer trafikudviklingen i Skåne – man mener f.eks., at København er så meget en bremseklods for jernbanetrafikudviklingen, at der må bygges en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør.²⁵ Det fortælles desuden, at Pia Kihlberg arbejder for erhvervslivet i regionen, bl.a. med målet at få fælles porto og ens priser på telefoni og banktransaktioner.²⁶

Der er kun én artikel, hvor den nationale tone træder frem, og den handler om samarbejdet mellem danskere og svenskere i Arla. Her er man i Sverige vrede på danskerne, som man ikke kan stole på, når det handler om at lave forretninger. Det er på grund af vældig store kulturforskelle, siger den interviewede.²⁷

På malmösiderne er der henvisninger til noget dansk. Det drejer sig dels om en diskussion af slottet Malmöhus' danske historie i forbindelse med de ruiner, som man har fundet under slottets borggård, samt om at man kontaktede Zoo i København, da

en cirkuselefant døde i Malmö, en danske elefantekspert udtaler sig, og begravelsesfirmaet fortæller, at en af deres første opgaver var at kremere en zebra og en elefant i Danmark.²⁸ Igen træder det danske ind for at belyse det svenske.

Hvordan ser det så ud, hvis man går til de mere kulturelle dele af avisen? Her kan man først understrege, at grænsen i Øresund stadig er meget skarp, når det handler om sport i *Sydsvenskan*. Der er en reportage om den danske ishockeyspilleren Kim Staal, men det er kun, fordi Malmö Redhawks ønsker at købe ham tilbage til klubben.²⁹ Ud over en oversigt over den danske fodboldliga³⁰ ved siden af andre europæiske ligaer er der intet om dansk sport. Et lysglimt, som minder om, hvad man kunne læse i 1935, er dog, at Malmös kvindefodboldhold, LDB FC Malmö, har spillet en træningskamp mod et dansk hold fra Skovlunde og senere skal spille yderligere en mod Fortuna Hjørring.³¹ I 1935 var det karakteristisk, at regionen blev brugt for at finde gode konkurrenter inden for idrætsgrene i vækst. Det er selvfølgelig en måde, som man også kan anvende i dag, og det er øjensynlig, hvad det skånske fodboldhold har gjort.

Hvad så med kultursiderne? På de klassiske kultursider er Danmark stort set fraværende. Der anmeldes ikke danske bøger, og der diskuteres ikke kulturelt vigtige danske emner. Det nævnes kort, at Lars von Trier skal lave et computerspil, og det præsenteres ud fra journalistens fantasi om at kunne spille Ernst-Hugo Järegårds rolle i *Riget* med en joystick.³² Der er dog også her et lyspunkt, som giver minder om tidligere tider i avisen, nemlig at der på siden om nye kunststillinger nævnes to i Danmark. Det er måske ikke så bemærkelsesværdigt, at den i Sverige velkendte dansk-islandsk kunster Olafur Eliasson nævnes, men derimod at Ursula Biemanns udstilling *Mission Reports* i kunsthallen Nikolaj præsenteres som en af fem aktuelle udstillinger.³³ Det tyder på en ny kulturkommunikation over Øresund. Dette skal dog ses i forhold til den skov af kunststillinger og andre kulturbegivenheder, som findes i københavnsområdet, og som, hvis det stod til kulturredaktionen, skal forblive ukendt for det skånske kulturpublikum.

På 'nöjes'-siderne er der lidt flere oplysninger, som at den i Skåne populære Staffan Valdemar Holm begynder på det nye skuespilhus i København, og hvilke teaterstykker han vil spille; at ledelsen af Operaen i København har sagt op; at der på tv kommer en udsendelse om Dan Turèll, og i forbindelse med omtalen af en norsk film nævnes den danske film *Flammen og Citronen*.³⁴ Som i 2005 er der oplysninger om koncerter med internationalt kendte poporkestre, men Roskilde Festival er et særlig vigtigt emne denne uge.³⁵ Det er en klassiker i Skåne, og nu handler det både om et band og om, at svenske deltagere kan få betalt deres togbilletter til festivalen, for at det ikke skal blive for dyrt for dem at deltage med den dårlige svenske valuta. Atter kan man jo minde om

alle andre musikfestivaler, som findes i Danmark, som forbliver ukendte. Der er ligeledes en anmeldelse af en dansk popudgivelse.³⁶

Når det handler om annoncer, er der som i 2005 kun nogle enkelte. Der annonceres for et stort loppemarked i Bella Center, for påsketilbud på hotellerne Copenhagen Strand og The Square, for musicalen *The Phantom of the Opera* på Det Ny Teater og for restauranten Det lille Apotek.³⁷ Blandt rejseannoncer er der en, som tilbyder et par busture til Sjælland³⁸, og blandt jobannoncer om søndagen søger Danske Market en jurist.³⁹ Som i 2005 lader det stadig ikke til, at danskerne mener, at det er pengene værd at annoncere i den største vestsånske avis – hverken for varer, oplevelser eller ledige jobs.

I *Sydsvenskan* 2009 var den nationale vinkling, som var så karakteristisk for 2005, borte og dermed også den stereotype diskussion af det typisk danske over for det typisk svenske, som var et stort problem for en kreativ dialog over Sundet i 2005. Det skaber en bedre kommunikation og er derfor et godt resultat for regionudviklingen. Der er også en øget og bredere nyhedsdækning. Danmark drages i højere grad ind, når det handler om spørgsmål, som er aktuelle i Skåne, for dermed for at perspektivere det svenske. Af dette fører naturligt til, at nyhedsdækningen ikke knytter an til det, som er vigtigst i Danmark. Man lever altså stadig i to verdener med to adskilte offentlige debatter. Når det handler om kulturkommunikationen via avisen, er den stadig meget begrænset. Der er dog to små lyspunkter: udstillingen i Nikolaj og LDB FC Malmös kamp mod Skovlunde – ud over de oplysninger om popkoncerter, som også fandtes 2005. På annoncefrenten er udbyttet lige så magert som i 2005.

Man kan altså sige, at Danmark nu mere naturligt falder ind i en svensk nyhedsdækning uden at være vedhæftet et nationalt epitete, men når det handler om kulturkommunikation, er udbyttet stadig lille. Indsigt i, hvad man diskuterer, og hvad der er aktuel politik i Danmark, får den skånske læser heller ikke viden om. På de nye københavnsider kan man opdage små, nye ting i København, men intet sted i avisen udnytter man, at Skåne har en stor og kulturstærk hovedstad som nabo. *Sydsvenskan* er og forbliver at være en svensk provinsavis.

Dansk kultur i Lund

Kulturkommunikationen er lille i *Sydsvenskan*. Hvordan ser det ud, hvis man begiver sig ud i handelslivet i Lund? 6. marts 2009 besøgte jeg Gleerups for at undersøge, hvilke muligheder man ud fra deres store sortiment har for at blive orienteret om dansk kultur for siden at påbegynde en kreativ kulturkommunikation.

I den skønlitterære afdeling fandtes ingen bøger på dansk. Blandt krimierne fandt

jeg tre oversatte titler af to forfattere (to af Sara Blædel to og en af Leif Davidsen). Blandt anden litteratur fandt jeg fem danske forfattere oversat til svensk: Peter Høeg, Carsten Jensen, Iselin C. Hermann, Pia Tafdrup og Hanne Vibeke Holst. Af de første fire var der én titel, og af Holst tre titler. Høeg, Jensen, Tafdrup og Holst er i en svensk sammenhæng velkendte danske forfattere. Og bøgerne er heller ikke nyheder. Af Høeg har man den gamle *Frøken Smillas fornemmelse for sne*, og af Holst bl.a. de to bøger, som er blevet filmatiseret (*Kronprinsessen* og *Kongemordet*). Det nyeste og sidste bind i denne serie fandtes ikke på hylden. Den var endnu ikke oversat til svensk. Hermanns position i Sverige er jeg mere usikker på, hvorfor hun måske var den eneste overraskelse.

Jeg ledte videre efter Danmark på andre kulturhylder. Blandt kunstbøgerne kunne man kun få en bog om skagensmalerne skrevet af en svensker, blandt filmbøgerne var der en engelsksproget bog om Lars von Trier, på arkitekturhylderne fandtes én dansk forfatter, Steen Eiler Rasmussen, men med en teoretisk bog om arkitektur på engelsk. På madhylden fandtes intet om dansk mad ud over en bog om nordisk brændevin og sild – og der var ikke, fordi der ikke var mange kogebøger med udenlandsk mad at vælge imellem. Der fandtes ingen bøger om dansk historie – ud over en bog om Skånes danske historie under Skånelitteratur. På geografihylderne kunne man finde fire guidebøger om Danmark og fem små bøger om København og desuden en bog om kalkmalerier i Danmark. Jeg behøver næppe bemærke, at der var et betydeligt større udbud, når det handlede om Spanien, Italien, Frankrig og Storbritannien. I børneafdelingen fandtes heller ingen bøger på dansk. Blandt de oversatte børnebøger var der nogle få danske bøger: tre læseletbøger og tre af Lene Kaaberbøls populære bøger om Skammerens datter. Det var alt.

Det eneste sted i Gleerup, hvor man kunne få et lille billede af et kulturliv i Danmark var på de hylder, som knyttede an til universitetets studier i nordisk sprog, ved siden af hylder med fransk, tysk og spansk litteratur. Her fandtes 24 nye og gamle danske romaner af blandet indhold udvalgt af universitetets lærere til deres kurser. For de bogkøbere, som bevægede sig ned til den akademiske afdeling af forretningen, fandtes der dansk kultur. Disse danske bøger var dog ikke valgt ud efter aktualitet eller popularitet, men for at passe ind på et universitetskursus. Her kunne man f.eks. heller ikke få den nyeste bog af Hanne Vibeke Holst eller de aktuelle bøger om Blekingegadebanden.⁴⁰

Flere steder i forretningen sagde man, at årsagen til, at man ikke havde bøgerne, var, at det var for dyrt at tage dem til Lund. Det er billigere at tage til København og købe dem selv, sagde man. En sammenligning mellem de svenske priser på bøgerne til universitetskurserne og danske priser på www.gad.dk viste, at bøgerne var billigere i Sverige. Det økonomiske argument mod at tage bøgerne ind, som tog sit udgangspunkt

i kundens interesse, holder altså ikke. Det er derimod muligt, at det ville blive for dyrt for boghandleren, da ingen jo ved, om bøgerne ville sælge.

Gleerups var altså heller ikke stedet, hvor man begyndte en kulturkommunikation med det danske. Andre lande fik mere, ja, ofte betydelig mere plads på deres hylder, og Øresundsregionen virkede ikke-eksisterende. Man kunne blive bekræftet i den kulturkundskab, man allerede havde (Holst, Høeg, Jensen, skagensmalerne, von Trier og brændevin). Heller ikke ved hjælp af guide- eller geografibøgerne fik man hjælp til at bevæge sig ind i det omfattende kulturliv, som findes på den anden siden af broen. Gleerups indkøbspolitik passede godt med den ringe interesse, som kulturjournalisterne på *Sydsvenskan* viste den danske kultur.

Jeg fortsatte min shoppingtur til en filmbutik. Børne- og familiefilm er et vigtigt kulturområde for børn. Jeg har ikke undersøgt filmudbuddet af danske film for børn i de lundensiske biografer, men fra mit liv som forælder i Lund siden 1993 mindes jeg ikke, at der nogensinde har været en dansk børnefilm på repertoire. Dette betyder dog ikke, at lundensiske børn ikke kan have mødt dansk filmkultur. De har kunnet låne eller købe dvd'er. Jeg har derfor undersøgt udbudet af film i videobutikken Hemmakväll, som har tre butikker i Lund. Ved hjælp af forretningens hjemmeside får man let et overblik over, hvad man kan købe eller leje i Lund.⁴¹

Hos Hemmakväll ledte jeg 17. april 2009 efter danske film for børn, som havde haft premiere i perioden 2000–2008. Jeg medregnede ikke julekalendre som *Absalons hemmelighed*, Pyrus-julekalendrene og *Jesus og Josefine* og heller ikke udgivelser af børne-tv som *Kaj og Andrea* og *Bamse og Kylling*. Det er produkter, som er populære blandt danske børn og vigtige i en dansk børnkultur, men som sikkert er svære at importere, og som i al fald bør markedsføres på svensk tv først. Jeg kiggede udelukkende på spillefilm, og jeg har anvendt den danske filmdatabase (www.danskefilm.dk) for at få et overblik over den samlede filmudgivelse i de omtalte ni år. Jeg har medtaget såkaldte børne- eller familiefilm, men ikke komedier eller ungdomsfilm. Det bliver til totalt 33 film ud af en samlet dansk produktion på 188. Det vil sige, at 17,5 procent af danske film i perioden 2000–2008 rettede sig direkte til børn.

Af disse 33 film kunne man leje seks i Hemmakväll i Lund. Det handlede om den første film i serien *Min søsters børn* fra 2001, den første i serien *Far til fire (gi'r aldrig op)* fra 2005 og den første i serien *Tempelriddernes skat* fra 2006. I alle tre serier er der kommet yderligere to film, og tre af disse seks nyere film kunne bestilles som købefilm, men de kunne ikke lejes. Ud over disse kunne man leje *Ulvepiggen Tinke* fra 2002, *Fakiren fra Bilbao* fra 2004 og *De Fortabte Sjæles Ø* fra 2007. Ud over de seks udlejningsfilm kunne man altså også bestille købefilm. Det drejede sig om de tre



Pressemøde 12 december 2006 for den anden film om Far til fire, Far til fire – i stor stil, bl.a. med Kasper Kesje, som spiller Lille Per.

nævnte opfølgere til udlejningsfilmene og dertil en film fra 2001, *Jolly Roger*.

Det var altså mindre end en femtedel af 2000-tallets danske børnefilm, som børn i Lund havde mulighed for at låne i april 2009. Det er tydeligt, at det ikke var udgivelsesåret, som bestemte, hvilke film Hemmakväll havde til udlån eller til salg. De nyeste film fandtes ikke i butikken heller ikke nye film i de eksisterende serier eller den første film i en ny serie om pigen Karla (*Karlas Kabala* og *Karla og Katrine*).

Det gælder altså også her, at Øresundsregionen står svagt. Når det handler om markedsføring af dansk film, virker den desuden til at være blevet svagere i de seneste år. De eksisterende film var relativt gamle, og man har bevidst undladt at følge serier eller påbegynde nye. Som med voksenlitteratur bliver det praktiske resultat af denne svage kulturkommunikationen, at mennesker – børn og voksne – på hver side af Sundet lever i hver sin kulturelle verden, hvilket mindsker antallet af samtaleemner og gør forståelsen for hinanden mindre. Siden er det klart, at børn omkring Øresund altid kan tale om amerikanske film, ligesom de voksne kan diskutere Dan Browns nyeste bog. Her står vi altså med et klassisk regionsproblem: Skal det være det engelske, som binder

Øresundsregionen sammen, eller skal vi lade den danske og svenske kultur mødes og berige hinanden?

Danmark hos unge studerende i Lund

Set under et kan man altså konkludere, at den skånske kulturelite har prioriteret kulturkommunikationen mellem dansk og svensk lavt. De har ikke ønsket at styrke regionen ved hjælp af kulturmøder, ja, måske har de ikke set problemet. Man kan imidlertid forestille sig, at de unge ikke bekymrer sig om magteliten, men bruger regionen på sin egen måde. For at nærme mig dette gennemførte jeg også i marts 2009 en spørgeundersøgelse blandt unge studerende i Lund.⁴² Spørgsmålene handlede om, hvor mange gange de havde været i København/på Sjælland det seneste år, og hvad de gjorde, når de var i København – her måtte de tænke et par år tilbage. Det er meget muligt, at de huskede forkert, men jeg ville med disse spørgsmål få en fornemmelse af, hvad de ud fra egne erfaringer oplevede som en normal måde at anvende det danske på. Jeg nævnte eksplicit mange forskellige muligheder for at stimulere dem til at tænke bredt. Det handlede om at gå i forretninger, høre på musik, gå på museum, lytte til et foredrag, gå i teatret, i operaen, til ballet eller i biografen, gå på restaurant, drikke øl, se på eller deltage i sportsbegivenheder, tage til børnearrangementer, i Tivoli eller på Bakken. Jeg spurgte, om de havde set byen eller været uden for København, og om de havde besøgt byen med arbejde eller med en forening, og om de havde besøgt venner der. Til sidst spurgte jeg, om de anvendte dansk kultur i Skåne eller så på dansk tv.

Jeg fik ind 51 svar på mit spørgeskema. Det handlede om mænd og kvinder mellem 18 og 32 år. Af disse var der kun fire mænd, som skrev, at de ikke havde været i København det sidste år. De resterende 47 havde været over broen. Det oplever jeg som et udtryk for, at Øresundsregionen fungerer. Der er næppe et andet land, som en så stor del af en gruppe har besøgt i løbet af det sidste år. Og man finder næppe samme tal hverken for Stockholm eller Göteborg.

Spørgsmålet er nu, hvor ofte de rejste over og hvorfor. 19 angav, at de havde været over 1 eller 2 gange, mens 19 havde været der mellem 3 og 5 gange. To har ikke angivet antallet, og desuden er der fire, som havde været der 6–10 gange, og tre, som har været der mere end 10 gange, en af disse havde arbejdet i København. Det mest normale er altså, at man har været i København et færre antal gange op til fem, men for de fleste handler det om mere end ét besøg pr. år.

Hvad lavede de så, når de var i København? Hvilken betydning havde deres besøg for kulturkommunikationen i regionen? Det mest populære at gøre i København var



at shoppe. 36 af de 51 havde shoppet, da de inden for de seneste par år havde været i København, og de havde især købt tøj, men også mad, alkohol, kunst, sko, cigaretter, cd'er, bøger, 'prylar', souvenirs, 'tillugg' og sodavand. Det, at tøj fylder mere end alkohol, kan måske forklares med, at det er en yngre gruppe, som jeg har spurgt, men samtidig viser det også, at det ikke nødvendigvis er de billigere priser, som trækker. Det kan også være det, som er anderledes, eller fordi udbuddet på nogle ting er større i København. Den dyre danske krone virkede ikke til at have holdt de unge tilbage.

At handle er noget man kan gøre i alle byer, uanset om man kan sproget eller forstår kulturen. Mødet mellem kunde og sælger fungerer næsten altid. Man har en forhåndsviden, som gør, at man kan gebærde sig i f.eks. tøjbutikker. Når det handler om at tage det lige så store kultu-

relle udbud, som findes i storbyen København, til sig, stiller det straks andre krav om både sproglig og kulturel indsigt. Det er da også tydeligt, at det ikke var kulturprodukter, de unge købte, ud over en, som købte cd'er og bøger.

Hvordan udforskede de unge så kulturlivet i København? Hvad trak mest? Svaret overrasker næppe. Det mest populære var Tivoli og Bakken: 21 angav, at de havde været der. Ikke langt derefter kommer to andre kulturområder. 17 personer havde hørt musik, og 17 havde været på museer. Herefter kan man nok sige, at den kulturelle interesse hører op. Fire havde været til foredrag, to havde været i teatret, en i biografen, en i operan, og tre havde været til en sportsbegivenhed, hvoraf den ene også selv havde deltaget.

Når det handler om musik, var det koncerter i Vega, på Christiania, i Tivoli, til Roskilde Festival, i KB-Hallen, på Stengade, på The Rock og på caféer og restauranter, hvor man havde spillet musik. Når *Sydsvenskan* nævner fremtidige koncerter passer det godt med den måde, unge mennesker bruger regionen på. Nogle giver udtryk for, at musikken var meget vigtig for deres liv i regionen. De skriver, at de er til koncert, hver gang

de er over broen, at de havde været til koncert fire gange, eller at de havde hørt hiphop fra USA, lokalt jazz, funk eller soulartister. Det er ofte svært at afgøre, om det var internationale artister, de lyttede til sammen med danske unge, eller om de også havde nærmet sig den levende danske musikscene. Det havde krævet yderligere spørgsmål for at kunne svare på det. Til mit spørgsmål om de er forbrugere af dansk kultur i Lund, er der dog fire, som svarer, at de lytter til dansk musik.

Det lader til, at museumsbesøgene højere grad har handlet om et eller to besøg de seneste år. Det er imidlertid mange forskellige museer, som har haft svensk besøg. Fem havde besøgt klassikeren Louisiana, men så mange som fire havde været på Arbejdermuseet, som det øjensynlig er lykkedes for at markedsføre sig i Skåne, således at det kom før endnu en klassiker, nemlig Glyptoteket, som tre havde besøgt. Københavns Bymuseum, Kunstindustrimuseet, Nationalmuseet, Statens Naturhistoriske Museum, H. C. Andersens Hus, Teknisk Museum og Tøjhusmuseet havde alle haft besøg. Man kan altså sige, at København virker til at være en by, man går på museum i, selvom der stadig er et utal af museer, som ikke er med, og mest tydeligt er det måske, at museer uden for København kun optræder i mindre omfang.

De mindre populære kulturmaal kan føre mig over til overvejelser over, hvilke kulturtilbud de unge ikke benyttede. De tre idrætsinteresserede havde set fodbold, i al fald en af dem i Parken, og man kan jo forstille sig, at det er en kamp mellem Danmark og Sverige, men det kan selvfølgelig være andre danske landskampe eller kampe med FC København. I al fald er det klart, at der er et enormt udbud af sportsarrangementer på den vestlige side af Sundet. Her ligger nogle af verdens bedste håndboldklubber og Nordens måske bedste fodboldklub (FCK) og for badmintonspillere er Danmark en europæisk guldgrube, for blot at nævne nogle. Det er sport og klubber, som fylder meget i den almindelige danske samtale. Her modsvarer de unges rejsemønster godt den manglende interesse for dansk sport, som vi mødte i *Sydsvenskan*.

Der var én, som havde set en film, og det var en tyrkisk film, som ikke vistes i Syd-sverige. Det er klart, at udbuddet af udenlandsk film er meget større i København end i Malmö/Lund, hvilket kunne have trukket flere unge mennesker til København. Det er desuden karakteristisk, at kun én havde været i teatret, og ingen havde set danske film. Kulturelle oplevelser, som knytter sig til ord, var ikke populære. Dette store felt i en national kultur opsøgte ikke af de unge – også her faldt deres handlemønster godt i tråd med kulturarbejdernes i regionen. At opera og ballet ikke havde så mange tilhængere, kan måske forklares med, at det ikke tilhører det kulturelle udbud, som unge mennesker normalt tager til sig.

De unge tog altså mest til København for at shoppe (og ikke i så høj grad kultur-

produkter), men også i noget mindre grad for at høre på musik, gå på museer og tage i Tivoli og på Bakken. Bortset fra musikken er dette måske normal turistopførsel, selvom man ikke skal underkende museumsbesøgenes betydning for kulturkommunikationen. Der er imidlertid store dele af det danske kulturliv, som de unge ikke tog del af, og det er i høj grad den del, som er udtrykt på dansk (bøger, teater, film). En storby som København kan trække verdensstjerner til sig på en måde, som Lund aldrig ville kunne, og det lader til, at de unge har en klar fornemmelse for netop det – muligheden for at følge det specielt danske fanger dem imidlertid ikke i samme grad.

Var der andet som var attraktivt i København? Ja, 45 af de adspurgte siger eksplicit, at de har spist på restaurant eller drukket en øl på en bar i København. Nu skal man jo spise hver dag, men ud fra spørgeskemaerne kan man sige, at den normale tur til København indebar, at man købte ind og spiste og/eller drak øl. Siden var der temmelig mange, som rejste over for at besøge venner og familie. 21 af de adspurgte siger, at de ofte besøgte venner og familie. Det er måske kendetegnende for Øresundsregionen: at flere læser eller arbejder i København, så man har venner og familie, man kan besøge, hvilket også kan forklare, hvorfor de unge har været over broen så relativt mange gange.

Når det handler om, hvorvidt de kender København eller Sjælland i det hele taget, så er det karakteristisk, at netop Nørrebro, hvor bandekrigen udspillede sig, og Christiania var kendte områder i byen, begge nævnes direkte af fem af de tilspurgte. Ud over dette findes der kun en enkelt omtale af Østerport, Strøget og Fredriksberg. Man har muligvis set en del af København, men ved øjensynlig ikke rigtigt, hvor man har været. Når det handler om Sjælland var kendskabet heller ikke overvældende stort. Der er enkelte omtaler af Helsingør, Humlebæk, Roskilde og Brøndby, foruden Lalandia. Det lader til, at de adspurgte unge mennesker først og fremmest har besøgt København.

Når det handler om at bruge dansk kultur i Lund siger 28, det vil sige godt halvdel, at de ser dansk tv. For de fleste drejer det sig om film eller serier, men nogle enkelte siger, at de ser nyheder, vejret, et dokumentarprogram, kulturprogrammer, et morgenprogram og dækningen af det amerikanske valg. Og desuden er der to, som følger et program for børn og unge om spil og computerspil, *Troldspejlet*. 21 bruger danske kulturprodukter, og det handler om musik, internettet, serier, film, pølser (4 stk.), mad, øl og syltetøj. Kun en siger, at han eller hun læser dansk litteratur.

Unge mennesker er en mobil gruppe og en gruppe, som man kan forestille sig træffe sine egne valg uafhængig af, hvad man plejer at gøre, eller hvad alle andre siger. De brugte da også regionen aktivt, men jeg synes på trods af dette, at der er overensstemmelse mellem de unges handlinger og det, svenskere plejer at lave, når de er i Danmark/i udlandet, og desuden det, kulturarbejderne i Lund stod for. Det nye og mere hver-

dagsnære er, at de så tydeligt udnyttede de musikalske tilbud i København og desuden havde venner og familie i København.

Danmark i skånsk turistmateriale

Ansatte inden for turistsektoren står for en dialog mellem tilrejsende og værter i Skåne, og deres materiale er derfor både et resultat af en kulturkommunikation, og det kommunikerer også mere bevidst end de andre kilder, jeg har anvendt, selv kultur. For at nærme mig en forståelse af det danske i disse dele af den skånske medieverden har jeg undersøgt et turistmæssigt produkt, som direkte henvendte sig til danskere, nemlig *Skåneavisen*, som jeg fik gennem mit abonnement på *Politiken*. På forsiden af dette turistmateriale står der, at det en avis om dine (dvs. danskernes) naboer i Skåne og Malmö.⁴³ Hvad siger en sådan rettet reklame mod potentielle danske turister om kulturkommunikationen i regionen?

Det, man ville sælge til danskerne, var i overvejende grad naturen i Skåne. Det handler altså egentlig ikke om det påståede møde mellem naboer, men om at tilbyde danskerne mere tid til sig selv og sin familie eller venner i afslappende omgivelser. Det handler om dyreparker, om naturen set fra en kano, en hesteryg, eller mens man vandrer. Det handler om haver og om restauranter og hoteller, som ligger ude i naturen. Også når man nævner kulturprodukter som Hallamölla og Christinehof er det naturen, som står i centrum i beskrivelsen i avisen. Ved siden af naturen var det de billige varer, som skulle trække danskerne til Skåne. Der er afsat meget lidt plads til de skånske byer. Der er kun nogle korte beskrivelser af Lund og Kristianstad. Og til sidst nævnes et antal happenings i Skåne, f.eks. beachvolley i Åhus.

De, som har lavet dette materiale, har arbejdet ud fra en forståelse af danskernes interesse og af det danske. De ved uden tvivl, at Sverige i Danmark er kendt for sin natur, hvilket man spiller på. Man vil sælge Skåne som en del af det naturskøne Sverige, som danskerne kender. Man vil derimod ikke sælge skåningerne – måske bortset fra, når de sælger deres gode mad eller viser deres haver frem. Man forsøger altså ikke at skabe et kulturmøde med sit materiale. Man kunne have solgt kulturoplevelser som museer, byer, kirker, teater, musik osv., men det gør man ikke. Og man kunne have solgt regionens historie, som jo er der, hvor Skåne og Danmark kan mødes, eller man kunne have solgt de miljøer, hvor skåningerne selv bor og lever. Det gør man ikke.

Anledningen er sikkert, at man ikke tror, det kan sælge, men havde man kendt til dansk historie eller det danske kulturlandskab eller den brede danske interesse for kultur, havde man måske indset, hvor meget ud over en kanosejlads, Skåne har at til-



byde danskerne. Man behøver bare tænke på de mange danske busser, som kørte til Lunds Domkirke efter broens åbning, for at indse, at kulturturisme betyder en del i Danmark. Denne indsigt har reklamemagerne ikke. Deres modtagerbevidsthed bygger på en enkel kulturkommunikation. Den eneste idé om det danske, som er nået frem, er danskernes interesse for natur – og deres almenmenneskelige ønske om at spare penge. En tredje rød tråd gennem reklameavisen er, at Skåne er et madens landskab, men de madglade danskere kræver nok mere end en røget ål og 'spettekaka' for at blive imponeret. I stedet for at rette interessen mod det specielt danske anvender man her snarere den reklameform, som trækker den mere velkendte stockholmske turist til Skåne.

Reklamematerialet tyder også på en svag kulturkommunikation, men samtidig også en klar interesse for at få danskere til Skåne. Det lykkes sikkert, men følgen af den svage kommunikation er, at mange muligheder forbliver uudnyttede, hvor den største set i et regionsperspektiv er alle de udeblevne kultur møder. Følger danskerne opfordringerne i *Skåneavisen* er der stor risiko for, at de kommer i kontakt med flere elge og vildsvin end skåninger.

Konklusion

Jeg har med denne analyse villet give et indblik i, hvordan den kulturelle kommunikation over Øresund så ud fra en sydsvensk horisont i foråret 2009. Blikket her altså været svensk, men jeg håber, at artiklen kan inspirere til lignende undersøgelser af det danske møde med Sverige. Analysen viser visse særtræk i kommunikationen i 2009, ni år efter broens åbning. Ud fra min spørgeskemaundersøgelse blandt unge lundensiske studerende får man indtryk af, at der faktisk rejstes meget til København, hvilket betyder den indledende oplevelse fra fritidsklubbens udflugt til København. København og Skåne er for mange blevet integreret på en sådan måde, at det er nemt at bevæge sig ret frit i regionen også bare på dagture. Det er også interessant, at ganske mange af de unge tog til København for at besøge venner og familie, hvilket yderligere understreger det hverdagsagtige i kontakterne over broen. Dette kan hænge sammen med, at flere skåninger læser og arbejder i København. Dette er også en vigtig del af den nye region.

Når man ser på det, der står om Danmark i hovedavisen i Sydvestskåne, *Sydsvenskan*, er det også karakteristisk, at det er et relativt stort dansk nyhedsstof, som præsenteres uden en national tone, men dog oftest, når det danske passer ind i en svensk debat eller følger svenske behov, og langt fra i samme mængde som det svenske i avisen. Uden de nationale stereotyper åbnes der også for en noget bedre fungerende kommunikation i regionen.

Man skriver ofte, at bevægelserne i regionen er styret af økonomien, men af spørgeskemaundersøgelsen fremgår det, at det for de unge mennesker ikke kun var prisen, som var vigtig. Det var også det større udbud i København, som trak. Det er altså en regionsintegrerende faktor, som kan virke uafhængig af, hvordan forholdet er mellem den danske og svenske krone. Det kan skabe mere stabile bevægelser over Sundet og dermed en stærkere region. Indsigten om et større eller måske snarere et anderledes udbud i København er en indsigt, som burde kunne overleve forandringer i valutakurser.

Det, der derimod stadig var et stort problem i regionen år 2009, er manglen på en bredere kulturel og politisk kommunikation. Det vil sige kundskaben om, hvad der egentlig sker på den anden side af Sundet: Hvilke kulturelle og politiske debatter optager danskerne, hvilke nye bøger læser de, hvilke nye film ser de, eller hvilke nye kunststillinger besøger de? – for blot at nævne noget. Hverken det kulturelle eller politiske samfundsliv præsenteres i skånske medier, og man kan ikke købe sig til den viden hverken i boghandlere eller videobutikker. Der gives heller ikke boglige redskaber til at udvikle en viden om københavnsk og sjællandsk geografi. Det er altså ikke

underligt, at København kun er København (og ikke mindre bydele) i den lundensiske fritidsklub, hvordan skulle den næsten være andet.

Af både *Sydsvenskan* og spørgeskemaundersøgelsen fremgik det, at indsigten om, hvad der skete i København, var størst på musikområdet. Det kan gælde også for ældres interesse for klassisk musik eller opera – men det siger mit materiale intet om. Men alle andre danske kulturyttringer havde svært ved at trænge igennem i Sverige. Og her er det vigtigt at indse, at det danske ikke selv kæmpede for at selv komme hertil, i al fald satsede man ikke på annoncer i avisen. Der må skåninger med en øresundsinteresse til for at hjælpe med transporten over Sundet. Det kan være en kulturjournalist, en bogindkøber eller den, som bestemmer udvalget af børnefilm i videobutikken. Og ingen af disse har i mit materiale arbejdet for at fremme den dansk-svenske kulturkommunikation. Dansk film er von Trier og dansk litteratur Hanne Vibeke Holst. Og København er København.

Man kan sige, at det ikke er vigtigt, og kun noget, der kan ophidse en dansker i Skåne. Det er rigtigt så langt, at det nok kun er en dansker, som ser, hvor meget der går de skånske næser forbi. Det, man ikke kender, savner man ikke. Det vigtige er imidlertid, at denne begrænsede kulturkommunikation er en vigtig karakteristik af Øresundsregionen i dag. Regionen eksisterer i visionen, og når mennesker i stort antal rejser over broen, men der er en mærkelig ubalance mellem de mange mennesker, som rent fysisk bevæger sig over broen, og den lille mængde af dansk kultur, som finder vej over samme bro. For en person, som bor og arbejder i Lund, kan København stadig være langt væk, og Øresundsregionen ikke særlig levende

Øresundsbroen findes, og mennesker bruger den. På den måde er der ingen tvivl om, at Øresundsregionen findes og er stærkere end nogensinde, men som en kulturkommunikerende region er den altså ganske usynlig. Dette skaber flere problemer. Der er et stort udbud af kultur og debat, som skåningerne ikke får glæde af, og som, hvis det blev udnyttet, ville gøre regionen mere alsidig. Dette ses meget konkret i de salgsmuligheder, som forbliver uudnyttede i det skånske turistmateriale. En god kulturkommunikation i dag vil også styrke den fremtidige dialog over Sundet – en dialog, som kan blive til virkelighed, når danskerne er blevet trætte af at padle i kano, og svenskerne har købt tilstrækkeligt med tøj. Til den tid kan danskere og svenskere måske begynde at diskutere film, politik, litteratur, kunst og sport. Det kan skabe et fællesskab, som ikke kun bygger på, at vi forstår hinanden sprogligt, men også har noget at tale om. Et sådant transnationalt møde kan skabe et kreativt miljø, hvor nye idéer kan opstå. Og sidst, men ikke mindst vil det føre til, at man kan foretage rimelige bedømmelser af, hvad der sker på den anden side af Sundet, og ikke lade sin angst for det ukendte bremse handle-

kraften. Man kan sammen med en masse københavnere se på verdens højeste mand eller tykkeste kvinde på Strøget, også selvom banderne skyder på hinanden på Nørrebro.

Noter

1. Hanne Sanders, »Øresundsregionen i avisen. Danmark i *Sydsvenska Dagbladet* 1895–2005«, *Øresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Göteborg & Stockholm 2007, s. 179–220.
2. Hanne Sanders, *Nyfiken på Danmark – klokare på Sverige*, Göteborg & Stockholm 2006, s. 58–66; Sanders, »Øresundsregionen i avisen«; Hanne Sanders, *Efter Roskildefreden 1658. Skånelandskapen och Sverige i krig och fred*, Göteborg & Stockholm 2008.
3. *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Øresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000; *Øresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002; Fredrik Nilsson, *När en timme blir tio minuter, En studie av förväntan inför Øresundsbron*, Lund 1999; Jesper Falkheimer, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Øresund*, Göteborg & Stockholm 2004; Richard Ek, *Øresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer*, Lund 2003; Markus Idvall, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Øresundsbrons tid*, Lund 2000.
4. Øresundskomiteens hjemmeside: www.oresundskomiteen.dk.
5. Dette ses i den forskning, som er udgået fra denne praktiske regionsforståelse. Se f.eks. Sanders, *Nyfiken på Danmark*, s. 58–66; Sanders, »Øresundsregionen i avisen«; Jens Lerbom, »Flyttare, flyktningar, återvändare. Migration i gränsområdet kring Øresund under 1600-talets andra hälft«, *Øresundsgränser*, s. 116–141; Fredrik Nilsson, »Nationalitet och landegränser er os lige gyldige! En studie av ungsocialister och gränsöverskridande vid tiden kring 1900«, *Øresundsgränser*, s. 142–178; Markus Idvall, »Sticka ut, snedda, gå till. Hur fritidsseglare gör Øresundsregionen«, *Øresundsgränser*, s. 369–402; www.oresundsfolk.se. I bogen *Flytande gränser. Dansk-svenska kulturella förbindelser efter 1658*, red. Anders Palm & Hanne Sanders, Göteborg & Stockholm, kommande 2010 diskuteres Øresundsregionen i løbet af 1800 og 1900-tallet ved at følge et antal meget forskellige kontakter over Øresund.
6. *Forskellige mennesker? Regionale forskelle og kulturelle særtræk*, red. Inge Adriansen & Palle Ove Christiansen, Ebeltoft 2003; Peter Sahlins, *Boundaries. The Making of France and Spain in the Pyrenees*, Berkeley 1989.
7. *Sydsvenskan* (SDS) 9. marts 2009, s. A3.
8. *SDS* 12. marts 2009, s. A19.
9. *SDS* 13. marts 2009, s. B16.
10. Se f.eks. *SDS* 9. marts 2009, s. C24.
11. Senere har man ændret lidt på dette og lavet en dansk afdeling på næstsidste side med radio og tv.
12. *SDS* 12. marts 2009, s. A5.
13. *SDS* 11. marts 2009, s. A13.
14. *SDS* 11. marts 2009, s. A21.
15. *SDS* 13. marts 2009, s. A13.
16. *SDS* 14. marts 2009, s. A13.
17. *SDS* 14. marts 2009, s. A7.
18. *SDS* 15. marts 2009, s. A10; 10. marts 2009, s. A19.
19. F.eks. *SDS* 12. marts 2009, s. A33.
20. *SDS* 11. marts 2009, s. A4; 13. marts 2009, s. A11; 15. marts 2009, s. A12.
21. *SDS* 11. marts 2009, s. A1, A8–9; 15. marts 2009, s. A14.
22. *SDS* 12. marts 2009, s. A5.
23. *SDS* 11. marts 2009, s. A18.
24. *SDS* 9. marts 2009, s. A8–11.
25. *SDS* 12. marts 2009, s. A24–25.
26. *SDS* 11. marts 2009, s. A6.
27. *SDS* 14. marts 2009, s. A 29.

28. SDS 11. marts 2009, s. C8; 12. marts 2009, s. C10.
29. SDS 9. marts 2009, s. C20.
30. SDS 9. marts 2009, s. C21.
31. SDS 9. marts 2009, s. C21.
32. SDS 9. marts 2009, s. B4.
33. SDS 12. marts 2009, s. B5.
34. SDS 10. marts 2009, s. B8; 12. marts 2009, s. B2; 13. marts 2009, s. B11, B40.
35. SDS 9. marts 2009, s. B3; 10. marts 2009, s. B3; 13. marts 2009, s. B3; 14. marts 2009, s. B9.
36. SDS 11. marts 2009, s. B7.
37. SDS 11. marts 2009, s. B20; 12. marts 2009, s. B16; 13. marts 2009, s. B25; 15. marts 2009, s. B20.
38. SDS 11. marts 2009, s. B 18; 15. marts 2009, Søndag, s. 38.
39. SDS 15. marts 2009, s. A25.
40. Det kan være interessant her at påpege, at Gleeerups efter mit besøg har flyttet alle 'kursböcker' til en særlig boghandel, hvorfor den mulighed, som trods alt fandtes i marts 2009, for at en normal læser skulle havne på danskhylden, nu er borte.
 41. Hemmakvälls hjemmeside er www.hemmakvall.se.
 42. Enkät om kulturrörelser i Öresundsregionen mars 2009. Såvel spørgeskemaundersøgelse som svar findes hos forfatteren.
 43. *Skåneavisen*, annonceindstik fra Skånes turistbranche, nr. 1 2009.

Referencer

Kilder

Skåneavisen, annonceindstik fra Skånes turistbranche, nr. 1 2009

Sydsvenskan (SDS) 9.–15. marts 2009

Enkät om kulturrörelser i Öresundsregionen mars 2009 (51 svar, findes hos forfatteren)

www.danskefilm.dk

www.gad.dk (april 2009)

www.hemmakvall.se (17. april 2009)

Besøg i Akademibokhandeln Gleeerups 6. marts 2009

Litteratur

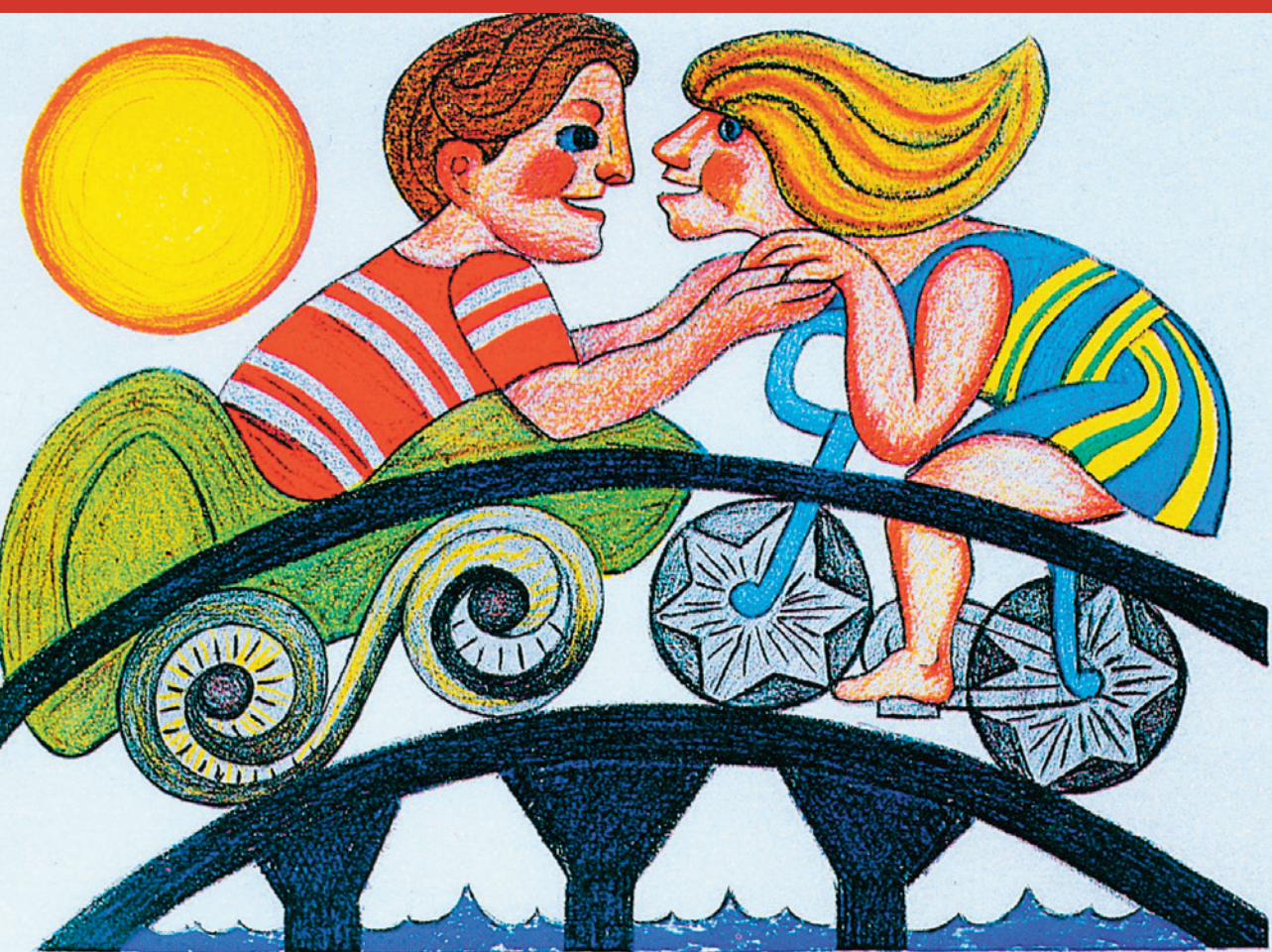
Ek, Richard, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytm*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, Lund 2003

Falkheimer, Jesper, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier 4, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2004

Flytande gränser. Dansk-svenska kulturella förbindelser efter 1658, red. Anders Palm & Hanne Sanders, Centrum för Danmarksstudier 25, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm, kommande 2010

Forskellige mennesker? Regionale forskelle og kulturelle særtræk, red. Inge Adriansen & Palle Ove Christiansen, Skippershoved, Ebeltoft 2003

- Idvall, Markus, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund 2000
- Idvall, Markus, »Sticka ut, snedda, gå till. Hur fritidsseglare gör Öresundsregionen«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007, s. 369–402
- Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Øresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- Lerbom, Jens, »Flyttare, flyktingar, återvändare. Migration i gränsområdet kring Öresund under 1600-talets andra hälft«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007, s. 116–141
- Nilsson, Fredrik, »'Nationalitet og landegränser er os lige gyldige'. En studie av ungsocialister och gränsöverskridande vid tiden kring 1900«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007, s. 142–178
- Nilsson, Fredrik, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund 1999
- Sahlins, Peter, *Boundaries. The Making of France and Spain in the Pyrenees*, University of California Press, Berkeley 1989
- Sanders, Hanne, *Efter Roskildefreden 1658. Skånelandskapen och Sverige i krig och fred*, Centrum för Danmarksstudier 17, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2008
- Sanders, Hanne, *Nyfiken på Danmark – klokare på Sverige*, Centrum för Danmarksstudier 13, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2006
- Sanders, Hanne, »Öresundsregionen i avisen. Danmark i Sydsvenska Dagbladet 1895–2005«, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007, s. 179–220
- Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum för Danmarksstudier 14, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- www.oresundskomiteen.dk
- www.oresundsfolk.se



BRODERFOLKENS BRO

Gunnar Alsmark

Vilken underbar bild av bron! En man från Danmark och en kvinna från Sverige möts högst uppe på bron över Öresund. Ömsint fångar han hennes händer i något som ser ut att övergå i ett famntag. Ansiktena lyser av lycka och glädje. Litografin av den danske konstnären Henry Heerup är från 1970, exakt 30 år före invigningen av bron. I det följande ligger fokus på de senaste tio åren, när broar av båtar och sällsynt vinteris kompletterats med en tåg- och väg bana av stål och betong. Min lika enkelt ställda som svårbesvarade fråga är: Vad har bron betytt för ökad förståelse och tolerans mellan broderfolken på vardera sidan Sundet?

Jag använder medvetet det gammalmodiga begreppet broderfolk. Tillsammans med de tre övriga nordiska länderna Island, Norge och Finland ingår Danmark och Sverige i en starkt sammanvävd syskonfamilj av fem nationalstater, med en välfärd och standard unik i sitt slag i världen.¹ Globalt sett är Norden ett mycket homogent område, något vi lätt glömmer bort i vår iver att lyfta fram skillnader snarare än likheter. Psykologer talar om *de små skillnadernas narcissism* – hur vi helst speglar oss i människor som inte är alltför annorlunda, där små olikheter blir väldigt viktiga.

Norgevitsarna i Sverige, och deras motsvarighet i Norge om svenskarna, är exempel på detta behov av markering mellan två länder som historiskt sett lika väl kunde vara ett och samma land. Samma sak med den rika floran av skämt mellan Sverige och Finland, dvs. mellan två länder som fram till 1809 tillhörde samma rike. Men märkligt nog har syskongnabbet mellan Danmark och Sverige aldrig utvecklats samma genre av vitsar. Åtminstone inte i Sverige, ett ämne journalisten Bengt Lindroth reflekterar kring under rubriken »Småjävlas mer med danskarna«.

Varför finns inga Danmarkshistorier? Inget svenskt ironiserande över de hopplösa danskarna. Detta självupptagna, lyckliga, tobaksrökande och snapsande och neurotiskt främlingsrädda grannfolk som älskar att sprida stereotypa historier om oss svenskar, om att Asien börjar i Malmö och att vi inte törs vara lika grova i käften som de.²

Stereotyper om »de andra«

Jag låter citatet bilda utgångspunkt för en inledande diskussion av dansk-svenska stereotyper och nationell självförståelse. Innehåll och form växlar över tid, men om vi ser till situationen vid brons tillkomst kan kramar och kritik stå som en förenklad bild av synen på varandra. Svenskar i gemen hade då en starkt positiv bild av Danmark. Hygge och humor, frihet och individualitet, gemyt och lugn, »Ta det rolig, ta en bajer« var några av de många positiva budord som karakteriserade danskarna. Historikern Hanne Sanders, själv danska bosatt i Lund, liknar berättelsen om det danska i Sverige vid en saga: en positiv, romantisk bild av allt det där mysiga och trevliga på andra sidan Öresund.

Myten om det svenska i Danmark däremot var långt ifrån en idyllisk berättelse. Sverige stod för statsstyrning, för ett tråkigt, praktiskt och välorganiserat land, befolkat av lydiga, lojala människor. Det goda i Sverige var naturen snarare än människorna.³

Även om vi vet att det handlar om stereotyper har de som alltid en tendens att styra vår uppfattning av omvärlden. Programmenligt noterar vi det som stämmer med våra förutfattade meningar, och negligerar det som motsäger dem. Enkelt uttryckt skulle man kunna säga att stereotyper, precis som fördomar, gör något med oss, om än i olika grad och omfattning.

Gemensamt för våra respektive myter om varandra är att de samtidigt ingår i den nationella självbilden. Det är inte bara svenskarna som tycker att danskarna är härliga, avslappnade människor. Det gör danskarna också! Centralt står hyggementaliteten, detta att »skabe en rar og behagelig stemning«.⁴ Och lika centralt i svenskarnas självbild är att de inte sällan talar om sin kultur och sig själva i kritiska termer. »Vi är så stela och tråkiga« blir ofta svaret när jag på föreläsningar frågar om bilden av Sverige och svenskarna.

Dessa närmast motsatta självbilder syns tydligt i uppfattningen av att vara dansk och att vara svensk. Medan »dansk« i Danmark är ett positivt begrepp, är »vad svensk du är« närmast en förolämpning i Sverige. Långt finare då »att vara osvensk«, vilket uttrycker beröm.

En inte helt oväsentlig invändning är dock att när svenskar beskriver sitt lands invånare som trista och tråkiga gäller det aldrig dem själva. Andra svenskar är tråkiga och inskränkta, men inte jag, som är så berest och invandravänlig.⁵ Och gäller det landets

politik och välfärd tvekar många inte att utnämna det till världens bästa. Men det är en annan historia.

Naturligtvis finns det nyanseringar också när det gäller positiva ord som t.ex. det danska *hygge*. Anne Knudsen, socialantropolog och chefredaktör för den danska kulturtidskriften *Weekendavisen*, skrev för ett antal år sedan en kritisk betraktelse av »dansk nationell självtillräcklighet« med ett särskilt gott öga till danskars »evinnerliga behov av att släta ut och avdramatisera varje konflikt som hotar hyggen«.

Det er svært for danskerne at få afsluttet en samtale, et møde eller en middagsdiskussion uden rituelt at fastslå, at, »i grunden er vi enige«. Vi udtrykker det bare lidt forskelligt.

Hvis man insisterer på, at man ikke er med i denne enighed, har man et problem.⁶

Den karakteristiken kunde lika gärna ha gällt svensk mentalitet, där konfliktundvikandet anses som en grundläggande hållning.⁷ Och så skulle vi kunna hålla på med olika s.k. nationalkaraktärer. Vrida och vända på dem. Finna argument för och emot. Nicka igenkännande när ett land kommer på tal, bara för att strax se samma sak i det egna.

Det betyder inte att skillnader mellan Danmark och Sverige inte finns. Snarare då att nationella stereotyper är väldigt trubbiga instrument, som förenklar och generaliserar på ett närmast komiskt sätt. Oavsett sanningshalten har de en inre kraft som påverkar vår syn på varandra, både politiskt och nationellt, något jag återkommer till längre fram. Eller socialt kommunikativt, i det vardagliga umgänget. Säkert har de flesta som arbetat i något annat nordiskt land märkt hur nationella stereotyper inte bara stannar inom fikarummets fyra väggar som något kul att skratta åt, och irriteras över.

I mer än 500 år var Danmark och Sverige arvfjender, i ständigt kamp om herraväldet på och runt Östersjön. Riksgränsen, oavsett om den gick norr om Skåne och Blekinge eller i Öresund, var länge en s.k. het gräns där krigstillstånd rått mellan de två länderna i inte mindre än 134 år.⁸ Först långsamt sker en avkylningsprocess fram till den kalla gräns som finns idag, för att citera Anders Linde-Laursen.⁹ Men detta gällde för statsmakten. I den lokala vardagen upprätthöll gränsbor genom århundraden olika kontakter och ekonomier tvärs över nationsgränsen.

Mot bakgrunden av seklers konflikter och krig är det kanske inte så konstigt att det inte utvecklades något »joking relationship« eftersom det kräver parter som känner tillit och trygghet och står varandra nära på ett mindre hotfullt plan.

Men nationella vitsar har också sina egna traditioner. Folkloristen Bengt af Klintberg påpekade nyligen för mig att det ofta finns en viss koppling till landets geografiska yta och läge. Nordens storebror Sverige sätter internationella förtecken framför de personer man jämför sig med. Bellmanhistorierna t.ex. börjar alltid storslaget europeiskt, i



Stereotyperna om danskt och svenskt kan ibland likna kortspel som »löjlige familjerna«, här i en 1930-talsversion. Herr Danmark är den glade bagaren, medan Unge Herr Sverige är den lille hemma-ingenjören.

stil med »Bellman, tysken och spansken satt och skröt om vem som hade de snabbaste tågen«. I Norge och Finland är samma genre mer nordiskt baserad, med jämförelser mellan en svensk, en finne och en norrman. Och i Danmark handlar denna vitstradition om en jylländare, en fynbo och en själländare, dvs. stannar inom nationen.¹⁰

Säkert kan man dra vidare växlar på berättartraditionens olika form i de nordiska länderna, men jag väljer att använda folkloren som fond för ett resonemang kring hur man ser på varandra idag, och framför allt då kring det som hänt de senaste tio åren.

Bilder i förvandling

Det kanske mest slående under den korta tid bron funnits är hur somliga svenskers positiva bild av Danmark efterhand fått fler negativa inslag. Danskarna sägs leva i sitt eget lilla »smørhul«, förment självupptagna och främlingsfientliga, hopplöst hårda i affärer, för att nu ta några av de bilder man målar upp.

Frågan är hur mycket detta lappkast har med bron att göra. Och frågan är hur mycket det gäller människor som dagligdags åker över bron, oavsett riktning. Min gissning är att bron med sina praktiska, högst konkreta kulturmöten snarast motverkar den stereotypa nationella diskursen. I praktiken både ser och förstår vi att en nations befolkning knappast kan ha ändrat sig så radikalt som retoriken hävdar.

En av många svenska förespråkare för den nya kritiska bilden är journalisten Lena Sundström. I september 2009 utkom hennes bok *Världens lyckligaste folk*, där hon höjer ett varningens finger för utvecklingen i Danmark. »Riskerar Danmarks nutid bli

Sveriges framtid?» lyder hennes retoriska fråga. Aktar vi oss inte blir också Sverige drabbat av den främlingsfientliga smittan från broderlandet i söder.

Publiceringen skulle kunna ses som en sentida pendang till den danske journalisten och mediepersonen Mogens Berendts *Tilfældet Sverige*, i vilken han 1983 tecknar en hårresande bild av ett land där »totaldemokraterna« satt sin prägel på makten såväl som på befolkningen i så hög grad att basala mänskliga rättigheter satts ur spel. Boken var en uppföljning av en tidningskrönika året innan med rubriken *Luk Sverige*, och fick en för sin tid stor genomslagskraft i dansk debatt. Men till skillnad från Sundströms debattinlägg idag, som skapar en ny bild, ansluter Berendts till en traditionell Sverigebild i Danmark, där Förbudssverige blir en viktig motbild i formandet av en dansk nationell identitet.

Själv har jag svårt att förstå hur en språkligt välpaketerad men ganska ytlig reportagebok som *Världens lyckligaste folk* kan få så positiva omdömen. Visst innehåller den roliga, ibland träffsäkra kommentarer, skriven i en kåserande prosa. Visst bygger den på tre månaders uppehåll i Nørrebro. Men den saknar nyanser och analys för att istället fokusera på extrema åsikter och debattinlägg kring främlingsfientlighet i allmänhet och islamofobi i synnerhet.

Men min uppfattning står ganska ensam. Etnicitetsforskaren Stefan Jonsson applåderar Lena Sundström och menar att alla som besökt Danmark de senaste åren har sett hur sjukt besatt landet blivit av »muhammedanerne og de fremmede«.

»En helt nödvändig läsning«, säger Gunnar Bolin i Sveriges Radios *Kulturnytt*, där världens lyckligaste folk också blir »världens konstigaste folk«. Han beskriver boken som en ögonöppnare: »För här är den, den danska integrationsdebattens rasistiska galenskaper i svart på vitt.«

Visst! Galenskaperna finns där, förvånar och förskräcker, svenskar såväl som danskar. Men man kan också se Sundströms bok som ett exempel på svensk präktighet – och projektion. Danmark blir sinnebild av de svagheter man själv inte vill kännas vid. Därför generaliserar man så snabbt det främlingsfientliga inslaget till att gälla alla danskar, hela nationen. Alternativa tolkningar och motkrafter diskuteras lika lite som varför händelseförloppet ser ut som det gör. Danmark blev drömlandet som på kort tid förvandlades till en inskränkt ankdamm, och hotbild.

Ytterligare en aspekt på Lena Sundströms bok hämtar jag från den recension Joakim Jakobsen skriver i *Weekendavisen* den 23 oktober 2009. Han tar sin utgångspunkt hos en svensk forskare i statskunskap, Ann-Sophie Dahl, som uppfordrande ber danskarna konstatera pluralismen i svensk press. Detta med anledning av den danska föreställningen om en monopoliserad, statssanktionerad tankegång i Sverige som förhindrar

ett fritt meningsutbyte. »Öppna en svensk tidning och ni skall bara se«, säger Dahl triumferande.

Och det är precis vad Joakim Jakobsen gör. Bara för att finna att alla de stora tidningarna går på samma linje. Lena Sundströms bok är bra! Med ett undantag, som dock snarast bekräftar regeln. I Stockholmstabloiden *Expressen* angriper Dilsa Demirbag-Sten Sundströms »gräv där du står«-journalistik *light*. Utöver påståendet att något hänt i Danmark, vilket väl alla är eniga om, kvarstår frågan om hur det gått till, och varför? Och i vilken omfattning, vill jag då lägga till?

Om frågan står ganska så obesvarad i Sundströms bok gör den det inte generellt, forskningsmässigt. Från brobygget i slutet av 1990-talet och framåt har en lång rad vetenskapliga arbeten publicerats, många av dem inom ramen för Centrum för Danmarksstudier vid Lunds universitet. Främst har man, som Centrumet uttrycker det, fokuserat »på det danska som det kan se ut från en svensk horisont och uppmuntra[t] till vetenskapliga jämförelser mellan de två länderna«.

Dansk debatt – och svensk

Debatten om invandringspolitik har en längre historia i dansk-svensk självbespeglning. En viktig förändring sker när det högerpopulistiska och främlingsfientliga Dansk Folkeparti dyker upp på den politiska scenen hösten 1995. Från och med 2001 bildar det stödparti till regeringspartierna Venstre och Konservative Folkeparti och är sedan dess en reell faktor i dansk politik, inte bara genom egen kraft, utan också genom att såväl Socialdemokraterna som Radikale venstre ofta spelar på deras planhalva. Partiets ideologiska grund är bredare och mer effektiv genom sin närmast nationalromantiska form av nationalism. Partiets ledare Pia Kjaersgaard är karismatisk, kunnig och taktisk. Utan att tveka uttalar hon sig på ett sätt i den danska debatten som hade inneburit politisk död i Sverige, något hon själv är mycket medveten om och gärna spelar på. I ett veckobrev från Dansk Folkeparti i maj 2002 skriver hon:

Om de [svenskarna] vill göra om Stockholm, Göteborg och Malmö till skandinaviska Beirut med stamkrig, hedersmord och massvåldtäkter så låt dem göra det. Vi kan alltid sätta en broklaff vid Öresundsbron.¹¹

Som vanligt i populistiska partier profiterar hon gärna på människors inneboende aggressioner, missnöjen och främlingsrädsla. Kan man dessutom åka snålskjuts på en viktig del av dansk självförståelse – synen på Sverige som ett statskontrollerat land där folk inte vågar säga vad de tycker – blir det ännu lättare att vinna gehör för sina åsikter.¹²



Till kvalmatchen hösten 2009 invaderades Köpenhamn av de blågula, som sågs i avslappnad ölförbrödning med de rödvita i Nyhavn. Men när svenskarna började klättra på rytтарstatyn vid Kongens Nytorv blev det dock för provocerande för hemmapubliken.

Om svenskarna vill balkaniseras är det deras sak. Men de borde sopa rent framför sin egen dörr innan de kastar sig över Danmark, menar Kjærsgaard.

Det råder ingen tvekan om att den danska mediedebatten är tuffare än den svenska. Så drev t.ex. *Ekstrabladet* redan 1997 en tre månader lång kampanj som gick ut på att det skulle talas och skrivas öppet om flyktingar och invandrare. Inga tabun skulle råda. Och så blev det också. Man kan jämföra detta med vad som hände några år tidigare i Sverige, när *Expressen* tryckte upp en löpsedel med texten »Svenska folket om invandringen – kör ut dem!« Annonseringen gällde resultaten från en illa underbyggd gallupundersökning, presenterade i tidningsartiklar under rubriken »Svart på vitt«. Proteststormen blev massiv och ledde till att tidningens chefredaktör fick avgå. Efter det har inget liknande kunnat genomföras, vilket dock inte betyder att svenska tidningar är fria från främlingsfientliga och rasistiska inslag.¹³ Men grundtonen ligger definitivt på olika nivå i våra två länder. Om Pia Kjærsgaards vapendragare Søren Espersen skriver IMER-forskaren Peter Hervik: »Fram till och med 2005 styrde han mediepolitiken i Dansk Folkeparti behårt med en fräckhet och aggressivitet som saknar motstycke i dansk politisk historia.«¹⁴

Håkan Arvidsson, samhällsdebattör och historiker vid Roskilde universitet, menar att den offentliga debatten i Danmark blivit ohyfsad, stundtals vulgär, inte sällan odemokratisk. Det finns en risk att det fria ordet förslavas så länge det danska kulturella och politiska etablissemanget inte förstätt innebörden i ordet civilkurage, säger han: »Goda värderingar är inte mycket värda om ingen vågar försvara dem mot den banala ondskans anslag.«¹⁵

En av Danmarks mer kända författare och samhällsdebattörer idag, Carsten Jensen, ser också en fara i att de mer anständiga partierna alltför ofta väljer att vända ryggen till, att låta saken bero. »Det är jordskredet i de demokratiska värderingarna vi ska hejda«, säger han på *Dagens Nyheters* kultursida.¹⁶

Det är lika lätt som förrädiskt att enbart fokusera på skillnaderna mellan våra båda länders debattklimat i medier och politik. De finns, och är uppenbara. Men samtidigt finns också viktiga likheter i det offentliga samtalet, något som journalisten Ylva Brunne med flera påpekat i en rad vetenskapliga arbeten.¹⁷ Faktiskt råder samma mediala grundstruktur i hela Västeuropa, där invandraren och flyktingen gärna framställs som exotisk, som ett utsatt offer, som »den Andre« i förhållande till ett nationellt etniskt »vi« för att nu ta några exempel.¹⁸

Detta leder oss in på min sista punkt, den som handlar om just likheter och olikheter mellan våra länder. Samtidigt som skillnader upplevs som besvärliga ibland, är de också utmanande, spännande och i grunden själva förutsättningen för att vi ska mötas.

Systemskillnader

I alla diskussioner kring nationell identitet är det viktigt att de är historiskt orienterade. Inte för att de därmed nödvändigtvis blir mindre spekulativa, men för att de åtminstone ger oss en chans att finna och förstå bakgrunden till de tankar och beteenden vi observerar idag. Därför vill jag lyfta fram en del historiska och samtida olikheter som är så stora att man kan tala om systemskillnader. Men inte heller det ordet är enkelt och givet, som vi strax skall se.

Danmark påverkades under 1800-talet av en stark bonderadikalism, traditionsinriktad och tillbakablickande. I Sverige däremot får arbetarrörelsen och socialdemokratin tidigt en central position, med sin betoning av storindustri och effektiva produktionsenheter. Ett modernt folkhem med starka fackföreningar och kooperativa rörelser växer fram.

Enligt Håkan Arvidsson leder Danmarks mer långsamma industrialisering, med dess betoning på små jordbruk och lokala andelsrörelser, till att landet förblir dominerat av en självmedveten och stark småborgerlighet, främst inom jordbruk, handel och hantverk, långt efter att dessa skikt fått stiga åt sidan i Sverige. Delvis av samma skäl går också urbaniseringen långsammare i Danmark än i Sverige, med en markant slagsida mot Köpenhamn, där efter hand en fjärdedel av landets befolkning bor. Politiskt leder detta till ett kulturradikalt urbant centrum i ett övervägande agrart samhälle präglat av grundtvigianismens lågkyrkliga och nationella credo.¹⁹

Det är mot denna bakgrund vi finner en möjlig förklaring till att danskheten är så stark i det politiska livet, jämfört med svenskheten i Sverige. Dansk identitet baseras på Grundtvigs romantiska idéer om det i Danmark födda folket (*ethnos*). Svensk identitet däremot bygger mer på ett civilt nationsbegrepp (*demos*), på medborgarskap och folk i största allmänhet. Begreppen skall inte uppfattas bokstavligt utan mer som ett slags kompassnålar i respektive länder.

En annan systemskillnad är att staten och kyrkan gick skilda vägar i Sverige från och med den 1 januari 2000. Tidigare, men även fortsättningsvis, har Sverige valt att politisera kyrkan med politiska partier och val. I Danmark har man fortfarande en statskyrka med en prästerlig ledning formellt underställd drottningen.

Religionsforskaren Urban Claesson ser i Danmark en utveckling mot en etnisk nationsuppfattning som idag möjliggör för Dansk Folkeparti att vinna framgångar. I Sverige dominerar snarare en civil nationsuppfattning vilket bl.a. gör att Sverigedemokraterna, med en i övrigt etniskt färgad nationsuppfattning, är tvungna att bygga vidare på idén om folkhemmet.²⁰

På denna plats fanns i tryckt version ett färgfotografi av personer som står utomhus och håller små danska flaggor. Två av personerna bär slöja. De flesta personerna tittar ur bild, åt vänster.

Uppfattningen att nationalstaten är alltings mått och mylla är som sagt starkare väster än öster om Öresund. Ett område där detta tydligt märkts under den senaste tio-årsperioden är i diskussionerna kring en dansk kulturell kanon tillsammans med krav på nationsspecifik kunskap för invandrare.²¹ Idén om en kanon lanserades 2005 av Kulturministeriet och gick ut på att man inom sju konstområden skulle utse tolv danska verk av betydelse.²² Förslaget mötte kritik också i Danmark men genomfördes redan året därpå, något som hade varit otänkbart i Sverige.²³ Här genomsyras det offentliga samtalet av mångkulturalismen som den enda och rätta ideologin, bevakad av politiskt korrekta kulturpoliser. Eller som journalisten och samhällsdebattören Lotta Gröning uttryckte det i ett debattprogram i tv samma år: »I Sverige måste man gå närmast dubbelvikt om man har en avvikande mening.«

Den invandrings- och integrationspolitik jag kort berört i samband med trafiken över bron utgör till sin politiska utformning en tydlig skiljelinje mellan våra länder. Hela fundamentet är annorlunda, eftersom den danska politiken har rötter i ett gammalt gästarbetarsystem, där invandrarna »kommit för att jobba, och sedan åka hem«. Den politiken ersattes sedan av en rad lagförslag som tillsammans gjort Danmark till ett av Europas hårdast reglerade invandrar- och flyktingländer.²⁴

Sverige gick tidigt en annan väg. 1975 införde en enhällig riksdag politisk pluralism, ett statligt projekt sanktionerat av skattemedel. Den officiella hållningen har hela tiden varit att invandrare och flyktingar berikar den svenska kulturen, samtidigt som de problem som otvetydigt funnits officiellt sopats under mattan.

Ändå är det värt att också här, precis som i samband med den mediala debatten, fråga sig på vilka områden och i vilka sammanhang det verkligen handlar om systemskillnader eller gradskillnader.

I en komparativ studie av kommunens integrationsarbete i Frederiksberg i Köpenhamn och i Malmö visar Kirsten Hvenegård-Lassen hur man i båda länderna har samma styrningslogik och pedagogik. I centrum står individualisering, valfrihet och hjälp till självhjälp. Ser man däremot till hur det civila samhället fungerar är statens roll i Danmark mer den förvaltande myndigheten, och inget mer. I Sverige uppträder staten både som styrinstans och aktör i skapandet av ett integrerat samhälle. Men, påpekar Hvenegård-Lassen, denna skillnad i syn på stat och samhälle betyder inte nödvändigtvis att slutprodukten, invandrarnas integration, blir så mycket annorlunda.²⁵

Danmarks officiella politik tillsammans med »danskhetens« fokusering på nation och kultur förklarar delvis varför det mångkulturella samhället upplevs som ett större hot i Danmark än i Sverige, både bland politiker och gemene man.

Mot denna bakgrund menar flera att Öresund hittills varit mer av vallgrav än ge-

mensam mötesplats. I många avseenden är påståendet orättvist, tycker jag, eftersom vi de senaste åren kan se en mängd exempel på hur kulturella, sociala och ekonomiska band stärks mellan Danmark och Sverige. Men de sker till trots av en övergripande, politisk kursriktning, vars idé formuleras i titeln på en 'speciale' (magisteruppsats) i europeisk etnologi av Anette Prilow, *Øresundsregionen midt i en reformtid – På vej mod et lukket Danmark?*²⁶ Frågetecknet skall ses retoriskt. Genom den strukturreform som den liberala regeringen introducerade den 1 januari 2007 centraliserar makt till staten och försvagas på regional nivå.²⁷ Den reducerar också den framtida regionens politiska och ekonomiska auktoritet, och verkar mot EU:s idé om ett *Europe of Regions*. Prilow gör också en intressant jämförelse mellan Danmark och Sverige i förhållande till den nya Öresundsbron. Byggandet av bron blev en del av den danska statens suveränitetsarbete, även som EU-medlem. För Sverige sågs bron som ett incitament för att stärka det lokala i Malmö och Region Skåne. För Danmark var intresset av mer nationell betydelse. Öresundsregionen som politisk idé gav möjlighet att bl.a. rusta upp huvudstadens ekonomi och infrastruktur.²⁸ Bron blev inte i första hand ett svar på Malmös och Köpenhamns krissituation, utan ett led i Danmarks självständighetsarbete, där dansk kultur kom att spela en viktig roll.

Nu bygger vi broar

På båda sidor Sundet laddades brobygget med förhoppningar, som knappast kommit på skam när vi ser till ekonomi och logistik. Men visionerna inbegrep något mer, något som snarare hade med önsketänkande att göra än med en realitet. Nyckelordet då, precis som nu, var region, och man talade om den som en självklarhet,²⁹ som något som redan fanns. Ilmar Reepalu, kommunalråd i Malmö, sa så här till *Sydsvenskan* i juni 1998:

Vi ska profilera regionen som ett av norra Europas absoluta kraftcenter och samtidigt skapa regional identitet genom att öka förståelsen mellan danskar och svenskar.³⁰

Tanken låg helt i linje med EU:s ide om ett framtida Regionernas Europa där nationalstatens successivt försvagas till förmån för gränsöverskridande regionbyggen. Åren runt brobygget var också fyllda med uttalanden om en Öresundsregion, som skulle övertrumfa nationen. Lars Nittve, vid den tiden chef för konstmuseet Louisiana, menade att regionerna oftare var mer naturliga kulturella enheter än nationalstaten, som är en konstruktion.³¹

Så är det också i vissa sammanhang, framför allt i regioner där språket förenar de två sidorna av gränsen, som i en annan nordisk region, det finskspråkiga Tornedalen.

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi på Dunkers kulturhus. Fotografiet är taget på kvällen, och ljus från byggnaden speglar sig i vattnet. I bakgrunden syns ljus från staden.

Nöjeslystna regionauter lockas över Sundet av konst- och musikarrangemang, från rockkonserter till opera. För kulturlivet i regionen, som till exempel Dunkers kulturhus i Helsingborg, har det breddade publikunderlaget betytt mycket.

I Öresundsregionen talar man visserligen två varandra mycket närliggande skandinaviska språk, men skillnaden dem emellan har visat sig vara en riktig stötesten, liksom kulturella olikheter i livsstil och nationell identitet. Problematiken blir extra känslig mellan två så likvärdiga länder som Danmark och Sverige. Orvar Löfgren visar i en studie om identiteter över Öresundsbron hur även själva invigningsceremonin av bron blev till en veritabel balansakt, där det svenska och det danska kom att hanteras med perfekt symmetri in i minsta detalj. Allt var tvunget att gå rättvist till, helst 50 procent av varje, från färgval till artistval.³²

Resan över bron kan ses som en mental test. Förutfattade meningar bekräftas, eller kommer på skam. Stereotypernas skarpa kanter trubbas av, nyanseras, motsägs. Eller i värsta fall förstärks. Under bronns första tio år har kontakterna mellan den danska och svenska sidan av Sundet ökat markant. Störst förändring mot förr visar trafiken i östlig riktning. Medan Köpenhamn och Helsingör alltid utgjort en viktig del i många

skåningars vardag, för att nu inte tala om helger, var för danskarna den svenska sidan av Sundet mer en mental motbild än en plats man åkte till. Mycket på grund av bron, men också på grund av en svag svensk valuta, har allt fler danskar börjat upptäcka att Skåne är väl värt en resa, på många sätt: Billiga inköp på de flesta områden. Spännande turistmål. Ett kompletterande kulturutbud. Möjligheter till bra boende till lägre pris.

En intressant grupp i sistnämnda sammanhang är de flyktingar som påverkas av den danska regeringens 24-årsregel, införd 2002. Den innebär att båda parter måste vara 24 år för att en boende i Danmark ska kunna gifta sig med en icke-EU-medborgare. Till detta kommer krav på egenförsörjning, viss boendestandard och att de som gifter sig ska deponera en ansevärd summa pengar som säkerhet. Allt för att förhindra unga skenäktenskap som ingås bara för att få komma till Danmark. Många nygifta som inte klarar regeln har istället valt att bosätta sig i Sverige, där den danska partnern via bron kan pendla till sitt jobb i Danmark. Rent statistiskt har detta inneburit att allt färre unga kvinnor med icke-västlig bakgrund, s.k. sommarbrudar, gifter sig i Danmark och att Sverige numera har en större andel som är gifta bland denna grupp.

Även om lagen mildrades något hösten 2008 är reglerna fortfarande hårda. För att få flytta till Danmark måste det nygifta paret avge en skriftlig försäkran på heder och samvete där de beskriver sin relation och hur de bor och arbetar. Allt skall kontrolleras av de danska myndigheterna som lägger stor vikt vid att granska om det är ett äktenskap ingått av kärlek, att paret känt varandra före äktenskapet, att de båda talar samma språk och att en eventuell åldersskillnad verkar rimlig.

Bron betyder alltså mycket för regionen, men inte nödvändigtvis i positiv riktning för alla. Visst går det lättare och snabbare att komma över nu än tidigare. Särskilt om man bor långt bort har Öresundstågens direktlinjer medfört stora förändringar. I vissa perioder har jag kunnat bo med familjen på mitt lantställe uppe i Småland, ta ett tidigt tåg ner till Malmö/Köpenhamn, föreläsa, ha arbetsmöten, fältarbete eller vad det nu har varit, ta ett tåg tillbaka sent på eftermiddagen och vara hemma igen på kvällen samma dag. Men den möjligheten, liksom alla turer mer regelbundet över Sundet, kräver en god ekonomi. Inte ens mellan Malmö och Köpenhamn är resan helt billig. I ett intervjumaterial jag samlat in med invandrare och flyktingar runt Möllevången i Malmö (ett centralt bostadsområde med övervägande folk från andra länder) och Nørrebro, ett motsvarande område i Köpenhamns innerstad, nämnde många att de besöker vänner och släktingar mindre ofta nu än tidigare, när det fanns billiga, ibland också gratis båtbiljetter.

Bron har varit en teknisk förutsättning och en god början på skapandet av en Öresundsregion. Men processen tar tid, och möter många hinder. Nationell identi-

tet i all sin postmoderna öppenhet och formbarhet uppvisar en historisk kontinuitet, som lägger ett slags kulturellt raster på verklighetstolkningar och utformandet av en politik. Jag delar alltså inte Homi Bhabhas postmoderna påstående, att dagens nationer är starkt splittrade.³³ Man kan lika gärna som Michael Billig hävda att nationellt medvetande är något djupt rotat i samhället och att flaggan vi *inte* viftar med är något självklart. Samtidigt som vi kan konstatera att folk på ömse sidor bron nu möts och interagerar på nya sätt, är det viktigt att inte underskatta nationalstatens och den nationella identitetens styrka – den ofta underförstådda tolkningsramen för mycket av människors känslöengemang och livsvärld.³⁴

Noter

1. Tvärt emot vad många tror är Sverige och de övriga nordiska länderna inte »lagom«, »normala« eller hur man nu vill uttrycka det, utan globalt sett speciella i sin politik, ekonomiska standard, könsrollsuppfattning etc.
2. *Sydsvenskan* 1 april 2009.
3. Hanne Sanders, *Nyfiken på Danmark – klokare på Sverige*, Göteborg & Stockholm 2007.
4. Politikens Nudansk Ordbok 2001, s. 609.
5. Gunnar Alsmark, »Ta seden dit man kommer. Invandrare i mötet med svensk kultur«, *Svenska vanor och ovanor*, red. Jonas Frykman & Orvar Löfgren, Stockholm 1991.
6. Anne Knudsen, *Her går det godt, send flere penge*, Århus 1996, s. 19.
7. Åke Daun, *Svensk mentalitet*, Stockholm 1989.
8. Lars Lindeberg, *Arveffenden. Dansk-svenske landskampe på slagmarker og fodboldbaner fra sagtid til nutid*, Köpenhamn 1985, s. 7.
9. Anders Linde-Laursen, *Det nationale natur. Studier i dansk-svenske relationer*, Köpenhamn 1995.
10. Carsten Bregenhøj, *Jyde, Fynbo og Sjællænder*, Köpenhamn 1969.
11. Citerat i *Aftonbladet* 22 maj 2002. Om detta låter hårt i öronen på en svensk, är det inget mot hennes tidigare politiska karriär i Fremskridtspartiet. »När Mogens Glistrup hade sagt att flyktingarna ynglade av sig som rättor, fick Pia frågan om hon stod bakom hans uttalande. Pia sa då att hon hellre hade använt liknelsen 'som kaniner'.« Lena Sundström, *Världens lyckligaste folk. En bok om Danmark*, Stockholm 2009, s. 67.
12. I Folketingsvalet 2007 stärkte Dansk Folkeparti ytterligare sin ställning och fick 13,7% av rösterna.
13. Oivvio Polite, *White like me. Utvalda texter om rasism 1992–2007*, Stockholm 2007.
14. *Sydsvenskan* 8 januari 2007.
15. *Dagens Nyheter* 12 juli 2003.
16. *Dagens Nyheter* 10 juli 2003.
17. Se bl.a. Ylva Brune, *Nyheter från gränsen. Tre studier i journalistik om »invandrare«, flyktingar och rasistiskt våld*, Göteborg 2004.
18. Om *Expressens* ovannämnda utspel skrev journalisten Oivvio Polite bl.a. följande: »Men den aspekt av 'Svart på vitt!' som störde mig mest berördes inte i debatten. Det gällde själva tilltalet. Vare sig invandrarna skulle köras ut eller tas om hand var det uppenbart att Expressen aldrig riktade sig till 'dom'. Invandrare var en grupp som var mycket intressant att tala om, men helt ointressant att tala till.« Polite, *White like me*.
19. Håkan Arvidsson, »Skandinavisk modernisering – särdrag och likheter«, *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*, red. Gunnar Alsmark, Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, Göteborg & Stockholm 2007.
20. Urban Claesson, »Grundtvig, bonderörelse och folkkyrka«, *Grundtvig – nyckeln till det danska?*, red. Hanne Sanders & Ole Vind, Göteborg & Stockholm 2003.
21. En liknande tanke finns i det kunskapsfest om hur samhällets historia och kultur är organiserat, som blivande danskar måste klara av för att bli medborgare.

22. Kanongruppen för musik valde att peka ut 24 verk, 12 för partiturmusik och 12 inom s.k. populärmusik. Tillsammans med de övriga verken blir det 96 stycken, som presenteras i en statligt subventionerad bok.
23. Keld Grindler-Hansen, »Kanon – et middel til att opnå samlingskraft i samfundet?«, *Kanon och kulturarv. Historia och samtid i Danmark och Sverige*, red. Lars-Eric Jönsson, Anna Wallethe & Jes Wienberg, Göteborg & Stockholm 2008.
24. Gunnar Alsmark, »Integrationspolitik på svenska«, *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*, red. Gunnar Alsmark, Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, Göteborg & Stockholm 2007.
25. Kirsten Hvenegård-Lassen, »Viljen til valg. Kommunalt integrationsarbejde i Sverige og Danmark«, *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*, red. Gunnar Alsmark, Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, Göteborg & Stockholm 2007.
26. Anette Prilow, *Öresundsregionen midt i en reformtid – På vej mod et lukket Danmark?* København 2006.
27. Strukturreformen innebär att antalet kommuner blir färre, länen (*amter*) slås samman till fem regioner, skatteförvaltningen överförs från kommuner till staten, och många andra uppgifter flyttas om mellan stat, kommuner och de kommande regionerna de närmsta åren. Därmed kommer det danska systemet att likna det nuvarande svenska, där staten med lokala myndigheter/länsstyrelser delegerar sin myndighetsutövning inom den egna ramen.
28. Se bl.a. Hans Mouritzen, *Magtudredningen. Er vi så forbeholdne? Danmark over for globaliseringen, EU og det nære*, Århus 2003.
29. Se bl.a. Richard Eks doktorsavhandling i kulturgeografi, *Öresundsregion – bli till!*, Lund 2003.
30. *Sydsvenskan* 19 juni.
31. Intervjuad i Brobyggarna Nyheter 1996:1, sidan 6.
32. Orvar Löfgren, »Se til venstre, der er en svensker – Identiteter över Öresundsbron«, *Forskellige mennesker? Regionale forskelle og kulturelle særtræk*, red. Inge Adriansen & Palle Ove Christiansen, Ebeltoft 2003, s. 205–226.
33. Homi Bhabha, *Nation and Narration*, London 1990.
34. Michael Billig, *Banal Nationalism*, London 1995.

Referenser

- Alsmark, Gunnar, »Ta seden dit man kommer. Invandrare i mötet med svensk kultur«, *Svenska vanor och ovanor*, red. Jonas Frykman & Orvar Löfgren, Natur och Kultur, Stockholm 1991
- Alsmark, Gunnar, »Integrationspolitik på svenska«, *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*, red. Gunnar Alsmark, Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, Centrum för Danmarksstudier 15, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- Arvidsson, Håkan, »Skandinavisk modernisering – särdrag och likheter«, *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*, red. Gunnar Alsmark, Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, Centrum för Danmarksstudier 15, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- Bhabha, Homi, *Nation and Narration*, Routledge, London 1990
- Billig, Michael, *Banal Nationalism*, Sage, London 1995
- Bregenhøj, Carsten, *Jyde, Fynbo og Sjællænder*, Dansk Folkemindesamling, København 1969
- Brune, Ylva, *Nyheter från gränsen. Tre studier i journalistik om »invandrare«, flyktingar och rasistiskt våld*, Institutionen för journalistik och masskommunikation, Göteborg 2004

- Claesson, Urban, »Grundtvig, bonderörelse och folkkyrka«, *Grundtvig – nyckeln till det danska?* red, Hanne Sanders & Ole Vind, Centrum för Danmarksstudier 1, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2003
- Daun, Åke, *Svensk mentalitet*, Rabén & Sjögren, Stockholm 1989
- Ek, Richard, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytm*, Meddelanden från Lunds universitets geografiska institutioner 146, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, Lund 2003
- Grinder-Hansen, Keld, »Kanon – et middel til at opnå samlingskraft i samfundet?«, *Kanon och kulturarv. Historia och samtid i Danmark och Sverige*, Centrum för Danmarksstudier 19, red, Lars-Eric Jönsson, Anna Walette & Jes Wienberg, Makadam, Göteborg & Stockholm 2008
- Hvenegård-Lassen, Kirsten, »Viljen til valg. Kommunalt integrationsarbejde i Sverige og Danmark«, *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*, red, Gunnar Alsmark, Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, Centrum för Danmarksstudier 15, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- Knudsen, Anne, *Her går det godt, send flere penge*, Gyldendal, Århus 1996
- Lindeberg, Lars, *Arvefjenden. Dansk-svenske landskampe på slagmarker og fodboldbaner fra sagtid til nutid*, Forlaget Danmark, Köpenhamn 1985
- Linde-Laursen, Anders, *Det nationale natur. Studier i dansk-svenske relationer*, Historiska Media, Lund 1995
- Löfgren, Orvar, »Se til venstre, der er en svensker. Identiteter över Öresundsbron«, *Forskellige mennesker? Regionale forskelle og kulturelle særtræk*, red, Inge Adriansen & Palle Ove Christiansen, Skippershoved, Ebeltoft 2003
- Mouritzen, Hans, *Magtudredningen. Er vi så forbeholdne? Danmark over for globaliseringen, EU og det nære*, Aarhus Universitetsforlag, Århus 2003
- Polite, Oivvio, *White like me. Utvalda texter om rasism 1992–2007*, Danger Bay Express, Stockholm 2007
- Prilow, Anette, *Øresundsregionen midt i en reformtid – På vej mod et lukket Danmark?*, speciale, SAXO-Instituttet, Københavns Universitet, København 2006
- Sanders, Hanne, *Nyfiken på Danmark – klokare på Sverige*, Centrum för Danmarksstudier 13, Makadam förlag, Göteborg & Stockholm 2007
- Sundström, Lena, *Världens lyckligaste folk. En bok om Danmark*, Leopard förlag, Stockholm 2009

I den tryckta versionen av boken
fanns på denna sida ett fotografi på
ett skyltfönster, taget inifrån butiken.
Skyltdockorna har på sig mörka
kläder. På en skylt ovanför vikta
byxor står "50%". Utanför
skyltfönstret går en person.

I BRONS SKUGGA

Per-Markku Ristilammi

När affärer i centrala Malmö har realisation står det i många fall inte »rea« på skyltarna utan »udsalg« och »tilbud«. Det danska språkets närvaro i det svenska stadsrummet kan uppfattas som ett uttryck för att regional integration pågår. I detta fall tycks drivkraften vara marknadsrelaterad. Eftersom den danska respektive svenska regeringen har valt att hantera den globala ekonomiska nedgången på olika vis har valutaskillnader uppstått. Gränsens närvaro skapar därmed incitament för rörelse och i krisens spår har många danskar gjort sina första besök i Sverige. Under våren och sommaren 2009 föreföll rent av det danska språket lika vanligt som det svenska bland människorna som rörde sig i Malmö centrum. Mötet mellan dessa regionauter och lokala affärsidkare i Malmö ger upphov till meningsskapande processer där olikheter hanteras.

Dansk kund: Det var ju billigt det här... (kostym 12 000 SEK 50% tilbud)

Expedit: Ja, eller hur? Vi har ju bananvaluta nu. (skratt)

Det korta samtalet utspelades i en exklusiv klädesbutik i Malmö våren 2009 och synliggör hur skämt och samförståndsblinkningar kan användas för att hantera risken för friktion. Skillnader skapar nämligen också en hierarkisk ordning där de kapitalstarka står i ett motsatsförhållande till de kapitalsvaga. Denna hierarki kan ge upphov till en mängd olika känslor, till exempel en känsla av att köpa upp eller bli uppköpt av den Andre. Samförståndsblinkningen och skämtet är ett sätt att neutralisera denna risk och i en Öresundsregional kontext är detta korta ögonblick av stor betydelse. Regionen förmodas trots allt vila på ett friktionsfritt tillstånd mellan två jämbördiga nationer.

Skämtets förmåga att skapa intimitet och samförstånd gör det sålunda möjligt för

kunden och expediten att hantera det obehag som »bananvalutan« skulle kunna ge upphov till. Samförståndsblinkningen rymmer därmed också kulturella föreställningar om gemenskap och likhet, vilket blir än tydligare när några invandrarungdomar kommer in i butiken. De kommenterar och känner på de exklusiva kläderna. Expediten avslutar samtalet med den danske kunden, ställer sig nära ungdomarna och börjar vika kläder. Ungdomarna lägger märke till expediten, skrattar, och går ut ur butiken.

Expeditens påtagliga nervositet inför invandrarungdomarna tydliggör en parallellberättelse till den som berör den regionala integrationens relation till globala flöden. Den intimitet som omedelbart etablerades mellan den danske kunden och expediten hade sin grund i de skillnader som den globala ekonomiska krisen hade skapat, men vilade också på en outtalad idé om kulturell gemenskap – därför fungerade skämtet om bananvalutan. När invandrarungdomarna träder in på scenen blottläggs emellertid att regionen är sammanflätad med det globala på flera sätt och att meningsskapandet och samförståndet har sina gränser.

Öresundsregionen framstår således som en skärningspunkt mellan två olika globaliseringsstendenser, en som bygger på behovet av att kunna locka kapital från en internationell marknad och en som är ett resultat av internationell migration. Båda dessa sätter materiella avtryck i stadsrummet, men omges av olika meningsskapande – det snabba står mot det långsamma.

Vid tiden för brobygget och invigningen framstod regionen på den svenska sidan som bärare av en återuppstånden modernistisk dröm där stora infrastruktursatsningar var synonymt med framsteg och utvecklingsoptimism. Brobygget skulle återupprätta Malmös storhet och därmed även legitimera stadens anspråk på inflytande på såväl regional som nationell nivå. I mångt och mycket var denna dröm en effekt av vad som skulle kunna kallas en modernitetens fantomsmärta. Reminiscenser från industrisamhällets glansdagar drev retoriken kring brobygget. Snabba transporter från Göteborg längs E6 ner till kontinenten skulle få positiva bieffekter som också påverkade Öresundsregionen. Men brobygget var endast en beståndsdel i ett större stadspolitiskt projekt.¹

Om bron en gång liknades vid en liggande totempåle² så är Turning Torso en vertikal sådan, belägen i det exklusiva Västra hamnen-området i Malmö. Närmaste granne är det gamla varvsområdet. Torson tog snabbt över brons roll som skapare av ett diskussionsfält där samhälleliga drömmar och kulturell mening formulerades. I sammanhanget är det typiskt att Kockumskranen som symbol för Malmö inte ersattes av bron. På populära T-shirts har kranen istället avlösts av Torson.

Torson och Västra hamnen ingick i en *catwalk economy* där det var viktigt för stä-

I den tryckta versionen av boken fanns på denna sida ett fotografi av Turning torso. Fotografiet är taget ur grodperspektiv och har fokus uppåt på byggnaden. Ovanför byggnaden syns blå himmel, i nedersta kanten syns mörkare byggnader.

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi på människor som går på kullersten. Två personer syns bakifrån, de håller i inköspåsar. En person ses från sidan, och ser ut att titta i en plånbok eller mobiltelefon. I bakgrunden syns byggnader.

derna och regionen att framstå som attraktiva på en global arena för att på så sätt locka till sig investerare och investeringar. »City-branding« och liknande företeelser kräver emellertid en speciell form av frånvaro eller tomrum för att kunna attrahera.³ Arkitekturen får inte bli för lokal, regional eller nationell till sin karaktär. Den förmenta neutraliteten i denna tomrummets arkitektur utgör en nödvändig reliefgivande kontrast för olika varumärkesmarkeringar.

För att skaffa sig konkurrensfördelar på en global arena måste alltså städer och regioner antingen framställa sig själva såsom tillhörande den globaliserade världen, eller som i mycket nära kontakt med denna värld. Dessutom förutsätts en förmåga att pre-



sentera en sorts friktionsfria identifieringar, där underpriviligierade grupper nödvändigtvis ses som pittoreska inslag eller som kulturella resurser.

I den »brandbook« som gavs ut inför broinvigningen kan vi till exempel se att friktionslösheten är ett tydligt tema i beskrivningarna av en tänkt region.⁴ Oskarpa foton visar kostymklädda män i rörelse som starkt påminner om vad kulturgeografen Nigel Thrift benämnt »snabba subjekt« (*fast subjects*), människor inom den globala ekonomin som utan platsbundenhet söker en friktionsfri tillvaro.⁵ Dessa kan vara anställda inom internationella koncerner, de rör sig regelbundet mellan olika världsdelar och tillvaron präglas av att försöka upprätthålla ett normalt vardagsliv oberoende av vistelseort.

Det var således inte en tillfällighet att just dessa representationer återfanns i brandboken och det var knappast heller en tillfällighet att det saknades bilder av människor med icke-europeiskt utseende i samma bok. Dessa får i regel representera *slow subjects* och identiteter som förmodas bygga på platsbundenhet och traditionalism. De tycks förkroppsliga enklavisering och ghettoisering, anklagande begrepp riktade mot en platsbundenhet som inte anses följa med sin tid, som tycks ha fastnat i modernitetens avlagda fysiska uttryck – förorterna. Typiska företeelser i dessa miljöer är telefonkortsaffärer, guldsmedsaffärer, enklare restauranger, resebyråer, fruktaffärer, specerihandlare, slaktare, kemtvättar, små elektronikaffärer. Detta är en tendens som också återfinns i andra delar av den globaliserade västvärlden och kan beskrivas i termer av mångkulturell folklighet.⁶

Kännetecknande för detta stadsliv är att det omges av ett meningsskapande som förefaller ljusår från idén om den friktionsfria, snabbt rörliga regionen. Samtidigt med att den danska närvaron blir allt tydligare i Malmö centrum blir Malmö också känt på en global arena som ett exempel på misslyckad integration. För andra året i rad är danskarna den största invandrargruppen i Malmö och utgör således en betydande del av invandrarstaden Malmö med sina 29 procent utlandsfödda. Men när nationella och internationella medier rapporterar kring stenkastning och bränder på Rosengård och siffran 29 procent nämns är det inte danskarna som står i blickfånget. När ungdomar på Rosengård (och Nørrebro) konfronterar polisen i våldsamma iscensättningar av utanförskapets estetik är det inte det regionala sammanhanget som är det viktiga, det är sammansmältningen mellan den lokala och globala arenan som är drivkraften.

Spänningarna mellan olika sociala grupperingar märks i mötet i klädbutiken. De danska kunderna (som skulle kunna vara »invandrare«) och invandrarungdomarna (som skulle kunna vara »danska kunder«) rör sig i olika meningssammanhang när de stiger in i den exklusiva klädbutiken. Avgörande för Malmös och Öresundsregionens framtid blir hur dessa meningssammanhang kan fogas samman i samma berättelse, en berättelse där skämt och samförståndsblinkningar inte följer en global, kolonial logik, utan en kosmopolitisk.

Noter

1. Tove Dannestam, *Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet*, Lund 2009.
2. *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Øresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000.
3. *Invoking a Transnational Metropolis*.
4. *Øresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002.
5. Nigel Thrift, *Spatial Formations*, London 1996.
6. Jfr här med Robert Venturis resonemang kring begreppet »the vernacular« utifrån arkitekturen i Las Vegas, Robert Venturi, Denise Scott Brown & Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, Mass. 1972.

Referenser

- Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Øresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- Øresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Dannestam, Tove, *Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet*, Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet, 2009
- Thrift, Nigel, *Spatial Formations*, Sage, London 1996
- Venturi, Robert, Brown, Denise Scott & Izenour, Steven, *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge, Mass. 1972



DET KREATIVE POTENTIALE

Christian Tangkjær

Lige siden broens etablering har koblingen mellem kreativitet og regional udvikling haft en central betydning for, hvordan man politisk har argumenteret for Øresundsregionens udvikling. Broen har skabt et behov for kreativ tænkning, den har skabt muligheder for nye kreative koblinger, og den har synliggjort områdets kreative potentiale. Kreativitet er simpelthen blevet en stærk kultur, som kitter forestillinger og projekter sammen.

Enhver samfundsudvikling er kulturelt båret, ikke nødvendigvis af en bærende kultur, men lige så vel af konkurrerende og supplerende kulturer. Disse samfundsudviklende kulturer forbinder det lokale med det globale og holder ad den vej hele tiden det lokale ajour med den globale tidsånd og ideologi. Et eksempel på dette er forestillingen om »det kreative samfund«, der på en og samme tid sætter både individualitet, marked og udvikling inden for samme rationale. Kreativitet er blevet et punchword med en normativ retning, der tilsiger, at vi er tvunget ud i kreativitet på grund af en fundamental uorden i samfundsstrukturen med krav om at udvikle nye og bedre løsninger og former (for organisation og samfund). Kreativiteten er også blevet muligheden for at være samfund; altså en kompetence, vi kan og skal udvikle i den enkelte organisation og hos det enkelte menneske. Det, at kreativitet og regionalitet logisk nok kobles sammen, er selvfølgelig ikke underligt. Artiklen her vil føre denne logiske kobling videre for at undersøge, hvilke muligheder koblingen egentlig har, og om der i en øresundsregional kontekst er nye muligheder for denne kobling. Jeg ønsker med artiklen i en mere essayistisk form at reflektere over det transnationale rum som et kreativt rum på grund af transnationalitetens særlige symbolske blanding af både det danske og svenske, mellem det globale og lokale, mellem inderside og yderside og mellem periferi og centrum. Derved tror jeg, det er muligt at identificere det egentligt

kreative, men først vil artiklen tage udgangspunkt i allerede veletablerede perspektiver på forholdet mellem regionalisering og kreativitet.

Kreativitet og regionaludvikling

Kreativitet er som sådan ikke noget helt nyt begreb eller perspektiv, men et begreb, der har bevæget sig fra den humanistiske videnskab til den samfundsvidenskabelige, hvor det i højere grad kan være perspektiv på organiseringen af det moderne samfund frem for et (altid nærværende) eksistentielt vilkår for det enkelte menneske. Det er endvidere et begreb med en tilpas uklarhed i sig og dermed et stort udfyldelsespotentialer, der betyder, at det kan tolkes forskelligt og på tværs af fortolkningsarenaer og -interesser. En af disse arenaer er regionaludviklingen, hvor det i løbet af de seneste ti år har etableret sig som et centralt paradigme for, hvordan regioner kan/skal udvikles. Richard Floridas bestseller *The Rise of The Creative Class* har især skabt stor opmærksomhed på det moderne samfund og kreativitet. Den har inspireret forskere og politikere i stor stil, ja, den er endda i Danmark blevet grundlag for udformningen af dele af et partiprogram. På den allerførste side i Floridas bog slås det fast, at »[h]uman creativity is the ultimate economic resource«.¹ Hermed indlejres kreativitet i økonomiens rationale om værdis-kabelse, profit og udvikling. Herfra er der ikke langt til at forstå udviklingen af regionale strukturer i form af virksomhedsnetværk, vejnet, vidensinstitutioner, kulturelle institutioner, som grundlag for kreativitetens egen form for infrastruktur. Regionaludvikling må ud fra dette ræsonnement have noget med kreativitet at gøre.

Der er under det ovennævnte paradigme om regionalisering og kreativitet forskellige retninger, der ikke er helt adskilte, men der pointeres trods alt noget forskelligt. Man kan med fordel dele paradigmet ind i fire forskellige retninger med hver sin måde at forstå regional dynamik på, nemlig:

- Vidensperspektivet
- Diversitetsperspektivet
- Oplevelsesperspektivet
- Det institutionelle perspektiv

Jeg ser dem alle fire som relevante og beslægtede perspektiver med reference til deres fælles ræsonnement om koblingen mellem regionaludvikling og kreativitet.

Viden som forklaringskraft

Vidensperspektivet har som sit fokus viden som grundlæggende ressource for udvikling-

en i regionen. Viden opfattes typisk som institutionelt forankret i forskningsmiljøer som universitetet og øvrige vidensstunge organisationer. Studier af sådanne vidensmiljøer er ofte rettet mod eksempelvis bioteknologiske og medicinale områder, men områder som informationsteknologi, design og fødevarer optræder også som stærke ressourcemiljøer for regional udvikling. Centrale vidensområder for dette perspektivs ræsonnement er områder med potentiale for markedskapitalisering. Som allerede nævnt er centrale regionale vidensinstitutioner universitære miljøer, der til trods for en form for afmonopolisering af universitær viden stadig udgør helt centrale obligatoriske passagepunkter i udviklingen og cirkulationen af viden. Det bærende argument er både forekomsten af og adgangen til denne viden. Derfor bliver nærhed og tæthed også vigtige rationaler bag den effektive vidensarkitektur. Nærheds- og tæthedsræsonnementet bliver derfor også udgangspunktet for at betragte netværksmiljøer som interessante for derved at forstå, hvorfor visse regionale områder performer bedre end andre i en national eller international sammenligning. En af de klassiske undersøgelser inden for dette perspektiv er eksempelvis analysen af Silicon Valley i Californien, der jo har »opfostret« virksomheder som Hewlett Packard, SUN og Apple og huser forskningsmiljøer som Stanford University og Berkeley University. En forsker som AnnaLee Saxenian forklarede bl.a. dette entreprenørielle vidensmiljø ved stærke forskningsmiljøer, entreprenører og stærke netværksmiljøer. I forhold til Øresundsregionen har dette perspektiv været grundlæggende i indsatsen for at få defineret den bærende idé bag regionens udvikling. Tænk blot på fokuseringen på bioteknologi, logistik, medicinalindustrien og fødevarer som udgangspunktet for økonomisk integration og konkurrenceevne. Hele Øresund Science Region-projektet bygger på dette perspektivs rationale om at finde industriklynger, som både kan repræsentere en form for øresundsregional kreativ identitet og et stort potentiale for den fremtidige udvikling. Interessant er det også at huske tilbage på fremtidsforskeren Uffe Paludans sammenligninger af Øresundsregionen med The Bay Area for snart 20 år siden. En infrastrukturel sammenligning af de to områder i form af billedliggjort bevismateriale – af broer, metrostationer og universitetsmiljøer – viste i pædagogisk form det kæmpemæssige potentiale ved at bygge en bro, som forbandt et byområde.

Diversitet som forklaringskraft

En anden forståelse af det, som skaber udviklingskraft og -potentiale er uden tvivl det perspektiv, som meget eksplicit har fokuseret på kreativitetens vilkår i form af diversitet i samfundet. Florida er nok den mest kendte og alment udbredte forfatter i den forbindelse. Floridas ræsonnement er, at menneskelig kreativitet er grundlaget for øko-

nomisk vækst, men at denne »humane kreativitet« primært er drevet af den »kreative klasse« (forskere, forfattere, kunstnere, designere, musikere og professionelle vidensmedarbejdere). Såfremt det er tilfældet, bliver det væsentligt at kunne identificere, hvor og hvordan den kreative klasse lokaliserer sig. For Florida bygger den kreative økonomi på tre T'er, nemlig tolerance, talent og teknologi – i nævnte rækkefølge. Antagelsen er, at tolerance skaber diversitet (alder, etnicitet, seksualitet, faglighed etc.) – en diversitet, der er befordrende for den kreative classes bosætning i en by, et område, en region eller en nation og dermed lokaliseringen af vækstskabende virksomheder inden for de videnstunge erhverv. Måske kan man sige, at den amerikanske økonom Robert B. Reich allerede tilbage i 1991 introducerede tanken om de særligt kreative borgere i det moderne samfund. Reich talte ikke om en kreativ klasse, men om »symbolanalytikerne«. Symbolanalytikerne var for Reich en jobkategori, hvor evnen til at manipulere med symboler (data, ord, orale og visuelle repræsentationer) var grundlaget for succes. Reich havde dog ikke samme fuldkomne optimistiske syn på de kreative og innovative symbolanalytikere som Florida. Således skrev han: »*The proper response is to organize the market in ways that motivate symbolic analysts to discover means of helping mankind while inflicting the least amount of harm*«.² Det kreative har altså en bagside, et udtryk, der kræver styring og ikke kun noget positivt, som altid bør understøttes i form af særlige strukturelle rammer. Det er vanskeligt at sige noget entydigt om, hvorvidt Øresundsregionen har en egentlig tolerancestruktur, som er speciel produktiv. Hovedstadsområdet i Danmark og Malmö i Sverige er begge urbane områder med flere former for diversitet (etniske grupper, faglige miljøer etc.), men Øresundsregionen kan ikke siges at have udviklet, eller potentiale for at udvikle, en særlig diversitet, der skaber en attraktiv tolerance over for kreative mennesker. Omvendt kan det heller ikke siges, at den har modvirket byområdernes eksisterende diversitet. Der har ikke været lagt an til en særlig stimulering af den kreative klasse og derfor heller ikke et behov for at styre det kreatives udtryk i en særlig retning. Som byområder har både København og Malmö en diversitetsnatur, der ligner andre byområder, og de to områder har allerede en diversitetsrealitet, hvorudfra der er udviklet politikker inden for den nationale kontekst.

Oplevelses(kultur-)drevet udvikling

I slutningen af det forrige århundrede voksede der et perspektiv frem om *oplevelser* som det moderne markeds nye produktform. I dette oplevelsesperspektiv ses også en inddragelse af kultur som forklaringskraft. Forbrugere er ikke længere (alene) drevet af behovet for funktionalitet og service, når de køber et produkt eller en ydelse. Derimod

er selve oplevelsen den væsentligste kvalitet ved produktet. Joseph Pine og James Gilmore lancerede tilbage i 1999 bogen om »Oplevelsesøkonomien« og argumenterede for nye markedsvilkår, hvor produktets/ydelsens funktionalitet kun var ét parameter ved siden af et nyt, der handlede om selve oplevelsen forbundet med købet og konsumptionen af produktet/ydelsen. Det væsentlige med deres bidrag var, ud over deres introduktion af oplevelsesaspektet, at fokus skiftede fra de andre institutionsformer som virksomhed, universitet etc. til nu også at indbefatte eksempelvis kulturinstitutioner og deres måde at arbejde og bidrage til regionaludviklingen på. Med dette skifte bliver det vigtigt at have fokus på samarbejdsmulighederne mellem den producerende virksomhed og den oplevelsesbaserede kulturinstitution (eksempelvis teatret og museet). I Danmark er et af de mest kendte eksempler på kulturens nye manifestation i samfundet sikkert filmselskabet Zentropa. Kombineret med, at den globale turisme (fritids- såvel som erhvervsturisme) i denne periode blev anerkendt som vigtig for økonomien, blev oplevelsesperspektivet også en drivende forklaringsmodel for, at gode lokale oplevelser skaber høje turistindtægter. Der blev i Danmark skabt politik for at erhvervsliv skulle støtte kulturen i højere grad gennem en markedsgørelse af kulturen.

I Øresundsregionen har man udviklet modeller for turismesamarbejde – »oplevel regioner i en!«; der har været idéer om at få EM i fodbold til regionen eller at bygge en Formel 1-bane på Amager til gunst for regionens udvikling. Der er simpelthen blevet et større publikumsgrundlag for større events og attraktioner, der internationalt set kan være med til at profilere området. Øresundsregionen er dermed en interessant urban sammenhæng for udviklingen af kulturstrategier, der både kan understøtte den transnationale bevægelighed i regionen. Tal fra Øresundsbro Konsortiet³ viser, at 39 procent af trafikken over Øresundsbroen er motiveret ved fritidsforhold – 7 ud af 10 fritidsrejsende er svenskere. Dette tal er dog faldet siden 2001, hvor det var 66 procent. Forklaringen på dette fald er uvis, men det kan bero på, at der i starten var en merinteresse for at gå på opdagelse på den anden side af Sundet. Derimod er pendlertrafikken øget betragteligt de seneste år. Den udgør 41 procent af trafikken over Øresundsbroen – 94 procent af pendlerne er bosat i Sverige og pendler derfra til Danmark. Oplevelsen er måske større i Danmark end i Sverige, eller måske er de bare anderledes og forskellige?

Den institutionelle forklaringskraft

Det sidste perspektiv handler i højere grad om at forstå den institutionelle og politiske kontekst for regionaludvikling; det, man kan kalde regional styring. Spørgsmålet er, under hvilke institutionelle og politiske rammer de bedste betingelser for regional udvikling skabes? Det drejer sig altså om både at forstå, hvordan forskellige styrings-

former organiseres, og hvilken betydning det har for konstitueringen af det regionale – identitet, udviklingsprogrammer, samarbejde mellem offentlige og private. Lægger vi dette perspektiv ned over Øresundsregionen, bliver det interessante at forstå, dels hvad det er, som gøres til genstand for styring (eksempelvis klassifikationer, relationer, intentioner, innovationer, visioner etc.), dels hvordan det gøres til genstand for styring (partnerskab, netværk, lovgivning etc.). I relation til Øresundsregionen, så er det vanskeligt at identificere stærke styringsformer forankret i de eksisterende institutionelle systemer (kommuner, regioner og stat). Det synes i højere grad at være mere løst koblede styringsformer organiseret på projektbasis uden stærke bindinger fra det bestående. Dertil er Øresundsregionen for abstrakt en størrelse, og de gældende strukturer (København, Malmö, Region Skåne, Danmark og Sverige) for latente og stærke. Det er ikke en styring inden for de stærke nationale eller lokale bureaukratier – bureaukratier, der ofte arbejder som »grænsemaskiner« og dermed nødvendigvis ikke kan forholde sig til ydersiden af det nationale. Men at de styringsmæssige institutioner er betydningsfulde, kan der ikke herske tvivl om. For det første repræsenterer de den politiske magt og agt til at skabe udvikling – de er politikernes værktøjer og forlængede arme, de styringsmæssige institutioner er også vidensinstitutioner med særlig viden om regionale sammenhænge og muligheder, og endelig kan disse institutioner opleves som fordelingsmaskiner af politiske og økonomiske ressourcer til projekter med sigte på regionaludvikling. Perspektivet har en stor forklaringskraft i forhold til Øresundsregionen, måske ikke som et perspektiv med samme umiddelbare synlighed i projekterne. Derimod er det et bagvedliggende perspektiv, som kan skabe mening om, hvad det er for institutionelle kræfter, der skaber muligheder for ét projekt frem for et andet. Hvor de øvrige perspektiver alle har en form for iboende markedsrationalitet – viden, oplevelser og faktorer med markedspotentialer, da er det institutionelle perspektiv ikke legitimt som argument ud fra markedslogikken, idet de styringsmæssige institutioner kan forstås som grænsemaskiner, forhalingsmaskiner og politiske maskiner. Altså alt det, som markedsmetaforen ikke helliger og billiger, men alligevel må anerkende som et væsentligt setup for at organisere territoriale rum.

Ser vi helt på tværs af de fire perspektiver og deres drivkraft i en øresundsregional sammenhæng, da fremstår især videns- og oplevelsesperspektivet som dominerende perspektiver i udviklingen af Øresundsregionen. Det er her, vi ser de mange projekter er vokset frem fra og har fundet deres forklaringskraft som generiske og legitime projekter, der skal smede regionen sammen, ud fra. Deres udbredelse skal måske findes i, at de er handlingsorienterede (videns- og oplevelsesudviklende) og retter sig mod etablerede markedsaktører.

Kreativiteten i de diskuterede perspektiver er en ikke udfoldet størrelse. Derfor vil jeg i det følgende gå tættere på rationalet og især på koblingen mellem transnationalitet og kreativitet. Spørgsmålet er, hvad Øresundsregionens iboende karakter er, når det er et grænseområde, som udgøres af to nationer, to byer og to regioner? Herigennem kan der opstå nogle nye betragtninger om, hvad kreativitet og regionaludvikling også har med hinanden at gøre.

Øresundsregionen som en »midte« midt imellem

Tilbage i 1980'erne og 90'erne blev udviklingen af transnationale (de grænseoverskridende) regioner udråbt til at være symptom på den globale udvikling, men vel i særdeleshed udviklingen inden for EU. Disse lokale geografier var modsætninger til nationalstaternes magtcontainere af politisk legitimitet og vilje, der arbejdede mod visionerne om et fælles Europa. Derfor er udviklingen af transnationale regioner stærkt støttet af Europa-Kommissionen og Europarådet. Herigennem tilføres økonomiske ressourcer og politisk legitimitet til transnational udvikling båret af de lokale områders evne til effektivt og legitimt at forestille sig selv som en transnational helhed. Det interessante er imidlertid ikke, hvor mange ressourcer der er tilflydt regionerne, men mere at forstå, hvordan disse transnationale regioners innovative potentiale kan forstås. For transnationale regioner er blevet italesat som værende i opposition til nationalstaterne. Derfor er EU også en væsentlig støtte til de transnationale regionale bestræbelser, både politisk og økonomisk. Nationalstaten rummer per definition ikke det transnationale, men det transnationale kan på den anden side ikke leve uden det nationale. Den transnationale regionalisering er en konstruktion på ydersiden af det nationale.

Øresundsregionen er det besværlige midt imellem

Denne yderside kan iagttages fra to forskellige positioner. Den ene, hvor ydersiden er muligheden for at frigøre sig fra bureaukratiske forskrifter rettet mod »de rigtige institutioner« (kommuner, amter og regioner), hvilket giver frihed til eksperimenter. For Øresundsregionen har dette mulighedsrum været til stede i større eller mindre omfang. Men et er selvfølgelig de øresundsregionale aktørers mulighed for at frigøre deres forestilling om det grænseoverskridende fra nationalstatens setup, noget andet, at enhver mobilisering kræver institutionel pondus, som stadig primært ligger inden for nationalstatens regime. Her har Øresundsregionen været udfordret af to væsentlige forhold: nemlig manglende politisk prestige i at profilere sig på Øresundsregionen som projekt og styrken af den institutionelle kontekst for Øresundsregionens organisering.

Det har egentlig ikke været det værd at tage sin politiske kamp om øresundsprojektet, og der har ikke været den nødvendige og klare politiske arena for projektet.

At være i midten betyder bestemt ikke at være midtpunkt, men at være midt imellem noget (som jo sagtens kan være to oplevede midtpunkter i sig selv). Øresundsregionen befinder sig midt imellem to nationale bureaukratiske systemer med store ligheder og udfordrende forskelle. Som bureaukratisk system og politisk marked er Øresundsregionen som sagt uden større politisk interesse. Det vil sige, at der ikke er en naturlig koncentration af politisk opmærksomhed og politisk magt. Man befinder sig midt imellem forskellige sprog og forståelsessystemer, der gør koordinering vanskeligere og ikke mindst nødvendiggør andre måder at organisere sine idéer og projekter på. Ser vi på det øresundsregionale projekt, så er der ingen tvivl om, at de deltagende aktører har oplevet, at de befandt sig midt i noget spændende, men dette spændende har også været midt imellem mange andre dagsordener og institutionelle logikker på den ene og anden side. Øresundsregionen er et transnationalt område med de udfordringer, det giver for udvikling.

En kontekst af bevægelig symbolik og skiftende identiteter

Der er præsenteret mange forskellige betegnelser for et transnationalt område som Øresundsregionen. I et antropologisk studie af en polsk bar, viser Richard Rottenburg, hvordan en bar i et grænseområde til Tyskland, er et rummeligt miks af forskellige betydninger og habituser – et grænseområde, som før 1945 var en del af Tyskland. Baren havde derfor ikke nogen fast symbolsk form, som repræsenterede tydelige markeringer. Det var ikke fast, hvor den hørte til; om den hørte til fortiden eller fremtiden, om den var for de unge eller gamle, de tjekkede eller de utjekkede etc. Den polske bar var som et »liminalt rum«, hvori symboler var konstant bevægelige og skiftede betydning alt afhængig af de besøgendes *habitus*. Her trækker Rottenburg på antropologen Victor Turner, som anvender begrebet for at forstå ritualiserede former for symbolske rum, hvor gældende strukturer ikke længere er forpligtende, men udsat for kreativ anvendelse af symboler og konventioner.⁴ Og sådan er transnationale rum tydeligvis også; altså symbolsk leg med det eksisterende, for ad den vej at skabe produktive identiteter, modeller og paradigmer, der potentielt kan blive afsæt for økonomisk og politisk handling i de ordinære (nationale, kommunale, amtslige/regioner) domæner og arenaer. Liminale rum er simpelthen lagre af muligheder for legitimt at gøre og tænke nyt. Og er det ikke ad den vej Øresundsregionen er blevet skabt som identitet, fantasi, drøm og forestilling? Ved at anvende de gældende stærke symboler på måder, der giver mening ud over det henholdsvis danske og svenske: Øresundsuniversitetet, Øresund Industri &

I den trykta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi på fyra människor som står i en klunga inomhus. En person håller i en tallrik och ett vinglas. I bakgrunden syns fler människor och ett stort fönster.

Den første generation regionauter bestod i overvejende grad af politikere, forskere, folk fra erhvervsliv og administration. De (for)enedes ved møder, seminar og kick-offs, og skabte et dansk-svensk fælleskab som nogen gange fik dem til at glemme at entusiasmen for regionstanken ikke altid var lige fremherskende andre steder.

Handelskammer, øresundskultur, øresundsparlament, øresundsvejret, øresundsambasadorer etc. Ifølge »foreningens rationale« har det været nødvendigt at skabe symbolverdener, der overskrider det nationale selv, men samtidig optræder som genkendelige i den nationale symbolverden.

Et indviklet rum med muligheder for udvikling af det nye

Tænk vi tilbage på Rottenburgs barstudier i Polen, da kan man se det liminale rum som formet af emergens, altså det, som vokser frem. Symbolernes bevægelse skaber konstant nye koblinger og muligheder, der ikke er forankret i rutinen og fortidens regler. Rottenburg iagttager ikke den polske bar som et evolutionært resultat af en udviklingsproces, men måske snarere som øjeblikke, hvor identiteter og relationer opstår i arkitekturen af flydende symboler. Øresundsregionen er ikke en polsk bar, den ligger ikke mellem øst og vest, mellem kommunismen og kapitalismen, mellem det moderne og det postmoderne etc. Men Øresundsregionen har heller ikke sine faste positioner for fortolkning, sine faste identitetsstrukturer og symboler. Det er relativt åbent, hvad man

kan inskriptive (altså give mening og betydning) i øresundsstrukturen. Selvfølgelig er der ved at opstå nogle mere faste symbolspor som eksempelvis Øresund Science Region, men sådanne spor er stadig relativt porøse og ikke hvilende på stærke institutioner. Men vigtigst af alt er måske netop at Øresundsregionen som rummet midt mellem består af parallelle symbolverdener, der ikke nødvendigvis har noget med hinanden at gøre. Øresund Science Region skaber region for nogen (eksempelvis universiteter og visse virksomheder), mens Rosengård i Malmö skaber region for andre. Löfgrens artikel i denne antologi tydeliggør netop de mangfoldige stier, hvorpå Øresundsregionen betrædes og former sine muligheder for at være i regionen.

Det synes ikke konstruktivt at se det øresundsregionale rum som et lineært indrettet rum, hvor det, som opstår/foregår, mere eller mindre bygger på kulturelle og sociale »games« (»games« forstås som pendant til begrebet »gener«, men det er et kulturelt koncept og ikke biologisk). Selvfølgelig er Øresundsregionen som diskurs og koncept også et resultat af flere årtiers politisk dialog og positionering, ja, Øresundsregionen som idé kan føres helt tilbage til 60'ernes diskussioner og aktiviteter. Men det er ikke muligt at tale om egentlig historisk sporafhængighed. Dertil er de forskellige aktører for uafhængige og ustyrlige, og verden i dag ser anderledes ud. Det øresundsregionale rum er, som nogle har fremført i debatter og foredrag, heller ikke en revolution – hvis revolution forstås som pludselige og omfattende politiske ændringer. I den visionære retoriks udtryk har et begreb som revolution været anvendt for at tydeliggøre momentum og det store potentiale i det regionale projekt. Måske kan man sige, at Øresundsbroen er en form for infrastrukturel revolution, der har forandret visse trafikale bevægelsesmønstre i regionen radikalt. Og alligevel er trafikformen den samme, hvad angår biler, tog, danskere til Sverige, og svenskere til Danmark. Det kulturelle, politiske og institutionelle rum er ikke forandret radikalt, men er måske i stedet gjort muligt på nye måder: pendling, fritidsturisme, venskaber etc. »Involution« er derfor måske et langt bedre begreb til at forstå det øresundsregionale rum. Når man taler om liminalitet, da er det et udtryk for et mulighedsrum for nye symboler, modeller, identiteter og paradigmer, som udspringer af en form for kulturel kreativitet. Hvor det evolutionære forudsætter en form for linearitet og kontinuitet (udvikling), da forudsætter det involutinære det modsatte og en høj grad af uforudsigelig kompleksitet (indvikling). Evolutionen bærer historiens muligheder og det foreskrevnes potentiale, hvor det involutinære understøtter de multiple positioner, forbindelser, stier og retninger som en åbning mod fremtiden, som vi endnu ikke kan begribe.

Forskellige kreativitetsformer og strategier

Indtil nu har jeg i artiklen lagt vægt på at forstå det transnationale rum som et potentielt rum for nye symboler, modeller, identiteter, paradigmer etc. Det transnationale er beskrevet som en form for blanding af positioner og relationer, hvorfra der potentielt kan opstå det nye og det innovative. Det kan være nye samarbejdsformer mellem det private og offentlige for at udnytte eller overhovedet lykkes med mulighederne for transnationalt samarbejde, eller det kan være nye samarbejdsformer mellem virksomheder, virksomhed og medarbejdere pga. den strukturelle indretning af Øresundsregionen. Kreativitet handler derfor ikke alene om den individuelle kompetence til at agere kreativt, men også om, hvorvidt handlingsrummet understøtter det kreative, hvad enten vi taler om kultur, det sociale, økonomiske eller politiske. Men et er at definere transnationale rum som potentielt, noget andet er at understøtte de forskellige kreativitetsforståelser.

Gunnar Törnqvist taler om kreative og innovative regionale processer som et resultat af »strukturel instabilitet«. Strukturel instabilitet er også en balancering mellem kaos og kreativitet i miljøer præget af multiplicitet (de mange) og variation (de forskellige).⁵ Et sådant grundlag for strukturel instabilitet findes især i byområder – byområder, som historisk har været smeltedigler for forandringer og bevægelser i samfundet. Byen har eksempelvis haft et produktivt potentiale for at skabe nye arbejdsmetoder og dermed produktionsformer gennem dens eksisterende arbejdsmarkedsdeling og differentiering. Variation og nærhed er centrale begreber i dette perspektiv om byens særlige innovationspotentiale. Når Törnqvist taler om kreativitet og urbanitet, lægger han også vægt på de to begreber, men han taler tillige om tilstedeværelsen af unikke kompetencer og intens kommunikation. Strukturel instabilitet er både relevant i forhold til at forstå ændringer i kulturelle, politiske, videns- og forretningssystemer, der derigennem skaber nødvendigheden eller muligheden for ny tænkning og praksis.

Den amerikanske sociolog Richard Sennett har ligeledes taget udgangspunkt i storbyen som sociologisk fænomen for at forstå, hvordan det moderne bymenneske udvikles. Sennett har i essayistisk form reflekteret over det moderne bymenneske, hvor han argumenterer for at introducere »overlevelsessamfund« i byerne frem for en eksisterende form for »puritansk samfund« eller et »tilstrækkelighedssamfund«, der præger det moderne byliv. Tilstrækkelighedssamfundet er bl.a. karakteriseret ved systemtænkning (orden, instrumentalitet, linearitet, standardisering, stabilitet etc.), hvor »[...] mennesker og systemer er i ledtog med hinanden for at etablere et komfortabelt slaveri af det kendte og rutinerne.«⁶ Overlevelsessamfundet har derimod, skriver Sennett, sit fokus

på diversitet, tæthed og gensidig afhængighed, hvor overlevelse afhænger af relationen til de andre. Det er en form manifest, der skal genintroducere byen som livsform med fokus på menneskelig udvikling. Sennetts byforståelse er nærmest »rhizomisk«, forstået som et komplekst netværk af forbindelser og koblinger, og hvor hvert punkt/individ potentielt er forbundet med hinanden, men på en uordentlig og (ikke styrbar) facon.⁷ Sennett reflekterer ikke over kreativitet og urbanitet, men over skabelse, udvikling og eksistentiel vækst. Herigennem berører han alligevel selve det kreative, som netop er kendetegnende ved grundlæggende (eksistentielt) at være »skabende« og »foranderlig«.

Tre kreativitetsformer, der kan understøtte øresundsregional udvikling

Historisk er det urbane altså forbundet med det kreative, det skabende og foranderlige. Ser man på de forskellige måder, der er reflekteret over denne kobling mellem det urbane og kreativitet på, da synes der at være tre forskellige (men afhængige) spor, som ræsonnementet er opbygget omkring. Et, hvor kreativitet handler om de strukturelle forudsætninger for at producere nye idéer, tanker og perspektiver, som er en form for *konceptuel kreativitet* knyttet til det urbane med fokus på intellektuelle ressourcer – hvordan kan vi forstå verden på nye måder? Et andet perspektiv, der vil forstå evnen til at skabe ny værdi, som kan kaldes *entreprenøriel kreativitet* med fokus på de produktive ressourcer – hvordan kan vi skabe ny værdi på markedet? Det sidste perspektiv kan kaldes for *eksistentiel kreativitet*, som handler om menneskets eksistentielle udvikling – altså, hvordan kan vi være mennesker i samfundet?

Skema: Forskellige former for kreativitet udsprunget af urban/regional kontekst

FORM	GRUNDLAG	EKSEMPEL
<i>Konceptuel kreativitet</i>	<i>Skabelsen af nye idéer og forestillinger om samfundet. Er i overvejende grad epistemologisk i sit grundlag og baseret på udvikling og udnyttelse af vidensinstitutioner.</i>	Produktionen af ny viden (universiteter, offentlige, private organisationer).
<i>Entreprenøriel kreativitet</i>	<i>Skabelsen af nye produktivetsformer. Er i overvejende grad økonomisk i sit grundlag og baseret på udvikling og udnyttelse af markedsinstitutioner.</i>	Produktionen af nye markedsmuligheder (produkter, behov, services) i både private og offentlige organisationer.
<i>Eksistentiel kreativitet</i>	<i>Skabelsen af nye identitetsformer. Er i overvejende grad socialpsykologisk i sit grundlag og baseret på udvikling og udnyttelse af identitetsinstitutioner.</i>	Produktionen af nye måder at være menneske i samfund på (arbejdsplads, privatliv, fritidsliv, selvet, dansk, svensk etc.).

Den konceptuelle tilgang til kreativitet er vel nok den mest anvendte i organiseringen af det øresundsregionale potentiale. Konceptuelle kreativitetsformer har været understøttet, ikke mindst i forhold til forskningssamarbejde i regionen – en region med flere universiteter. Især har der været en tendens til at støtte, hvad man måske kan kalde den »selvreferentielle forskning«, som har handlet om at forstå det, man selv er støttet af, nemlig transnationale bevægelser og muligheder. Meget af den forskning har ganske givet bidraget til bedre forståelse af interessante samfundsmæssige (politiske, økonomiske og kulturelle) problemstillinger, men den har også været identifikationsprojekt eller identitetsprojekt. Derimod har der været mindre fokus og vilje til at koordinere (Sverige og Danmark) støtten af forskningsområder, der ikke umiddelbart havde den geografiske reference, men mere forskningsområder af mere universel faglig og samfundsmæssig betydning (kræft, etnicitet, bioteknologi etc.). De nationale forskningsstøttesystemer har ikke taget del i Øresundsregionen som strategi, men har givetvis forholdt sig til mere traditionelle beslutningsparametre.

Den entreprenørielle kreativitet har helt givet været drivkraft for mange projekter. Helt tilbage til midten af 90'erne, hvor eksempelvis handelskamrene kortlagde it-virksomheder i regionen for at skabe muligheder for et forretningsmæssigt samarbejde på tværs af regionen. Med Øresundsbroen blev markedet større for både håndværkeren og vidensmedarbejderen, og der blev afholdt messer for virksomheder med interesse i markedsmulighederne »på den anden side«. Man kan også se støtten fra European Roundtable op igennem 80'erne med deres kortlægning af »missing links« på det europæiske landkort over transportnettet. Her var både Storebælts- og Øresundsforbindelsen vigtige manglende led på et forenet europæisk marked. Ser man helt konkret på Øresundsregionen som et integreret marked for produkter og services, da er der flere eksempler på entreprenørielle strategier. Kulturinstitutioner på begge sider af sundet har intensiveret jagten på kunder fra den anden side med en relativ stor succes. Især København har formået at trække langt flere fritidsturister til sine attraktioner. Omvendt har den svenske side haft succes med at tiltrække købedygtige danske shoppere til deres indkøbscentre og handelsmuligheder generelt. Også markedet for skovhungerende friluftsmennesker er blevet udnyttet i form af markedsføring af ødegårdskonceptet blandt danskere. Der er ingen tvivl om, at den entreprenørielle kreativitetsform de næste ti år også vil blive understøttet og overvåget af virksomheder og institutioner i bestræbelserne på at udnytte mulighederne og cases i egen sags tjeneste på både det kommercielle og politiske marked.

Den sidste form for kreativitet, nemlig den eksistentielle kreativitet, har faktisk ikke fyldt i projekteringen af Øresundsregionen i nævneværdig form. I starten var der

dog et relativt stort fokus på skabelsen af en øresundsidentitet som skulle dække over øresundsmennesket. Markedsføringsorganisationen bag øresundbranded, Øresund Identity Network, havde på et tidspunkt en kampagne, hvor de søgte efter øresundsmennesket. Det mandede ud et billedgalleri over det typiske øresundsmenneske set fra lægmands perspektiv. Det var en marketinggimmick, der repræsenterede en mere eller mindre bureaukratisk forestilling om det etniske øresundsrum, og et forsøg på at begribe det eksistentielle set fra brandingrationalitetens overflade. Det var ikke et forsøg på at eksperimentere med mulighederne for at være menneske i regionen, men et forsøg på at udfylde brandidéen om »The Human Capital«. Måske der stadig eksisterer nogen endnu uopdyrkede muligheder for at skabe nye former for væren i samfundet: på arbejde, i byen, på uddannelsesinstitutionerne, på rejse, på opdagelse og inde i sig selv? Måske vi fremover får sådanne mere eksistentielle projekter at se i regionen – det ville være interessant.

Øresundsregionen har grundlæggende en strukturel indretning, som tilbyder et kreativt potentiale. Et kreativt potentiale, som selvfølgelig er udnyttet på flere måder de seneste årtier. Bare se på Øresundsbroen, der i dag forbinder de to lande og skaber nye muligheder for fysisk bevægelse. Derudover er der etableret nye organisationer, netværk og projekter, som kræver nye former for opmærksomhed og forestillingskraft hos politikere, embedsmænd, studerende, virksomhedsledere, boligejere/-lejere og turister. Samlet set er denne opmærksomhed og forestillingskraft det, som oppebærer visionen om Øresundsregionen. Spørgsmålet er om det kreative potentiale er udnyttet tilstrækkeligt? Kunne man vove endnu mere på de forskellige kreativitetssområder? Kunne man være mere ambitiøs på forskningsområdet eller det, som kaldes Øresundsuniversitetet? Det ville kræve et institutionelt lederskab ud over de fasttømrede grænser. Eksistentielt kunne det være interessant, hvis man turde gå lidt videre med nye samfundsformer end det, som holder sig pænt og nysgerrigt på et brandingniveau. Ikke at »øresundsmennesket« skal virkeliggøres, dertil er det for etnocentrisk en tankegang. Derimod handler det om at etablere rammerne for en opmærksomhed, der konstant kan forholde sig nysgerrig på forskellige samfundsformer og -normer. For det kreative potentiale er måske større end vi tror.

Noter

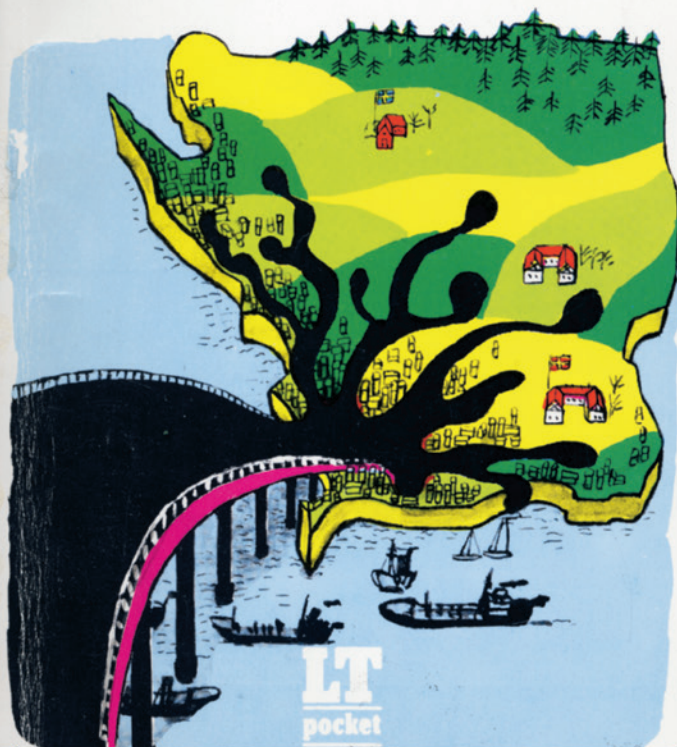
1. Richard Florida, *The Rise of The Creative Class. And How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York 2002
2. Robert Reich, *The Work Of Nations. Preparing Ourselves for 21st-Century Capitalism*. London 1991, s. 186.
3. *Øresundsbron og Regionen*. Øresundsbro Konsortiet 2009.
4. Victor Turner definerer liminale rum som »rum, hvor [...] nye modeller, symboler, paradigmer etc. opstår – som arnested for kulturel kreativitet [...] Disse nye symboler og forandringer kan kobles til de centrale økonomiske og politisk-legale domæner og arenaer og supplerer med mål, aspirationer, incitament, strukturelle modeller og raison d'être« Victor Turner, *From Ritual to Theatre. The Human Seriousness of Play*, New York 1982, s. 28 [min oversættelse].
5. Gunnar Törnqvist, *Kreativitetens geografi*, Stockholm 2004, s. 60–65.
6. Richard Sennett, *The Uses of Disorder. Personal Identity and City Life*, New York 1970, s. 157 [min oversættelse].
7. Gilles Deleuze & Félix Guattari, *A Thousand Plateaus. Capitalism & Schizophrenia*, Continuum, London 1987.

Referencer

- Deleuze, Gilles & Guattari, Félix, *A Thousand Plateaus. Capitalism & Schizophrenia*, Continuum, London 1987
- Florida, Richard, *The Rise of The Creative Class. And How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, Basic Books, New York 2002
- Paludan, Uffe, *Øresundsbroens muligheder. Øresundsbroen, andre broer, trafik og fremtid*, Fremad, København 1994
- Pine, Joseph & Gilmore, James, *Experience Economy. Work Is Theatre & Every Business a Stage*, Harvard Business School Press, Boston 1999
- Reich, Robert B., *The Work Of Nations. Preparing Ourselves for 21st-Century Capitalism*, Simon & Schuster, London 1991
- Rottenburg, Richard »Sitting in a Bar«, *Culture and Organization*, Volume 6, Issue 1, 2000, s. 87–100
- Saxenian, AnnaLee, *Regional Advantage. Culture and competition in Silicon Valley and Route 128*, Harvard University Press, Cambridge, Mass. 1993
- Sennett, Richard, *The Uses of Disorder. Personal Identity and City Life*, W.W. Norton, New York 1970
- Turner, Victor, *From Ritual to Theatre. The Human Seriousness of Play*, PAJ Publications, New York 1982
- Törnqvist, Gunnar, *Kreativitetens geografi*, SNS Förlag, Stockholm 2004
- Øresundsbron og Regionen*. Øresundsbro Konsortiet 2009

Öresunds bron

En av Nordens viktigaste planeringsfrågor —
kritiskt belyst och debatterad.



MANIFEST GLÖMSKA BROMOTSTÅNDET SOM GÖMT OCH GLÖMT SAMHÄLLSTRAUMA

Markus Idvall

Seeing one thing is not seeing another. Recounting one drama is forgetting another.¹

Då den fasta Öresundsförbindelsen eller »bron« mellan Köpenhamn och Malmö snart fyller tio år står klimatfrågan högt på den världspolitiska agendan. Före detta vicepresidenten i USA Al Gores film *An Inconvenient Truth* hade säkert stor betydelse i detta avseende när den kom 2006. Men de politiska ledarna har också lyssnat till de forskare som långt tidigare startade hela diskussionen. Vid ett bestämt tillfälle började dessa varna för de förödande globala klimatförändringar som kunde komma i spåren av den växande användningen av fossila bränslen inom industri och trafik. Parallellt med politikernas ökade engagemang för klimatet har olika miljöorganisationer inlett ett arbete med klimatfrågor. Begreppet klimaträttvisa har lanserats som en kritik av världens industriländer för dessas orättfärdiga förbrukning av jordens resurser på bekostnad inte bara av det globala klimatet utan även av länder i tredje och fjärde världen. Den klimatsmarta livsstilen har på samma gång framhållits som en grund för hur den egna vardagen kan anpassas efter de nya kraven på minskade koldioxidutsläpp.

Bron brukar inte förknippas med den pågående klimatpolitiska debatten trots att den främjar både regional biltrafik och internationell flygtrafik, två aktiviteter som släpper ut stora mängder med koldioxid.² Sedan den öppnades för trafik år 2000 har den istället haft flera framgångsrika trafikår. I synnerhet den förment miljövänliga kollektivtrafiken med tåg har beskrivits som en succé. Berättelsen om den lyckosamt invigda och numera tillämpade bron har sammanflätats med den äldre berättelsen om

⇨ *Omslaget, tecknat av Christer Byhr, till Aktion Skåne-Miljös debattbok om Öresundsbron, som kom ut våren 1974. I boken presenterade ett stort antal forskare, journalister, aktivister m.fl. sina viktigaste argument mot den planerade bron.*

den framväxande Öresundsregionen. I detta »nyregionaliserande« sammanhang, där superlativerna ofta ligger nära till hands, har det varit lätt att glömma att bron en gång var en kontroversiell miljöfråga, vilket den faktiskt var i flera decennier. Särskilt de tidiga anhängarna av bron kan i dag ha svårt att erinra sig det motstånd som den planerade bron och det initierade brobygget för inte så länge sedan gav upphov till. Bromotståndets diffusa karaktär blir inte mindre av att själva brolandskapet saknar alla spår av den gröna aktivismen.

Men hur kommer det sig att bromotstånd har blivit en så främmande fågel i dagens regionala sammanhang? Hur har denna specifika miljöaktivism glömts bort av sin samtid? Hur har den gömts undan och osynliggjorts under den korta perioden efter brons invigning 2000? Hur har själva bron kommit att omges av en specifik »manifest glömska« i filosofen Paul Ricoeurs mening, en glömska på ytan som beslöjar bestämda känsliga delar av brons tillkomsthistoria?³ Ett preliminärt svar på dessa frågor är att brokonflikten var ett samhälleligt trauma, vars upplösning med broinvigningen innebar inledningen till en period för utövandet av praktisk glömska. Bromotståndarna hade ju förlorat kampen mot broanhängarna. De sistnämnda – »vinnarna« – har inte haft något intresse av att berätta och påminna om det förflutna, om dessa årtionden då bromotstånd var en realitet. Bromotståndarna själva har också gått vidare i livet. Det motstånd som de en gång i tiden uppamade mot den tänkta och i sinom tid påbörjade bron, kan de i dag ha olika känslor inför. Somliga kan fortfarande drivas av en stark antagonism i sakfrågan. Andra kan ha förlorat sin motståndsvilja och kanske rent av blivit brovänligt inställda med tiden.

I artikeln har jag som mål att närma mig dessa frågor, liksom mitt tentativa antagande ovan om att huvudfrågan gäller ett samhällstrauma i någon bemärkelse, genom att återerövra delar av den aktuella glömda och gömda politiska historien.⁴ Utifrån ett material som samlades in på 1990-talet, bestående av observationer, intervjuer och tidningsklipp, ska jag redogöra för några valda delar av den broaktivism som inleddes i början av 1970-talet och som sedan höll i sig fram till att bron togs i bruk år 2000. Fokus faller på bromotståndets dubbeltydiga och kroppsliga estetik, på dess pendling mellan å ena sidan den *agiterande* kampform som var central för bromotståndets offentliga genomslag hos allmänheten och i medierna och som hade *kroppen-i-rörelse* som yttersta förutsättning, och å andra sidan den *bevakande* stil som var viktig för kritiken av och samtalet med myndigheter och broanhängare och vars grundläggande politiska koreografi var en kropp som inte provocerade eller stötte bort sina antagonister utan som var ett exempel på *kroppen-i-vila*. Två individers agerande under bromotståndsdecennier-na får åskådliggöra de skilda men kompletterande motståndsstilarna.⁵ Barbro Melan-

der, som var initiativtagare till samt under olika perioder sekreterare och ordförande i föreningen Aktion Skåne-Miljö, representerar den bevakande stilen. Roland Rittman, ledande inom först Fronten mot Öresundsbron och senare Kampanjen mot Örestad, utgör exempel på den agiterande motståndsstilen.⁶ Nedan inleds analysen med ett par fältobservationer från en vecka i juni 1995. Bron var då föremål för två olika aktioner med Melander och Rittman som deltagare. Bygget hade vid denna tid godkänts av både den svenska och den danska regeringen. På den svenska sidan var man emellertid mitt uppe i en period då bron skulle miljöprövas i olika instanser. I denna kritiska fas hade jag möjlighet att följa bromotståndarnas aktiviteter och samtidigt få en egen erfarenhet av de två motståndsstilarnas särskilda förutsättningar. Efter den inledande analysen av dessa observationer utgår jag från det år, 1973, då broaktivismen startade, för att ytterligare åskådliggöra Melanders och Rittmans skilda men kompletterande motståndsstilar. Avslutningsvis ställs frågan om bromotståndets existens i dag som potentiell handling och som historiskt fenomen.

Koncessionsförhandlingar i Malmö och ett vikingatåg på Söderslätt

Onsdagen den 14 juni 1995, klockan 08:40

Vi är utanför Sheraton Hotel vid Triangeln i Malmö, där snart en offentlig förhandling ska inledas mellan Öresundsbrokonsortiet och Koncessionsnämnden för miljöskydd angående tillståndet att uppföra en bro över Öresund. Medlemmar i Miljöförbundet Jordens vänner håller på att veckla ut en banderoll framför hotellentrén. Strax dyker en person upp som jag känner igen från tidningsspalterna: Högni Hansson som är miljöchef i Landskrona kommun. Vi står alla och pratar en stund innan vi går in i den höga byggnaden där hotellet huserar. I hissen upp till våningen med förhandlingssalen säger Högni Hansson om de kommande förhandlingarna som är tänkta att pågå i tre dagar: »Det går snabbt, det kommer bara att ta två dagar.«

Klockan 09:00

Förhandlingarna inleds punktligt i salen Svansjön. Jag sitter rätt långt bak i salen för att ha överblick över det som händer. Barbro Melander har infunnit sig i god tid och sitter i mittdelen av salen tillsammans med flera andra broaktivister. Jag lägger märke till henne precis innan mötet öppnas av koncessionsnämndens ordförande, som har tagit plats längst fram i salen vid ett långt bord tillsammans med nämndens övriga fyra medlemmar. Barbro har varit framme vid det långa bordet och överlämnat ett papper till

ordförande. Ingen dialog med honom utan bara ett snabbt överräckande av det som jag förmodar är en skrivelse från Aktion Skåne-Miljö i det aktuella ärendet.

Nämndens ordförande låter inledningsvis alla presentera sig. Närmast nämndens långbord, vid eget långbord med blå duk, sitter, från nämnden sett, konsortiets representanter till höger och olika myndighetsrepresentanter till vänster. Konsortiets företräds i dag av en handfull av personer. Förutom vd Sven Landelius finns konsortiets advokat samt några av konsortiets experter på miljöfrågor närvarande. En av dessa experter är den riksbekante miljökampen Björn Gillberg. Han är kontroversiell inom miljörelsen eftersom han har valt att stå på konsortiets sida i brofrågan. Närvarande myndigheter är Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Malmö stad, Miljönämnden i Malmö och Miljönämnden i Landskrona.

Presentationsrundan fortsätter i den mer allmänna avdelningen där stolarna, i avsaknad av bord med blå duk, står ensamma i långa rader. Barbro reser sig från sin stol och säger med hög och myndig röst: »Aktion Skåne-Miljö«. Vidare presenterar sig företrädare för Miljöförbundet Jordens Vänner, Aktion Stoppa Bron och Limhamns Miljöförening. Representanterna för den »skrivande pressen« längst bak i salen avstår från att presentera sig, liksom jag själv.

Klockan 12:25

Det är lunchpaus i förhandlingarna. Tillsammans med några bromotståndare har jag slagit mig ned vid ett bord på en servering i skyskrapans galleria. Vi talar om förmiddagen som har varit. Dramatiken har uteblivit då förhandlingarna har inletts. Man har hunnit påbörja den längre procedur då konsortiet mer i detalj ska berätta om bron och dess anslutningar, hur allt ska utformas och vilka störningar som eventuellt kan uppstå i fråga om buller, vibrationer, luft, vattenmiljö m.m. Barbro, som har yttrat sig ett par gånger under förmiddagens förhandlingar, säger nu vid bordet i gallerian att hon saknar stöd från övriga landet i brofrågan. Hon menar att stockholmarna numera bara är intresserade av Dennispaketet.⁷ Frågan om Öresundsbron verkar inte vara något som berör dem längre. Barbro får medhåll från de andra runt bordet.

På vägen tillbaka till hotellets förhandlingssal frågar jag Barbro om hon ska vara med vid Roland Rittmans planerade manifestation mot bron kommande lördag. Detta så kallade vikingatåg mot Örestad, har jag nyligen fått veta av Roland själv per telefon, ska dessutom avsluta en hel veckas protestaktioner mot en planerad genomfartsled i Trelleborg. Tåget ska enligt planerna gå mellan två historiska, vikingatida platser: Trelleborgen i centrala Trelleborg och Lindholmens borgen som ligger drygt två mil nordost om staden vid Börringsjön. På den sistnämnda platsen som är slutdestination för marschen kom-

mer det därtill att pågå en av Trelleborgs kommun arrangerad medeltidsfestival denna kommande lördag med anledning av att den gamla borgruinen fyller sex hundra år. Nej, svarar Barbro, hon ska inte delta i vikingatåget.

Klockan 15:30

Barbro har fått ordet från koncessionsnämndens ordförande. Hon reser sig från sin stol och ger synpunkter på det som konsortiet nyss har presenterat. Hon är kritisk och efterlyser större precision i analyserna. Hon ger ett säkert intryck. Hon är värtalig och påläst. Nämndens ordförande tackar för inlägget och ber konsortiet att förtydliga sig på den punkt som Barbro tar upp. Konsortiet visar sig ha en annan uppfattning, vilket man redogör för. Barbro ges ingen replik utan förhandlingarna löper vidare med nya frågor och kommentarer från det allt mer aktiva auditoriet.

Klockan 16:30

Förhandlingarna är slut för dagen. Koncessionsnämndens ordförande påminner om att morgondagen börjar med ett besök på konsortiets broutställning i centrala Malmö och därefter en besiktning av Lernacken, området för det planerade brofästet. Konsortiet har hyrt in en buss för att transportera nämndens medlemmar och övriga intresserade.

Jag satt med vid koncessionsnämndens förhandlingar även under den andra dagen. Efter den inledande utflykten till broutställningen och platsen för det planerade brofästet fortsatte förhandlingarna ungefär som vid dag ett. Sammantaget under dessa förhandlingsdagar befann sig kropparna i vila då de olika parterna lade fram sina argument och angav sina skäl för den egna ståndpunkten. Det var en politisk praktik som genom att äga rum vid bord skapade en (illusorisk) bild av jämlikhet (mellan ett antal stillasittande kroppar). Det fanns en strävan efter enighet och pragmatiska lösningar så långt det var möjligt, men det var också en sorts pacificering av de kroppar som kunde tänkas bli oroliga och gränslösa.⁸ Men då broaktivisterna i realiteten saknade ett eget bord vid dessa förhandlingar, blir deras roll där än mer svårtolkad. Hur uppfattade egentligen koncessionsnämnden deras närvaro? Sågs bromotståndarna som en reell röst i förhandlingarna eller som en, i det läge frågan hade kommit, ovidkommande opinionsyttring, med drag av det agiterande förhållningssätt som medlemmarna i Miljöförbundet Jordens Vänner gav uttryck för då de vecklade ut sin banderoll utanför hotellet första förhandlingsdagen?

Lördagen den 17 juni 1995, Trelleborg, klockan 10:30

Det är någonting som inte stämmer när jag kommer fram till kuststadens senaste attraktion: den alldeles nyligen rekonstruerade Trelleborgen. Platsen är visserligen full med folk.



»Stoppa Öresundsbron« och »Luk Barsebäck«: två centrala paroller för vikingatåget i Trelleborg liksom för Rolands eget liv som motståndare till bron och Örestadstanken.

sidor av Sundet. Hennes egen närvaro här och nu är ett levande bevis för det, är andemeningen. Efter en stund tar S. från Helsingborg över mikrofonen. Han varnar för den regionala obalans mellan norra och södra Öresundsområdet som bron kommer att leda till.

Då Roland får tillbaka mikrofonen börjar han läsa från ett manuskript som han håller framför sig:

FOLK ÄR I RÖRELSE ÖVERALLT! FOLK ÄR I RÖRELSE ÖVERALLT! Detta konstaterades av en skrämde herremän som packade sina pengar och värdesaker och stack från sitt slott in till Helsingborg...

De flesta är emellertid där för att titta på ringborgen, inte för att demonstrera mot Örestad. Trots att tidpunkten för avmarsch är nära är det bara en handfull demonstranter på plats. Roland ser glad ut när jag kommer. Dagen till ära har han iklätt sig en svart väst med två protestmärken fastsydda på bröstet, det ena mot bron och det andra mot kärnkraften. Men han är orolig för den stundande marschen. Av någon anledning har han fått återbud från de fältbiologer som tidigare i veckan har tältat i stadens centrum i protest mot den planerade genomfartsleden. Uteblivit har också den rika tillströmning av demonstranter från Köpenhamn, Malmö-Lund och Helsingborg som man förväntat sig.

Klockan 12.00

På torget: M., tågets enda danska deltagare, har fått mikrofonen av Roland. Trelleborgarna fortsätter att passera utan att stanna. Bänkarna framför oss stod tomma när vi kom och gapar fortfarande tomma. M. förklarar segervisst att motståndet mot bron finns på båda

Talet, har jag fått veta innan, är identiskt med den appell som Roland höll mot Örestad för knappt tjugo år sedan i samband med den första stora atommarschen mot Barsebäck. Då som nu var Roland demonstrationens ledare. Då som nu var det väsentligt att förankra den inledda aktionen i de historiska tidevarven. En bonderevolt i 1800-talets Skåne blir den naturliga upptakten i ett upprop som sedan spänner över olika regionala och historiska konflikthårdar: Sturup, Örestad, bron. Fler och fler stannar till på torget och lyssnar. Några enstaka slår sig ned på bänkarna. En och annan lägger en peng i bössorna som bärs runt och skriver samtidigt sitt namn på protestlistorna.

Klockan 13:10

Vi är på väg österut i staden och vår poliseskort har lämnat oss. Bilisterna bakom oss verkar inte förstå att vår lilla grupp på gatan är en demonstration. De lägger sig tätt in på och tutar. Till sist finns det ingen annan utväg än att stiga upp på trottoaren.

Vi kommer allt längre från stadens centrum och möter allt färre människor. Vi passerar sträckningen för den planerade led som vi demonstrerar emot. Strax bortom detta vägbygge möter M. upp. Hon har hämtat Rolands bil, en blå Saab, som vi ska turas om att köra under vår fotvandring till Lindholmen. Efter en gemensam granskning av kartan börjar vi så smått vika av inåt land. Vid stadens vattentorn tar den man som har följt med tåget enbart för att protestera mot den nya genomfartsleden avsked av oss. Han önskar oss lycka till och vänder sedan tillbaka in mot stan i sällskap med sin sjuårige son, demonstrationens yngste deltagare.

Protestmarschen har förvandlats till en mer rogivande utflykt i ett försommarlandskap med sol och varma vindar. Alla bär ryggsäck med proviant och annat för att klara den långa vandring som ligger framför oss. Vårt första mål är inte Lindholmen utan pilgrimskyrkan i Fru Alstad som ligger på vägen. Här har Roland avtalat med en präst, känd i bygden som aktiv bromotståndare, att denne ska hålla en mässa mot bron samtidigt som tågets demonstranter pustar ut.

Klockan 15:30

Kyrkklockor ringer på avstånd. Vi närmar oss Fru Alstad. M. har kört i förväg för att förvarna om att vi är på väg. I backen upp till kyrkan blir vi plötsligt fotograferade av någon som dyker upp bakom en buske inne i en trädgård.

Prästen och hans fru, som också är präst, möter oss på kyrktrappan. De verkar inte nedslagna över att vi är så få utan bjuder oss in i kyrkan. Under gudstjänsten talar den brokriske prästen, klädd i vit skrud, engagerat om nödvändigheten att kämpa för skapelsen.

Klockan 17:50

När vi efter en kort paus i ett vägsål passerar ett ensamt hus utmed vägen möter vi två män i trettioårsåldern. Den ene av dem säger spydigt till Roland: »Har du inget bättre att göra!« Roland, som verkar känna männen, försöker skämta och svarar: »Det är ju lördag!« Han talar en stund med de båda männen medan vi andra avvaktar i bakgrunden. Roland frågar om huruvida de kände till att demonstrationen skulle äga rum. Mannen som ställde den spydiga frågan verkar inte intresserad av att fortsätta konversationen utan går i väg. Med ryggen mot oss svarar han ändå: »Ja, jag läste om det i tidningen.«

Klockan 19:00

Ingen tar direkt notis om oss när vi kommer fram till Lindholmen. Vår sista gemensamma insats blir att sätta flygblad på bilarnas vindrutor vid parkeringsplatsen i utkanten av festivalområdet.

Under denna vecka i juni 1995 då jag följde bromotståndarna blev det tydligt att jag hade att göra med två skilda motståndspraktiker. Att marschera fram på en landsväg i protest mot bron utgjorde helt enkelt en annan sorts kroppsligt baserad motståndsstil än att sitta ned i förhandlingar om bron. Att marschera var att sätta kroppen i rörelse *mot* den tänkta bron snarare än att låta samma bro röra sig *omkring* den egna stillasittande kroppen. Kroppen-i-rörelse, till skillnad från kroppen-i-vila, var och är sålunda ett instrument eller medium för att fastslå omöjligheten i den kompromiss som motparten eventuellt kan vara intresserad av vid segslitna förhandlingar. Broaktivismens kropp-i-rörelse var det definitiva uttrycket för att »vi bromotståndare« aldrig kan enas med »de andra«, med »broanhängarna«.

Broaktivismens födelse

Den ekologiska balansen är redan rubbad i sydvästra Skåne. Enbart trafiktekniska och merkantila skäl får aldrig utgöra grunden för ett så viktigt avgörande som en broförbindelse av denna storleksordning. In i kalkylen måste föras miljömässiga negativa följder genom ökad industrialisering och ökad befolkning. Detta medför ytterligare ökning av föroreningen av luft, vatten och jord, buller och trängsel på vägarna. De fördelar en bro skulle ge i form av kontakter och tillgång till kultur och nöjen måste jämföras med dessa ekologiska nackdelar. Det blir människan som fysiskt och psykiskt kommer att drabbas.

I augusti 1973 yttrade sig Aktion Skåne-Miljö till den svenska riksdagen och det danska folketinget över den planerade bron mellan Malmö och Köpenhamn. Den citerade tex-

ten ovan är ett utdrag ur yttrandets sammanfattning. Den illustrerar miljögruppens dåvarande hållning i brofrågan, vilket var att de statliga utredningar och rapporter som hade behandlat brofrågan mellan 1962 och 1973 var otillräckliga i det att de enbart koncentrerade sig på tekniska och ekonomiska aspekter.⁹ Nu pläderade Aktion Skåne-Miljö för en ekologisk utredning från myndigheternas sida. I yttrandet anförde man flera skäl till att en sådan utredning måste genomföras. Ett flertal risker var enligt miljögruppen outhärliga: det ökade trafikflöde som bron skulle generera, det energislöseri som till exempel innebar att brons biltransporter skulle bli sex gånger mer energikrävande än transporter med båt, liksom den markförstöring och asfaltering av den goda jorden som bron och dess landsanslutningar skulle förorsaka i en värld med massvält. Yttrandet var undertecknat av förbundets ordförande och vice ordförande samt av Barbro Melander, som vid denna tid var gruppens sekreterare.

Barbro, privatlärare i botten, hade på 1960-talet haft ett ekologiskt uppvaknande med bland annat den internationellt kände livsmedelsforskaren och växtfysiologen Georg Borgströms radioföreläsningar om miljöns betydelse för världens fortlevnad. Hon hade också bedrivit u-landsarbete och företagit en resa till Indien, som vände upp och ned på alla begrepp. Hon var 55 år gammal när hon i juni 1971 var med om att starta Förbundet Aktion Skåne-Miljö vid ett konstituerande möte på Alnarp. En styrelse, där Barbro kom att ingå, utsågs och stadgar antogs. I ett brev daterat augusti 1971 till den dåvarande landshövdingen i Skåne Gösta Netzén framträdde sedan den nya miljögruppens profil som var att bidra med upplysning och information i miljöfrågor som rörde Skåne.

Förbundets syfte är [...] att arbeta för en bättre planering av markanvändning och utkomstmöjligheter som skapar goda livsbetingelser och harmoniska människor inom hela Skåne.

Vår förhoppning är att vi skall kunna räkna med Eder välvilliga inställning, då vår målsättning går ut på att påverka planeringen så att god åkerjord och natur i största möjliga utsträckning skyddas och boendemiljön göres trivsamt så den kan bidra till skapandet av harmoniska människor.

Vinterhalvåret 1972–73 inträffade så några händelser som blev avgörande för Aktion Skåne-Miljö beslut om att inleda en bevakning av brofrågan. I november 1972 gjorde först Sveriges kommunikationsminister Bengt Norling ett offentligt uttalande som väckte stor uppmärksamhet. Han förklarade att Sverige kunde åta sig att självt bygga och bekosta en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, under förutsättning att Danmark samtidigt löste storflygplatsfrågan på sin sida om Sundet.¹⁰ I januari 1973 lade sedan den regionala samarbetsorganisationen Sydvästra Skånes kommunalförbund

fram en regionplan för sydvästra Skåne, som hade Öresundsbron som ett av sina grund-element och som i övrigt talade om en ökad urbaniseringstakt och befolkningstillväxt i regionen.¹¹ Samtidigt höll Malmö-Lunds nya och kontroversiella flygplats Sturup och dess olika väganslutningar på att färdigställas. Under januari till mars 1973 blossade en intensiv debatt i lokalpressen upp, om den planerade väg 816 som skulle dras genom ett skogsparti i trakten av Holmeja. Den planerade vägsträckan var ur miljövännernas synvinkel förkastlig eftersom syftet med vägen endast var att korta bilresan mellan Lund och Sturup med några få minuter, samtidigt som skogen på platsen skulle ödeläggas. I mars kulminerade konfrontationen när vägbygget inleddes med trädfällning under bevakning av polis. Miljöaktivister, inklusive representanter för Aktion Skåne-Miljö, lyckades inte hindra vägbygget, men de hade stora delar av opinionen på sin sida. Den skånska miljørörelsen var på så vis född och letade efter ett nytt mål för sin aktivism.¹²

Det kritiska yttrande som Barbro Melander och hennes kamrater i Aktion Skåne-Miljö presenterade i augusti 1973 hade sannolikt formulerats över sommaren samma år. Naturfotografen och journalisten Arne Schmitz var en inspiratör i detta sammanhang. Redan i maj 1973 hade denne, i en av sina kolumner i *Sydsvenskan*, beskrivit den planerade Öresundsbron som en *miljöfara*.

Det kan sägas, att Öresundsbron planerats och utretts i många tiotals år, men det som gjorts är inte alls tillräckligt. De tekniska och ekonomiska beräkningarna kan möjligen vara tillfredsställande utförda, men mycket mera kräves idag för ett så enormt och ingripande projekt. De trafiktekniska följderna i Skåne är knappt beaktade, inte de sociala och samhällsgeografiska och – naturligtvis, är det frestande att säga – inte heller de ekologiska eller miljömässiga.¹³

Hösten 1973 blev intensiv för Barbro och gruppen omkring henne. Motståndet mot bron ökade successivt och hade den planerade riksdagsdebatten om brofrågan i december som tidshorisont. Aktion Skåne-Miljö skickade flera skrivelser om bron till den svenska riksdagen under denna period. I september 1973 offentliggjorde man också sitt remissvar till Sydvästra Skånes kommunalförbunds regionplan. I samband med detta beskrevs Öresundsbron som ett miljöhot som skulle medföra att trafiktrycket skulle öka och god åkerjord försvinna i Skåne.¹⁴

Hösten 1973 var också den period då Roland Rittman på allvar trädde in i kampen mot bron. Om Barbro Melander representerade en grupp medelålders och relativt väletablerade personer i den förda miljökampen, så var Roland en företrädare för tidens nya ekologiska och politiska rörelse bland ungdomar och unga vuxna. Han var fältbiolog och hade redan som tonåring på 1960-talet arbetat med miljöfrågor i Trelleborgs



50 demonstranter mötte Öresundsrådets delegater

Stoppa bron! Ljöd talkören från ett 50-tal demonstranter när kommunikationsminister Bengt Norling och deltagarna i Öresundsrådets årsmöte i går eftermiddag tågade in till förhandlingarna i församlingshemmet i Trelleborg. Det var miljövårdsgruppen vid Skurups folkhögskola

och Fronten mot Öresundsbron som stod bakom demonstrationen anförd av bl a Roland Rittman. De ställde upp med ett tiotal plakat (se bilden) och spred flygblad med uppmaning att riksdagen skall förmås stoppa projektet nu i höst. När årsmötet skulle börja försvann demonstranter-

na och arrangörerna var något förvånade över att de inte stannade kvar och hörde Bengt Norlings anförande. Det fanns gott om lediga platser i församlingshemmet. Läs vidare om Öresundsrådets årsmöte på sid 10 där också Norlings tal refereras.

En bild från demonstrationen i Trelleborg 1973 mot Öresundsrådet och Sveriges kommunikationsminister, som Roland Rittman senare kom att minnas som särskilt framgångsrik.

kommun. Under några år runt 1970 fungerade han också som ansvarig för medlemsrekryteringen inom Skånes Fältbiologer. När han kom till Lund som student engagerade han sig i en miljögrupp som kallade sig Kommungerrillan. Vid två studentaftnar lyckades han också skapa medial uppmärksamhet kring miljöfrågorna i Öresundsregionen

genom att verbalt angripa först statsministern Tage Erlander och sedan dennes efterträdare Olof Palme vid deras respektive besök i Lund.¹⁵

Våren 1973 hade Roland ännu varit student. Han gick sista terminen på sin lärarutbildning i Stockholm och följde kampen mot väg 816 på distans. När han kom tillbaka till Skåne längre fram på året tog han anställning vid Skurups folkhögskola. Här fanns också en miljögrupp som Roland snart var engagerad i. Tillsammans med elever och lärarkollegor vid folkhögskolan tog han i september 1973 initiativ till en paraplyorganisation för motståndet mot bron, som fick heta Fronten mot Öresundsbron. Aktion Skåne-Miljö hörde till de miljöorganisationer som anslöt sig till Fronten mot Öresundsbron. Fronten blev sedan drivande vid organiserandet av de demonstrationer mot bron som satte sin prägel på hösten 1973. Samspelet med medierna var viktigt i detta sammanhang. Demonstrationståg, brodebatter, konferenser, utställningar – alla möjliga arrangemang skulle inte bara samla folk vid enskilda tillfällen, utan också leda till att det skrevs i tidningarna och talades i radio och tv om bromotståndet. Kroppen-i-rörelse skulle alltid ta vidare gestalt i medierna. En i detta avseende lyckad manifestation var en aktion i början av oktober 1973 då den svensk-danska kommunala samarbetsorganisationen Öresundsrådet hade ett möte i Trelleborg, med Sveriges kommunikationsminister Bengt Norling som en av de inbjudna. I min intervju med Roland 1994 mindes han aktionen som en av de mest framgångsrika under 1973.

Öresundsrådet, de samlades i Trelleborg på ett möte om Öresundsregionen och Örestad. Det fick vi reda på och på några dagars varsel fick vi skolan [Skurups folkhögskola] ledig. De som ville. Vi åkte i en bilkaravan ner. Vi hade demonstrationstillstånd, vi hade gjort plakat, och vi hade gjort talkörer och pressmeddelanden. Vi räknade ju med att det skulle vara massmedia där också, och det blev en fullständig framgång, för där var ju alla massmedia från Norden samlade. Det var en stor sak. Och de glömde ju alla de här pamparna som travade in där, för de fotograferade ju oss och... Det slog, det blev så kraftfullt, när vi kom runt hörnet fram till lokalen där och visade upp oss för massmedia och politikerna, så att de körde det gång på gång som en trailer i tv-programmen under flera år liksom för att illustrera Öresundsbronmotståndet.

Fronten mot Öresundsbron var i första hand en lokal organisation för det skånska bromotståndet. Den fortsatte att verka under hela hösten 1973 men blev snart kompletterad med ytterligare en paraplyorganisation som kom att betona det nordiska sammanhanget. Nordiska Kampanjen mot Öresundsbron konstituerades vid ett broseminarium i Malmö i november 1973. Kampanjen samlade miljö- och ungdomsorganisationer från hela Norden. Grunden för detta var Föreningen Nordens Ungdomsrepresentantskap

och dess sekreterare Rune Lanestrands samarbete med de skånska broaktivisterna. Både Roland och Barbro var involverade i denna nordiska broaktivism som kulminerade i december 1973 då den svenska riksdagen skulle fatta beslut om frågan. Lördagen den 1 december hade utsetts till »Bromotståndets dag«. Över hela Norden demonstrerade miljögrupper mot bron denna dag. Stortorget i Malmö och Gustaf Adolfs torg i Göteborg var två av de många platser där »antibrodemonstranter« med »'smörgåsplakat' med slagord mot bron« gjorde sin röst hörd under några timmar.¹⁶

Riksdagsdebatten ägde rum torsdagen den 13 december. Trots att majoriteten broanhängare var stor i riksdagen och utgången given vid den omröstning som skulle ske, så höll debatten på i flera timmar. Många riksdagsledamöter ville yttra sig i den omdebatterade frågan. Samtidigt genomfördes ytterligare utomparlamentariska manifestationer mot bron. Utanför riksdagshuset i Stockholm organiserade miljögruppen och Rolands och Barbros samarbetspartner Alternativ Stad en demonstration mot bron med en manlig Lucia i spetsen. Representanter för den Nordiska Kampanjen mot Öresundsbron uppvaktade i samband härmed trafikutskottets ordförande och folkpartisten Sven Gustafson. Vid uppvaktningen överräcktes ett upprop om ytterligare utredningar i brofrågan, som hade undertecknats av 137 forskare vid Lunds universitet och administrerats av Aktion Skåne-Miljö i samarbete med fältbiologer. Vidare denna riksdagsdebatt dag offentliggjorde Nordiska Kampanjen mot Öresundsbron en namnlista mot bron med 26 000 namn, baserad på en namninsamling som Fronten mot Öresundsbron stod bakom. Dagen efter kunde man läsa i tidningarna om dessa aktioner, men framför allt om att broanhängarna hade vunnit med förkrossande 215–97 vid voteringen i riksdagen. Socialdemokrater, moderater och folkpartister hade i huvudsak röstat för en bro medan centerpartister och vänsterpartiet kommunisternas ledamöter hade röstat emot.¹⁷

Den arbetsfördelning mellan bevakande och agiterande bromotståndare som var vedertagen ordning 1995 kännetecknade sålunda broaktivismen redan under födelseåret 1973. Barbro Melander och hennes grupp Aktion Skåne-Miljö hade från första början som sin profil att skriva yttranden över brofrågan till olika makthavare och myndigheter. Roland Rittmans arbete inom Fronten mot Öresundsbron kom samtidigt att etablera honom som en av bromotståndets centrala agiterande krafter. Liksom 1995 kunde emellertid rågången mellan agitation och bevakning ibland vara hårfin. Under den kritiska månaden december 1973 till exempel tog i stort sett samtliga bromotståndare, inklusive dem med bevakande stil, strid mot bron utifrån agiterande motståndnsformer. Bevakningen fick därmed temporärt ge plats för full koncentration på agitation.

»Brodjävulen«, Citytunneln och den manifesta glömskan

När jag våren 2009 börjar mitt arbete med denna artikel är jag intresserad av hur broaktivismen i allmänhet och Rittmans och Melanders motstånd i synnerhet har överlevt det faktum att bron nu existerar som materiell verklighet. Jag känner till att Roland, sedan vi sågs senast, har startat ett eget företag inom livsmedelsbranschen. I min egen morgontidning har jag läst om hans annorlunda företag som finns i Sydsååne och som är specialiserat på att sälja och leverera vilda örter, bär, svamp, ekologiskt odlade grönsaker m.m. till restauranger i storstäderna. På nätet hittar jag hans företags hemsida. Jag blir en smula förvånad då jag ser att det refereras till »bron till Danmark« när det geografiska läget för den gård i södra Skåne som härbärgerar företaget beskrivs.¹⁸

En söndag i september 2009 besöker jag Roland på hans gård. Han visar mig runt och berättar samtidigt om sin firma. När vi sedan kommer in på kontoret är det som om han anar vad jag ska fråga om i intervjun. Innan vi har hunnit sätta oss »erkänner« han att han använder »brodjävulen« vid sina resor till Köpenhamn med leveranser. Han hade dock mycket hellre velat åka med en bilfärja eller en snabb katamaran. Visst hade han behövt följa en tidtabell då, men det hade fungerat lika bra, menar han.

I den inspelade intervjun fördjupar sig Roland i saken. Bron har visserligen blivit den väg som i hans tillvaro gör det möjligt för honom att komma snabbt fram till och tillbaka från sina kunder i Köpenhamn. Att han som bor i Sydsååne ens skulle överväga att fara med bilfärjan Helsingborg–Helsingør känns bara absurt. Men bron är också förknippad med rigiditet. I Rolands ögon är den ett slags struktur som inte ger några alternativ. Bron har skapat ett monopol eller ett monolandskap i södra Öresundsregionen där det inte finns utrymme för andra resealternativ än bron. Rolands val att använda bron är därmed inget fritt val, utan resorna över bron sker mer av tvång. Han har blivit ett slags motvillig regionaut i Öresundsområdet.¹⁹ Han vidhåller det som han sade till en journalist från *Sydsvenskan* i maj 2005 i samband med att Barsebåcks kärnkraftsverk stängdes:

Nu har vi stoppat Barsebåck. Nästa steg är att avveckla Öresundsbron och stoppa Citytunneln. De leder utvecklingen fel. Det som möjligen behövs är en järnvågstunnel från Malmö till Köpenhamn.²⁰

I intervjun med mig är det inte den eventuella stora tidsvinsten eller goda framkomligheten som Roland kommer sig för att tala om när han beskriver sina resor över bron, utan en landskapsbild av ansenlig miljösymbolisk betydelse. Körandes på högbron

brukar han, bakom ratten, speja både norrut och söderut och samtidigt glädja sig åt en miljöstrid som i hans ögon fick ett klart bättre utfall än brokampen. I norr ser han då konturerna av det nedlagda Barsebäckswerket som han under flera årtionden bekämpade inom organisationer som Kampanjen mot Örestad och Barsebäcksoffensiv. I söder fastnar hans blick på de många vindkraftstorn som numera finns vid Lillgrund. I Öresundsregionen har vindkraften segrat över kärnkraften och Roland känner sig med rätta delaktig i denna seger.

Barbro avled för några år sedan, men när jag googlar på Aktion Skåne-Miljö finner jag att gruppen är aktiv alltså. Senaste årsmötet var 2008. Att döma av hemsidan är dock bron inte längre ett huvudämne inom gruppen. Men under fliken »Aktuellt« hittar jag uppgifter om att Aktion Skåne-Miljö har anmält det brorelaterade infrastrukturprojektet Citytunneln till Europadomstolen. Anledningen är enligt hemsidan dels att »[m]iljödomstolen [inte] lyssnade [...] på våra miljöargument trots att vi kunde åberopa experter«, dels att alla de tusentals arbetstillfällen som skulle gynna Malmö, har gått till tyskar, danskar och polacker samt »[n]ågra ledande jobb« till Stockholm. Det sistnämnda är förstås inget miljöargument utan liknar mer ett populistiskt förhållningssätt som ställer Malmö mot övriga världen.²¹

På sätt och vis förefaller sålunda både det agiterande och bevakande bromotståndet att bestå. Agitationen av i dag är dock mer privat än offentlig, mer symbolisk än faktisk, och ur kroppslig och materiell synvinkel sker den i linje med snarare än på tvärs emot de ramar som brons nya reseregion omfattar. Även bevakningen är mer begränsad än tidigare. Att den ändå vidmakthålls betyder att den, eller snarare dess basala praktiker, snabbt kan tas i bruk på ett mer omfattande sätt igen vid eventuella nya krishärdar, som exempelvis i anslutning till det utrymme för miljökamp som den planerade bron över Fehmarn Bælt mellan Rødby och Puttgarden potentiellt innebär.

På samma gång åskådliggör Barbros bortgång hur bräckligt det kollektiva minnet kan vara och hur beroende det är av enskilda personers närvaro. På 1990-talet tillhörde bromotståndarna tre olika generationer. Dels var det två generationer av unga respektive äldre aktivister från 1970-talets första år av motstånd, dels en ny ung generation av motståndare som »debuterade« på 1990-talet. När medlemmar i den äldsta av dessa tre motståndsgenerationer, till vilken Barbro hörde, dör, försvinner samtidigt väsentliga delar av minnet om motståndet mot bron. Om inte motståndsstilarna underhålls av nya generationer kommer sålunda de specifika erfarenheterna så småningom att falla i glömska. Det bromotstånd som man i dag kan misstänka i huvudsak är *gömt*, riskerar därmed också snart vara ett alldeles *glömt* fenomen. Det kan uttryckas som att den manifesta glömskan allt mer fördjupas samtidigt som (historien om) broaktivismen

försvinner som valmöjlighet från den allmänna repertoar för politisk handling, inom vars ramar samhällets grundläggande konflikter ska förstås och hanteras.

Noter

1. Paul Ricœur, *Memory, History, Forgetting*, Chicago & London 2004, s. 452.
2. Klimatforskaren Christian Azar anger att transportererna år 2000 stod för 14 % av de samlade utsläppen av växthusgaser (inklusive koldioxid). Flygtrafiken motsvarade ungefär 2 % av utsläppen. Problemet med flygtrafiken är, menar Azar, »inte de nuvarande totala utsläppen, utan den snabba ökningen [av flygtrafiken] i kombination med att det är betydligt svårare att hitta tekniska lösningar på flygets klimatpåverkan än på utsläppen från andra sektorer, exempelvis elproduktionen«: *Makten över klimatet*, Stockholm 2008, s. 18.
3. Glömskan beskrivs som att den har olika vertikala nivåer. Det finns en djup respektive en ytlig eller manifest glömska. Det är i det senare fallet som man också kan tala om bruk och missbruk av glömskan: Ricœur, s. 412–418, 443–456.
4. Örvar Löfgren talar om gömd och glömd historia utifrån en diskussion kring kulturarv och landskapsupplevelse. Utväljandet och glömskan spelar en central roll då kulturlandskap gestaltas, sakraliseras och emotionaliseras: »Kulturarvets renässans: Landskapsupplevelse mellan marknad och politik«, *Rig*, nr 1–2, 1997, s. 9–11.
5. Analysen av motståndet och dess samhällstraumatiska betydelse bygger sålunda på den teoretiska distinktionen mellan olika aktörers mobilitet respektive immobilitet. Inom forskningen är denna uppsplätning inte helt ovanlig. Filosofen Gilles Deleuze och psykiatrikern Félix Guattari diskuterar exempelvis rummets egenskaper utifrån en distinktion mellan stillasittande och rörliga individer: *Nomadology. The war machine*, Edinburgh 1986.
6. Etnologer brukar i vanliga fall inte röja sina informanternas riktiga namn av hänsyn till personernas integritet. I denna artikel väljer jag att göra motsatsen, dels av det skälet att en sådan anonymisering inte låter sig göras så lätt eftersom både Rittman och Melander var offentliga personer under sina år som brottsmålsadvokater (de framträdde ofta i medierna både som intervjuobjekt och som skribenter), dels för att jag vill bejaka den strävan efter att ge vittnesbörd som ofta finns hos aktörer som har deltagit i olika politiskt och etiskt laddade stridigheter.
7. Dennispaketet fick sitt namn efter chefsförhandlaren och riksbankschefen Bengt Dennis och var en politisk överenskommelse i början av 1990-talet mellan socialdemokrater, moderater och folkpartister i Stockholms stad och län om att bygga ett antal trafik- och ringleder i Stockholmsregionen. Dennispaketet väckte stora protester och ledde till ett omfattande miljömotstånd: Ulf Stahre, *Den gröna staden. Stadsomvandling och stadsmiljöförändring i det nutida Stockholm*, Stockholm 2004.
8. Anne Knudsen, *Her går det godt, send flere penge*, København 1996, s. 12–19.
9. Till dessa statliga arbeten hörde bl.a. SOU 1962:53, *Öresundsförbindelsen. Del I. Utredningar och förslag*. Betänkande avgivet av svenska och danska öresundsdelegationerna, samt SOU 1967:54, *Fasta förbindelser över Öresund. Översyn av Öresundsdelegationernas betänkande (SOU 1962:53 och 54)*. Redogörelse avgiven år 1967 av svenska och danska Öresundsgrupperna.
10. *Arbetet* 22.11.1972.
11. *Förslag till regionplan 1972 för sydvästra Skåne*, Malmö 1973.
12. Markus Idvall, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbronns tid*, Lund 2000, s. 189ff.
13. *Sydsvenska Dagbladet* 28.5.1973.
14. *Arbetet* 5.9.1973, *Dagens Nyheter* 5.9.1973.
15. *Arbetet* 29.3.1969, 27.4.1971.
16. *Arbetet* 2.12.1973, *Göteborgs-Posten* 2.12.1973.
17. *Arbetet* 14.12.1973, *Dagens Nyheter* 13.12.1973, *Göteborgs-Posten* 13.12.1973, *Sydsvenskan* 14.12.1973.
18. www.rittman-jordnara.com, 2009-09-12.
19. Tom O'Dell, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen, Örvar Löfgren, Lund 2002, s. 97–113.
20. *Sydsvenskan* 31.5.2005.
21. www.skane-miljo.org.se, 2009-09-04.

Referenser

Offentligt tryck

SOU 1962:53, *Öresundsförbindelsen. Del I. Utredningar och förslag*. Betänkande avgivet av svenska och danska öresundsdelegationerna

SOU 1967:54, *Fasta förbindelser över Öresund. Översyn av Öresundsdelegationernas betänkande (SOU 1962:53 och 54)*. Redogörelse avgiven år 1967 av svenska och danska Öresundsgruppena

Tidningar

Arbetet 1969, 1971, 1972, 1973

Dagens Nyheter 1973

Göteborgs-Posten 1973

Sydsvenska Dagbladet/Sydsvenskan 1973, 2005

Trelleborgs Allehanda 4.10.1973

Hemsidor

www.skane-miljo.org.se (Aktion Skåne-Miljö)

www.rittman-jordnara.com (Roland Rittmans företag)

Tryckta källor och litteratur

Azar, Christian, *Makten över klimatet*, Bonniers, Stockholm 2008

Deleuze, Gilles & Guattari, Félix, *Nomadology. The war machine*, Semiotext(e), Edinburgh 1986

Förslag till regionplan 1972 för sydvästra Skåne, Malmö 1973

Idvall, Markus, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund 2000

Knudsen, Anne, *Her går det godt, send flere penge*, Gyldendal, København 1996

Löfgren, Orvar, »Kulturarvets renässans. Landskapsupplevelse mellan marknad och politik«, *Rig*, nr 1–2, 1997

Melander, Barbro & Ingegerd Wachtmeister, red., *Öresundsbron – den hotfulla bron*, Stockholm 1974

O'Dell, Tom, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002

Ricœur, Paul, *Memory, History, Forgetting*, University of Chicago Press, Chicago & London 2004

Stahre, Ulf, *Den gröna staden. Stadsomvandling och stadsmiljörelse i det nutida Stockholm*, Atlas, Stockholm 2004



BRO OVER TID OG GRÆNSE: EN MONTAGE

Karen Lisa Goldschmidt Salamon

Øresundsbroen er en fysisk realisering af ønsket om fri bevægelighed og hurtig samfundslogistik. Den faste forbindelse over Øresund har betydet, at ventetider og langsomhed er blevet afløst af strømlinet og hastig trafik direkte i forlængelse af landjordens jernbanespor og motorveje.

I Broens tid er fleksibilitet og bevægelse det forventeligt normale, mens blokering og forsinkelse er irriterende brud på produktivitetens og konsumets flow.¹ Hurtigt flow passer til en globaliseret økonomis krav om effektiv bevægelighed hen over nationale grænser og fysiske barrierer.

Er rejsen over broen og grænsen blevet en selvfølgelig frihed?

Vel nok flertallet af de cirka 19.000 mennesker,² der dagligt pendler over den danske-svenske grænse, rejser med tryk selvfølgelig. Denne grænsens rutine er et privilegium, som ikke er alle forundt. I denne artikel vil jeg markere grænsekrydserens privilegium med en montage af rejsenotater fra Øresund gennem mere end 60 år. Jeg krydsklipper mellem min fars personlige flugtnotater nedskrevet i 1943, mine egne rejseoplevelser fra Øresund og andre danske turisters og pendlere personlige rejsenotater nedskrevet i nutiden. Jeg har valgt montageformen, fordi den gør det muligt for mig, og for læseren, at deltage i en brobygning over tid.

Artiklens fokus er ikke på selve Øresundsbroen, men derimod på rejsen over grænsen og Øresund.

Små personlige notatfragmenter udgør tilsammen en åben tekst om grænsekrydsningens historiske forandringer og bevægelighed. Hvad betyder det for de enkelte rej-

sende at krydse Øresund og komme fra Danmark til Sverige? Svarene vil være mangfoldige, og afhænge af person og historiske omstændigheder. Jeg håber i det følgende at vise denne mangfoldighed i en uafsluttet historisk montage – med særlig fokus på den frie grænserejse skrøbelighed.

Sammensætningen af personlige rejsenotater etablerer en spænding mellem tekstfragmenter, der kan læses hver for sig og samlet, og som kan forbindes med læserens egne oplevelser.³ Montagen lader hver tids stemmer tale for sig selv – men også sammen – og skaber derved et flertydigt billede af rejsen over Øresund og dens skrøbelighed. For bevægelsen hen over en national grænsekontrol kan aldrig helt blive rutine.⁴ Dette gælder, uanset om den rejsende eller bagagen er legal eller illegal, og uanset, om transporten sker over bro eller i vand.

Fri bevægelse over nationale grænser er ikke en universel rutine, der gælder alle. Og rutiner ændrer sig: Broen giver ingen garanti for åbenhed og flow i al evig fremtid. Der er altid risiko og usikkerhed forbundet med et grænseområde. Trafikken hen over Øresund er historisk variabel og i konstant ændring – med eller uden bro.

Karen Lisa, 2003

Det er første gang, jeg krydser broen i bil, og så er det endda en taxa! Jeg får et lift med nogle kolleger, der skal fra Lund til Kastrup: »Vil du ikke med? Der er plads i bilen.« Det går så hurtigt, mens vi sidder i bilen og taler. Jeg når ikke engang at opdage, hvornår vi krydser grænsen ... Pludselig går det op for mig, at vi allerede er på dansk grund. Så bliver jeg slået af en voldsom følelse: Tænk, at rejsen over Øresund er så let, at jeg helt glemte at bemærke grænseovergangen! Jeg fortæller kollegerne, hvad jeg tænker – og at jeg har kendt mange, som under 2. verdenskrig måtte flygte over Øresund.⁵

Verner, 1943

»Onsdag 29/9 havde Vollmond⁶ og jeg⁷ en lang og indgaaende⁸ Samtale om Grundene for og imod at flygte til Sverige. Vi blev enige om, at det, efter hvad der hidtil var oplyst om Forholdene – næppe var nødvendigt at flygte, vi syntes tillige at det moralsk var mindre godt at forlade Landet i Panik, naar der ikke forelaa nogen konkret Fare. Efter denne Samtale spiste jeg Frokost og satte mig op og læste Obligationsret.⁹

Ved Halvtotiden besluttede jeg at gaa op til Hrs. Gamborg¹⁰ og dér – for en Sikkerheds Skyld faa nogle Adresser paa Folk, der kunde sørge for en Overfart til Sverige. Lige da jeg skulde til at gaa ned af Bibliotekstrappen, kom Fischer¹¹ løbende helt ude af sig selv, svedende, og fortalte, at hans Fader havde hørt fra tyske Officerer at nu var det alvor, i Nat vilde det ske, der var ingen Vej uden om.«¹²

Karen Lisa, 1983

Hele studieholdet sidder og venter på, at forelæseren skal komme. Han er tydeligvis forsinket, for der er gået langt mere end et akademisk kvarter. Vi ved, at han kommer med katamaran fra Malmö, og at der kan være forsinkelser, især fordi vi har ham i første time. Institutsekretæren stikker hovedet ind ad døren: Læreren har ringet afbud. Flyvebådene kan ikke sejle. Så er der jo ikke noget at stille op. Han kan umuligt nå frem med færge, inden formiddagen er gået, så man kan lige så godt gå op på biblioteket og læse.¹³

Verner, 1943

»30/9 [...] Lidt efter mødte vi en Bekendt til Eriksen¹⁴, jeg tror han hed Markus, han skulde vise os Vej ned til Baaden, med ham fulgte den rumænske Pige. Vi skulde være nede ved Baaden kl. 8½, vi maatte gaa hurtigt og jeg talte med Pigen – Netty hed hun –, jeg sagde til hende at jeg ikke vil løbe nogen unødigt stor Risiko, men om fornødent nok skulde klare mig skjult i Danmark i selv lang tid. Hun gjorde heroverfor gældende, at hun for enhver Pris maatte væk fra Landet, hun kunde ikke udholde at leve i en stadig Skræk for Gestapo, som hun flere Gange havde stiftet Bekendskab med, bl.a. havde [de] en Gang under et Forhør i en Koncentrationslejr sparket hende i Skridtet saa, at hun fik varigt Men derved.

Vi kom ned på Strandvejen noget Nord for Rungsted, vi kunde tydeligt se Lysene paa Svenskekysten og Markus udpegede for os Fyret paa Ven's Nordspids. Vejret syntes fint med en jævn Vestenvind. Da vi en enkelt Gang saa en tysk Militærbil komme gik Vollmond og jeg til Siden saa vi ikke kunde ses fra Vejen, mens Markus og Netty fortsatte. Eriksen var cyklet i forvejen for at være fremme ved Baaden til tiden. Udover en enkelt cyklist mødte vi ingen paa Vejen. En mærkelig Ro havde nu lagt sig over mig, det var som om al Nervøsitet fra nu af havde forladt mig.«¹⁵



Dansk flygtningefamilie på vej hjem fra Skåne 1945.

Karen Lisa, 2000

Første gang jeg krydser den nye Øresundsbro med tog, er jeg meget opmærksom på, hvor nemt og almindeligt det hele foregår. Rejsen med toget føles bare som et par stop på lokalbanen. Da jeg krydser grænsen, tænker jeg på, at min bror, far, farmor og fastre krydsede grænsen på vandet med stor angst for 55 år siden. Jeg har selv krydset grænsen mange gange med bilfærge eller katamaran, men det føles anderledes at sidde her i toget. Rejserne med færge eller flyvebåd følte dengang som rigtige rejser, hvor man ventede, skiftede transportmiddel, blev kontrolleret, passerede toldfunktionærer og oplevede hele rejsens dramaturgi med højtaleropkald, indslusning, udslusning og små ritualer med toldfrie varer eller rejsemenu. Nu er det bare transport, og det føles ikke som en rigtig rejse.¹⁶

Verner, 1943

»Nu hørte vi atter Fløjtesignalet i Mørket, vi drejede til højre gennem en hvid Laage ned mod Vandet, der traf vi Eriksen og en Mand, de stod med en lille Robaad, den laa godt oppe paa Land. Vi begyndte strax at bære Baaden ned til Vandet. Da den flød paa Vandfladen gik først Netty, saa jeg og til sidst Hans Otto om Bord. Vi takkede Eriksen og Markus, og Eriksen lovede at betale gennem Nete¹⁷ og Mimi¹⁸ de 2500 Kr, Baaden kostede.

Jeg tog Aarerne, der var ganske nye og begyndte at ro, men Baaden var vanvittig tung og Aarene gik ud af Gaflerne. Hans Otto var meget nervøs, han mente ikke at Turen vilde kunne gennemføres under disse Omstændigheder. Jeg opdagede imidlertid hurtigt at Vanskelighederne skyldtes at Baaden laa i lavt mudret og tangfyldt Vand. Vi stagede os ud paa dybt Vand og jeg begyndte strax at ro.«¹⁹

Karen Lisa, 2008

Kun besværet med de særlige togbilletter er et irriterende brud på den selvfølgelighed hvormed jeg tager toget fra min lokalstation og med et enkelt togskift på Hellerup ankommer til Malmö.

Verner, 1943

»Vandet var næsten blankt, Vinden svag og vestlig, men Aarene sprang regelmæssigt ud af Gaflerne. Da vi havde været ude i ½ Time eller mere, opdagede vi at Baaden tog en hel Del Vand, og Netty fik saa den Opgave at øse, medens Hans Otto med Haandbevægelser viste mig Retningen mod Vens Fyr.

Det gik godt et Stykke Tid, men saa knækkede Øsens Skaft og den gik tabt. Netty fik saa Hans Ottos Hat til at øse med, men den var ikke velegnet og Vandet trængte langsomt men sikkert ind i Baaden og gjorde den tungere.«²⁰

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi på ett Öresundståg. Dörrarna till tåget står öppna, och innanför dörrarna syns flera människor med resväskor. Framför tåget går två personer.

René, 2005

»Denne weekend var jeg igen over sundet. Atter en fødselsdag, denne gang 28 år. Vi mødtes på Louisiana i Malmö. En Cajun restaurant i hyggelige lokaler og med stor bar. Efter en 4 timers hygge middag gik vi på Mosaik for at få en drink/øl mm. Ved bordet ved siden af sad en håndfuld fra Malmö FF. Lidt celeb-stemning og hang-around wannabees. Planen var at tage på Etage, den eneste natklub jeg endnu har været på, hvor man skal igennem en metal detektor ved indgangen. Jeg stod dog over og tog toget hjemover. Har immervæk en times transport hjem.«²¹

Verner, 1943

»Da omtrent Halvvejen var naaet blæste det op, stadig fra samme Retning og Bølger viste sig, det var meget smukt, thi Morilden lyste overalt og viste Bølgetoppene, Dryppene fra Aarerne og Striber af Lys paa Baadens indvendige Sider, hvor Vandet trængte ind.

Pludselig slog en Bølge ind over Rælingen, nu en anden og Vandet steg yderligere, Netty kunde ikke klare den, jeg skyndede paa hende, men det var umuligt for hende hun sad allerede i Vand til op over Underlivet. Hun sad i samme Stilling hele Tiden, og bad om hun ikke maatte flytte sig og sætte sig op paa Stævnen, da hun var ved at faa Smærter og

Krampe. Jeg forbød hende det paa det strengeste da [det] kunde medføre en Kæntring af den efterhaanden noget ustabile Baad. Det var haardt, men hun forstod at der ikke var andet at gøre.

Efterhaanden blev jeg af den Formening at Turen næppe kunde lykkes. Vandet var ikke til at standse og vi havde langt igen før vi kunne komme op under Vens Kyster.»²²

Joakim, 2009

»På en heldig dag er du kun fem minutter forsinket på en halv times tur mellem Københavns Hovedbanegård og Malmö. På en dårlig dag – hvilket er 1–2 gange om ugen – er det ene togsæt havareret, der er kuffertkaos i Kastrup, og du kommer til at stå totalt sammenpakket hele turen. Man skal finde sig i meget som sundspendler.«²³

Karen Lisa, 1986

Frostkold lørdag morgen. Jeg pakkede den lille weekendtaske og min fars gamle polarsovepose, så jeg kunne overnatte i Malmö. Så med toget ind til Nørreport og ned til biografen Luna i Magstræde. Jeg havde lovet at sælge IWGIA-badges²⁴ ved fremvisningen af en film om latinamerikanske indianere. Direkte videre efter filmen, så jeg kunne nå frem til Janas fest i Malmö. Efter biografen orkede jeg ikke den beklumrede salon på færgen. Der var dejligt ude på dækket, og der var ikke et menneske. Jeg havde varmt tøj på – og så trak jeg polarsoveposen op omkring mig og snørede den til, og satte mig på en bænk. Jeg havde færgedækket for mig selv hele vejen til Sverige og kunne nyde motorlyden og det skarpe havlys den første dag i marts. Ved fæргеlejet skulle jeg mødes med de andre, så vi kunne følges ud til Augustenborgsgatan. Jeg gik ad landgangen og tænkte på, at jeg burde have taget noget alkohol med, da jeg så avisstativet med dagens forsidenyhed i store bogstaver: »Palme mördad«! Så kom Thomas: »Visste du inte ... Hade du inte hört ... Någon sköt Palme i Stockholm inatt ...«²⁵

Karen Lisa, 1970

Vi skal til Sverige og købe O'Boy-kakaopulver, mandler og marcipan. Det er sådan nogle ting, man tager til Sverige for at købe. Jeg glæder mig til at rejse med båden, og det er noget særligt, at vi skal sejle sammen med min tante og min fætter. Det er spændende at komme ind på båden og vælge et sæde. Der er også nogle borde, så man kan tegne eller spille kort.²⁶

Pia-Charlotte, 1979

»Den rigtig store udfordring som pendler over Øresund kom vinteren 1979, da det frøs til i Sundet. Det var her prøvelserne som pendler skulle stå sin prøve for første gang. Flyvebådene er jo selvklaart ikke noget der fungerer når der kommer is.



Flyvådene blev lanceret som magisk modernitet. Kaptajnen hilste de rejsende velkommen ombord og servitricerne bar stewardesseuniform – nøjagtig ligesom på flyrejser.

De indstillede med andre ord hurtig[t] trafikken – og det gjaldt om at fin[d]e alternative løsninger. Det startede med Limhamn–Dragør færgerne. Jeg mener det var »Hamlet«, »Ofelia« og »Scania« som de havde på det tidspunkt - men jeg er ikke helt sikker. Det fungerede i en tid, indtil der var for megen is en morgen i Dragør havn, færgerne kunne simpelthen ikke klare de sidste 10 meter ind til færgeklappen (eller broklappen eller hvad sådan en hedder), så biler og passagererne kunne komme i land. Vi sejlede derefter med besvær tilbage til Limhamn – hvor så en bus stod klar og kunne tage os til De Store Både der gik mellem Malmö og København, men de begyndte jo ikke så tidligt som Limhamn færgerne, hvilket var utrolig dårligt egentlig. Desuden tog det vel en 90-100 min at komme over den vej. Vi sejlede over om morgenen med den i nogle uger (det var »Öresund«) som transporterede os. Det gik også rimelig godt indtil vi en dag hang fast i isen og ventede på isbryder assistance fra »Oden« (en stor svensk isbryder) der lå og cyklede op og ned i Sundet. Efter en tur på cirka 8 timer ankom vi til Dronningens By og det eneste jeg nåede



Der findes en rig folkløse om hårde vintre, hvor isen næsten gjorde det umuligt at forcere landegrænsen – med mindre man turde spadsere over Sundet.

var at ringe til arbejdet og fik sagt at jeg ikke kommer i dag (kl. var 16.30 ha ha ha). Hjemturen glemmer jeg sent – det var med den danske Ørnen fra samme rederi. Lige udenfor havnen og inden den første ø var det stop. Vi sad uhjælpelig fast i isen. Vi kom dog fri efter at den svenske isbryder igen havde kommet forbi – og kom til Malmö omkring midnat. De tog god hånd om os – absolut – der var ikke nogen der kunne siges at gå appelsinfri fra Ørnen den aften, alle havde en mindre eller større skid på – jeg husker tydeligt jeg havde det ikke for godt selv – og blev da også hjemme dagen efter.»²⁷

Maria, 2007

»Endagsture til Malmö har jeg prøvet en del gange, især i forbindelse med Malmö-festivalen. Det, der er så skønt ved de her ture til Malmö er, at det kun tager 35 minutter med tog fra Københavns Hovedbanegård, og togturen koster 122 kroner tur/retur.

Åh du svenske land med dine Pippi'er og Emil'er. Det er ikke sidste gang, jeg kommer et smut over sundet. Vi ses.»²⁸

Karen Lisa, 1976

Mine forældre er inviteret til middagsselskab i Malmö, og jeg skal med. Tænk, at vi tager til Sverige bare for at gå til et middagsselskab! Vi parkerer bilen nede ved Nyhavn og går hen til terminalen. Det er allerede helt mørkt, da vi ankommer til Sverige. Og det er stadig helt mørkt, da vi tager hjem. Så jeg når overhovedet ikke at se noget af Malmö. Det er faktisk ligesom at være til middagsselskab i København, bortset fra at de andre gæster taler svensk, og at børnene skal spise ude i køkkenet, og at vi skal tidligt hjem for at være sikre på at nå flyvebåden tilbage.²⁹

Verner, 1943

»Da fik Hans Otto – efter at have øst med Hænderne en Tid – pludselig en lys Idé, han bad om min ene Strøve, den havde langt Skaft og kunde tage mere end et Par Liter Vand ad Gangen. Denne nye Foranstaltning hjalp, Vandstanden i Baaden forhindrede i yderligere Stigning. Der var efterhaanden helt gode Søer, der ofte gik i Baaden, men de tømtes atter og Fartøjet ved Hans Ottos og Nettys ihærdige Arbejde. Baadeen gyngede naturligvis stærkt i Søen, og Hans Otto maatte samtidigt læne sig frem og tilbage under Øsningen. Søsnygen meldte sig hurtigt hos ham og han brækkede sig ofte, én Gang vilde han gøre det ud til Bagbord, men Baaden duvede stærkt, jeg forlangte derfor at han skulde brække sig i Baaden over mine Ben. Af og til holdt han op at øse, antagelig pGr. af Søsnygens frygtelige Plage, men jeg forlangte med ishaard Stemme fortsat Øsning, det var det eneste der kunde redde os fra Drukning. En enkelt Gang tænkte jeg med Uhygge paa Muligheden af Druknedøden for os, det vilde være frygteligt for vore kære hjemme om de aldrig mere skulde høre noget fra os, en uudholdelig Tanke, jeg slog den væk, og trak yderligere i Aarerne. Af og til sloges Baaden helt ud af Kurs og vi skændtes om Retningen, Netty holdt paa at vi skulde mod et Lys i Helsingørretningen, Hans Otto og jeg holdt gudskelov paa Venretningen, Netty erkendte ogsaa at det var Udslag af pludselig Nervøsitet.«³⁰

Frederikke, 2009

»Jeg startede min fantastiske lørdag med at drikke kaffe på Vinyl med Benjamin og Marina. Vi fik lige samlet op på en del løse tråde, genopdaget gode rejse minder fra Paris og USA og planlagt nye!

Derefter mødtes jeg med min mor, søster og kusine for at rejse over sundet til MALMÖ CENTRALEN.

Vi brugte dagen på at shoppe, hygge, spise Burger King og grine en hel del.

Hele formålet med dagen var faktisk at se min anden kusines afgangsfest (hun går på danse gym.), som var rigtig god og sjov – derefter toget hjem, skifte til mit nye tøj og så af sted til koncerthuset. Pyha.«³¹

Kristian, 2009

»I juli tog vi en tur til Sverige, hvor Nina's forældre har en ødegård. Det er et fantastisk dejligt sted, hvor roen virkelig kan falde over en. Når bilmotoren slukkes føler man sig i en helt anden verden. Vi fik kløvet en del træ, som vi havde fældet den forgangne vinter. Vi fik også tid til at fiske lidt, og selvom jeg ikke er stolt af det, så måtte jeg nøjes med at fange den mindste gedde!«³²

Verner, 1943

»Efter ca. 3 Timers uafbrudt Roning kom vi ind paa smult Vande, vi var nu i Læ af Ven. Snart var vi inde ved Kysten, der var meget stenet. Jeg sprang ud i Vandet, som gik mig omtrent til Knæerne, vi fik hevet Baaden op paa Land. Netty var saa ødelagt at hun ikke var i Stand til at gaa selv, Hans Otto og jeg prøvede at støtte hende, men det gik forfærdelig langsomt. Store og smaa Sten bevirkede at man ustandseligt faldt i Mørket, hvert Øjeblik stødte man paa Pigtraadsspærringer, det var umuligt at komme ind i Land p.Gr. af høje Lerskrænter. Vort Maal var det Fyr, der hele Tiden havde ledet os, men det var temmelig langt borte mod Sydvest.«³³

Mogens, 2009

»Jeg var et smut med konen og bettemand i Sverige i weekenden til housewarming på den mest fantastiske ødegård. Fest i rare menneskers lag, numsedyp i åen Assman og svensk sildebord med snaps er rigtig god balsam for sjælen! Vi havde lejet en lille bil, som vi tril-lede ud i sommerlandet med, og jeg kunne ikke lade være med at tænke, hvordan dette på mange måder var dagen, hvor vi tog hul på familiens ferieture.«³³

Verner, 1943

»Medens Hans Otto blev tilbage og passede paa Netty skyndte jeg mig for at hente Hjælp. Det var Nymaane og meget mørkt, hvad der havde været til Gavn paa hele Turen, nu bevirkede det at jeg ustandselig blev revet af Pigtraad, min Fod blev stukket til Blods, mine Bukser flænget, lige saa min gode Frakke, jeg havde kun den venstre Støvle paa, saa Strømperne og Sokken paa højre Fod blev ogsaa frygtelig forrevet. Grunden til den meget Pigtraad var naturligvis de militære Anlæg paa Øen.«³⁵

Morten, 2009

»For et par weekender siden tog jeg til Malmö for at holde lidt fri og sondere kaffeterrænet. De svenske kaffebarer var en overraskende god oplevelse, som jeg har lyst til at dele. Så hvis du overvejer at tage et smut over sundet og drikke kaffe, sørg da for at besøge disse tre charmerende kaffebarer.«³⁶

Verner, 1943

»Omsider naaede jeg hen under Fyret, der laa oppe paa Skrænten. Jeg klatrede op ad den lerede fugtige Skrænt, hvilket ikke gjorde mit i Forvejen medtagne Tøj smukkere. Midt paa Skrænten saa jeg Gudskelov at der løb en Trappe længere mod Vest, den fik jeg fat i og var snart efter oppe ved Fyret. Der laa nogle fuldt oplyste Bygninger omkring det, jeg søgte ind i den nærmeste – en Slags Maskinhal – og kaldte paa Assistance. Hurtigt kom en Vagtpost af Kystbevogtningen til Stede, han gik lige hen til mig gav mig haanden og sagde paa kraftigt Skaansk: 'Välkommen till Sverige'. Jeg takkede ham og satte ham hurtigt ind i Situationen, hvorefter en ringede efter nogle andre Poster, der strax løb ned for at hente Hans Otto og Netty. Og saa de blev i øvrigt modtagne paa samme Maade som jeg, det var i Sandhed et Befrielsens Øjeblik.«³⁷

Karen Lisa, 2010

Der blev udbudt 30.000 deltagerpladser ved halvmaratonet i anledning af Broens 10-års fødselsdag. Løbet gentager distancen fra København til Malmö fra det første løb i år 2000, da 80.000 løbere deltog i verdens hidtil største motionsløb. Broløbet i 2010 er en begivenhed, der allerede får presseomtale måneder i forvejen. Prisen for at deltage er 420 danske kroner eller 595 svenske kroner. Da min far krydsede Øresund som bådflugtning i 1943, kostede det ham, hvad der svarer til ca. 17.000–20.000 danske nutidskroner at krydse samme distance.³⁸

Det var en begivenhed, at det lykkedes min far at krydse Øresund og grænsen i 1943. Omstændighederne var ekstreme: Der var krig, Danmark var besat, og min far var forfulgt og illegal flygtning. Forholdene har ændret sig så meget, at det ikke er samme Øresund eller samme grænse, broløberne krydser, når de deltager i motionsløbet. Er broløbet stadig en begivenhed? Eller er det blevet en slags rutine, nu da det efterhånden er gennemført flere gange?

Det er i hvert fald ikke længere broens blotte eksistens, der udgør en begivenhed. Ti år efter broens åbning er selve bygningsværket velkendt som en nærmest naturlig del af kystlandskabet ved Øresund. Også selve rejseoplevelsen over broen er blevet en selvfølgelighed. Det er ikke længere eksistensen af selve broen, der udgør en begivenhed i tiåret efter Øresundsbroens bygning.³⁸ Nu rettes opmærksomheden mod logistiske uregelmæssigheder og brud på transportrutinen. Det er rejsens irritationsmomenter, forsinkelser og små risici, der i dag kan udgøre små begivenheder i en øresundspendlers liv. Netop risiko, fare, forhindring, blokering og forsinkelse er grænsers karakteristika, og grænsen mellem Danmark og Sverige er der jo faktisk endnu. Den påvirker stadig Øresundsregionens mennesker økonomisk, politisk og juridisk. Grænsens

I den tryckta versionen av boken
fanns på denna sida ett fotografi av
Öresundsbron. Fotografiet är taget i
nivå med vattnet, och riktat snett
upp mot bron. Bakom bron syns en
himmel i kvällsljus.

tilstedeværelse er for de fleste rejsende subtil, og det er hastigheder, afstande og priser i trafikkorridoren, der får opmærksomhed. Grænsen er virkelig, men den er samtidig også for flertallet af rejsende mest af fortidig betydning og symbolsk karakter – i hvert fald i den aktuelle historiske situation. Selv da toldgrænsen stadig var vigtig – i 1979 – var grænsekontrollen så ubetydelig for den regelmæssige pendler, at den end ikke nævnes i Pia-Charlottes erindringsnoter fra isvinteren. Indirekte var grænselandet dog dengang tydeligt for alle sundsrejsende: handelen med toldfrie varer indgik som en selvfølgelig del af mange rejser, og alkohol var for mange rejsende en fast bestanddel af overfarten. Der var god tid til at indtage den, for rejsen tog sin tid. Det gør den ikke længere, for Øresundsbroen har også slået bro over tid – og ikke kun geografi og rum. Broen har minimeret afhængigheden af færger og både og skabt nye rutiner og rytmer hen over og under Sundets vand – og hen over en national grænse.

Men Øresundet ligger der endnu og er vel lige så dybt og mørkt og bredt og koldt, som det var 30. september 1943.

Grænsependlerens rutinerede privilegium er ikke givet til alle. Der er stadig flygtninge, folk uden opholdstilladelse og andre illegale mennesker, for hvem broen ikke garanterer flow. Og trods Øresundsbroens logistiske kvaliteter og monumentale kraft kan den desværre ikke garantere nogen af os, at grænsen vil være lige ydmyg, og broen lige åben i al fremtid.

Du kan aldrig stole på grænser. En grænse kan altid lukke eller ændre karakter, og du risikerer selv en dag at blive tildelt ny status og fratages retten til at krydse grænsen...

Men aktuelt er danske og svenske statsborgere nutidens begunstigede rejsende, der med lykkelig blindhed for grænseovergangens selektionsmekanismer kan gøre rejsen over Øresund til rutine.

Måske er det derfor i historisk perspektiv netop Øresundsbroens og grænseovergangens *rutinisering*, der er den virkelige og glædelige begivenhed?

Noter

1. www.sparshipping.dk/graphics/interface/pic_227.jpg For diskussioner af den flydende modernitets krav om flow, se for eksempel Rob Shields, »Flow as a New Paradigm«, *Space and Culture* 1/1997, s. 1–7; Zygmunt Bauman, *Liquid Modernity*, Cambridge 2000.

2. I 2008 pendlede i alt 19.300 personer hver dag over broen. Ferietrafikken udgør 20 procent af personbiltrafikken over broen (Øresundsbro Konsortiet 2009).

3. Inspiration til brug af montageformen har jeg blandt andet hentet hos forfatter og kulturkritiker Walter Benjamin (1892–1940), der selv måtte ende sit liv på flugt ved en europæisk grænse, han ikke fik lov til at krydse. Han brugte montage til at skabe ny og ofte flertydig betydning i kraft af en spænding mellem udsagnene og ele-

menterne, se for eksempel »Walter Benjamin: 1892–1940«, *Walter Benjamin: Essays and Reflections*, red. Hannah Arendt, New York 1968, s. 1–55; Max Pensky, »Method and time. Benjamin's dialectical images«, *The Cambridge Companion to Walter Benjamin*, red. David S. Farris, Cambridge 2004.

4. For perspektivering af Øresund som nationalt grænseområde, se *Øresundsgrænser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Göteborg & Stockholm 2007.

5. Rekonstrueret efter egne notater.

6. Hans-Otto Vollmond (1917–2006); jurastuderende, senere landsdommer.

7. Verner Goldschmidt (1916–1982); jurastuderende, senere retssociolog og professor i kultursociologi.

8. Originalens retskrivning fastholdes i citater. I 1943 skrev man i Danmark »aa« for »å«, og første ord i substantiver med versal. Bemærk, at original ortografi er fastholdt fuldstændig som i originalen.

9. Samtalen foregik på Det Kongelige Bibliotek i København, hvor studerende sad og læste.

10. Højesteretssagfører Leif Gamborg (1896–1958); deltog i modstandsbevægelsens arbejde mod nazisterne.

11. Sandsynligvis Paul Fischer, (1919–); jurastuderende, arbejdede 1944–46 i gesandtskabet i Stockholm, senere bl.a. ambassadør og tilknyttet Den Internationale Domstol i Haag.

12. Verner Goldschmidt; personlige notater, 1943.

13. Baseret på mine egne erindringer.

14. Yderligere data om Eriksen mangler. Måske studiekammerat med kontakter til modstandsbevægelsen.

15. Verner Goldschmidt, personlige notater, 1943.

16. Rekonstrueret efter egne notater.

17. Agnete Weis Bentzon (f. 1918), Verners daværende hustru; jurist og senere professor i samfundsvidenskab.

18. Mimi Vollmond, Hans Ottos hustru.

19. Personlige notater, Goldschmidt 1943.

20. Personlige notater, Goldschmidt 1943.

21. Personlige blognotater, René Frederiksen 2005.

22. Personlige notater, Goldschmidt 1943.

23. Øresundspendler J. Ditlev citeret i Stigsgaard 2009.

24. International Workgroup for Indigenous Affairs.

25. Rekonstrueret efter mine egne kalendernotater.

26. Eget notat efter barndomserindring.

27. Personlige blognotater, Pia-Charlotte 2009.

28. Personlige blognotater, Maria Brandt 2007.

29. Baseret på mine egne erindringer.

30. Personlige notater, Goldschmidt 1943.

31. Frederikkes Blog 31. maj 2009.

32. Personlige blognotater, Elkjær 2009.

33. Goldschmidt 1943.

34. Personlige blognotater af Ramogens 2009.

35. Goldschmidt 1943.

36. Personlige blognotater på særlig blog om kaffe, Morten 2009.

37. Goldschmidt 1943.

38. Ifølge Forbrugerindekset svarede 1.000 kr. i 1943 til ca. 17.500 danske nutidskroner. www.dragoerkommune.dk/page1287.aspx

39. For diskussioner af Øresundsbroen som en *begivenhed*, se *Øresundsbron på oppmærksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranchen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002.

Referencer

- Arendt, Hannah, »Walter Benjamin: 1892–1940«, *Illuminations. Walter Benjamin: Essays and Reflections*, red. Hannah Arendt, Schocken, New York 1968, s. 1–55
- Bauman, Zygmunt, *Liquid Modernity*, Blackwell, Cambridge 2000
- Brandt, Maria, »Intet om alt. Svenske opfordringer og udfordringer«, *blog*, 17/04/2007, 15:17, <http://httpwwwmariabrandt.urbanblog.dk/2007/04/17/svenske-opfordringer-og-udfordringer/>, hentet september 2009
- Elkjær, Kristian, »En nytårshilsen fra Gjellerup«, *Famelkjaerblog*, *blog*, 01/01/2009, 19:45:49, www.famelkjaer.dk/blog/#home, hentet september 2009
- Fischer-Jørgensen, Eli & Ege, Jens, *Interneringskartoteket. Om Carsten Høeg og hans gruppe under besættelsen*, Museum Tusculanum, København 2005
- Frederikke, »Det kan jeg lide, venner. Vinyl och Sweden dansar«, *blog*, 31/05/2009, 21:27, *Fredesblog* <http://fredesblog.wordpress.com/2009/05/>, hentet september 2009
- Frederiksen, Réne, »Sverige igen, igen«, *blog*, 07/02/2005, <http://www.renefrederiksen.dk/category/malmo/S>, hentet september 2009
- Goldschmidt, Verner, Upublicerede dagbogsnotater, Sverige, oktober 1943
- Gyldendals Åbne Encyklopædi, www.denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_historie/Danmark_efter_1945/Paul_Fischer, hentet september 2009
- Morten, »Kaffelandskabet i Malmö«, *Kaffemorten – mine erfaringer i og med kaffe*, *blog*, 31/08/2009, <http://kaffemortentilamerika.dk/2009/08/31/kaffe-malm%C3%B8/>, hentet september 2009
- Pensky, Max, »Method and time. Benjamin's dialectical images«, *The Cambridge Companion to Walter Benjamin*, red. David S. Farris, Cambridge University Press, Cambridge 2004
- Pia-Charlotte, »Pendlerlivet på Øresund fra 1973-2000 med div. ophold del 3«, *blog*, 12/02/2009, Pia-Charlotte Weblog, www.pia-charlotte.com/?p=1743, hentet september 2009
- Ramogens, 2009. »Scandinavian Shuffle«, *blog*, 29/06/2009, www.ramogens.dk/?p=163, hentet september 2009
- Shields, Rob, »Flow as a New Paradigm«, *Space and Culture* 1/1997, s. 1–7
- Stigsgaard, Mathias »Læserne: Det sejler på Øresund«, 27/08/09 kl. 18:57, *Jyllandsposten netversion*, <http://jp.dk/rejser/andet/article1796486.ece>, hentet september 2009
- Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. *Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Öresundsgränser. *Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, Centrum for Danmarksstudier 14, Makadam, Göteborg & Stockholm 2007

OM FÖRFATTARNA

Gunnar Alsmark, f. 1941. Verksam vid Etnologiska institutionen vid Lunds universitet. Har skrivit om integrationspolitik bl.a. i Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien (red. med Tina Kallehave & Bolette Moldenhawer, 2007) samt i artiklarna »Masooma – Ugandan-Asian Muslim Swede«, Beyond Integration. Challenges of belonging in diaspora and exile (red. Maja Povržanović Frykman, 2001) och »När två gånger två blir fem. Om tyst kunskap – och tystnad«, Att möta främlingar (red. Göran Rystad & Svante Lundberg, 2000).

Caroline Beck, f. 1974. Uddannet cand.mag. i folkloristik fra Københavns Universitet og med studieophold ved etnologi i Lund. Kandidatafhandling Når vi taler om kærlighed. Folkloristiske fortolkninger af samtaler om kærlighedslivet i 2001. Løser opgaver som rådgiver og kulturanalytiker med virksomheden Nueva og har i denne sammenhæng bl.a. været involveret i Øresundskomiteens udvikling af visionsindhold for Øresundsregionen 2025.

Per Olof Berg, f. 1946. Professor i företagsekonomi vid Stockholms universitet. Han har under många år intresserat sig för hur stora städer och regioner strategiskt profilerar sig, och positioneras i relation till varandra på internationella marknader. Tillsammans med Anders Linde-Laursen och Orvar Löfgren har han varit redaktör för två antologier om Öresundsregionen, och som chef för Stockholm School of Entrepreneurship svarat för den svenska delen av forskningen kring ett utvecklingssamarbete mellan huvudstäderna runt Östersjön (BaltMet-projektet). För närvarande arbetar han med ett av Vetenskapsrådet stöttat projekt om »varumärkning av stora städer i det globala rummet«.

Markus Idvall, f. 1964. Arbetar som forskare och lärare på avdelningen för etnologi vid Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet. Disputerade 2000 på avhandlingen Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid. Skriver om segling, rörlighet och Öresundsregionen i antologin Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum (red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, 2007).

Orvar Löfgren, f. 1943. Professor emeritus i etnologi vid Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet. Hans forskning är framförallt inriktad på kulturanalyser av vardagsliv. 1996–2004 ledde han ett tvärvetenskapligt projekt kring bron, »Att frambesvärja en transnationell region«, och har skrivit om regionen i många sammanhang. Hans senaste bok är *The Secret World of Doing Nothing* från 2010, skriven tillsammans med Billy Ehn.

Fredrik Nilsson, f. 1967. Docent i etnologi och verksam vid Historiska Studier samt Barn, Unga & Samhälle, Malmö högskola. 1999 publicerades boken *När en timme blir tio minuter*. År 2000 försvarade Nilsson doktorsavhandlingen *I rörelse vari han studerade skandinavismens politiska praktiker*. 2003 publicerades *Aktiesparandets förlovade land* där han diskuterade hur aktiemarknaden hade påverkat människors vardag. 2007 var han medredaktör för *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum* (med Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard).

Tom O'Dell, f. 1962. Professor i etnologi vid Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet. Han har tidigare utgivit *Culture Unbound. Americanization and Everyday Life in Sweden* (1997) och har redigerat ett antal böcker om upplevelseekonomin, bl.a. *Nonstop! Turist i upplevelseindustrialismen* (1999) och *Upplevelsens materialitet* (2002) samt *Experiencescapes. Tourism, Culture and Economy* (2005). Hans senaste bok, *Spas. The Cultural Economy of Hospitality, Magic and the Senses*, ges ut under 2010.

Per-Markku Ristilampi, f. 1958. Docent i etnologi och verksam vid IMER, Malmö högskola. Hans forskning har rört sig kring frågor om socialt utanförskap i urbana miljöer. På senare år har Ristilampi arbetat med kopplingen mellan plats och identitet i ett Öresundssammanhang, bl.a. i antologin *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum* (red. Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard, 2007), och har här också kommit att beröra frågor kopplade till platsidentitet och konstnärliga framställningar.

Karen Lisa Goldschmidt Salamon, f. 1964. Antropolog og PhD i ledelse; uafhængig forsker, rådgiver og skribent med firmaet www.etnograf.dk. Hendes primære forskningsområder er management som kulturel praksis, moderne sociale bevægelser og postindustriell design og kunstproduktion. De seneste år har hun blandt andet publiceret forskning om kulturhuse i danske lokalsamfund og om hverdagslivs-konsekvenserne af evalueringsskultur og »lean« New Public Management.

Hanne Sanders, f. 1957, professor i historia vid Lunds universitet och föreståndare för Centrum vid Danmarksstudier. Har lett projekt, forskat och skrivit om Skånelandskapens övergång till Sverige och Öresundsregionens historia från 1658 till i dag, bl.a. i Nyfiken på Danmark – klokare på Sverige (2006), Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum (2007) och Efter Roskildefreden 1658. Skånelandskapen och Sverige i krig och fred (2008).

Guje Sevón, f. 1943. Professor i ekonomisk psykologi vid Handelshögskolan i Stockholm från år 2001. Mellan åren 1987 och 2001 var hon professor i Företagsledning och Organisation vid Svenska Handelshögskolan i Helsingfors. Hon har också arbetat som gästprofessor vid Handelshögskolan i Köpenhamn och som forskare vid bl.a. Scancor, Stanford University. Bland hennes senare publikationer finns Managers, Ideas and Jesters. EFI Electronic Publications (med L. Välikangas, 2009), The Thin End of the Wedge. Foreign Women Professor as Double Strangers in Academia. Gender, Work & Organization (2008) och antologin Global Ideas. How Ideas, Objects and Practices Travel in the Global Economy (2005; båda med B. Czarniawska).

Christian Tangkjær, f. 1966. PhD, i dag partner i Muusmann A/S med fokus på ledelses-, strategi- og organisationsudvikling i offentlige organisationer. Han har i perioden 1994–2005 været ansat ved Copenhagen Business School som forsker og underviser. Fra 2005 til 2007 har han været udviklings- og kommunikationschef ved BEC Business Education College og fra 2007 til 2009 sekretariatschef ved ACE Denmark – Akkrediteringsinstitutionen. Der udover har han været selvstændig ledelseskonsulent. Endelig er han ekstern lektor ved Copenhagen Business School (Institut for ledelse, politik og filosofi). De faglige interesser og forskningsområder er strategisk ledelse i offentlige organisationer, ledelsesvilkår og styringsteknologier i det offentlige, ledelse af uddannelsesinstitutioner og regionaludvikling. Han har været med i flere forskningsprojekter rettet mod Øresundsregionen i perioden 1994–2005.

Jacob Vestergaard, f. 1953. Markedsdirektør i Øresundsbro Konsortiet. Han er uddannet journalist og har studeret økonomi og international politik i England og Danmark. Har været redaktør på Morgenavisen Jyllands-Posten og har siden 1987 arbejdet med kommunikation og markedsudvikling først på Storebæltsbroen mellem Fyn og Sjælland, dernæst Øresundsbron mellem Skåne og Sjælland og fra 1. januar 2009 tillige er han tilknyttet Femern projektet mellem Tyskland og Danmark.

OM CENTRUM FÖR DANMARKSSTUDIER

Centrum för Danmarksstudier grundades den 25 september 1998 efter beslut av Lunds universitets styrelse; arbetet kom dock först igång år 2000. Det är en nätverksorganisation för forskare vid Lunds universitet med intresse för Danmark, vars övergripande syfte är att diskutera och problematisera Danmark och det danska från svensk horisont. För att detta ska kunna utvecklas på ett intressant och fruktbart sätt måste det ske i dialog med danska forskare. Tanken är att det självklara Danmark ska problematiseras genom att forskare i grannlandet börjar intressera sig för det, och detta intresse för det annorlunda, men ändå så likartade, kan sedan skapa nya frågor och nya svar i forskningen om Sverige.

En av huvuduppgifterna för oss har därför blivit de dansk-svenska forskarkonferenserna, där danska och svenska forskare träffas i Skåne för att diskutera en problemställning med dansk aktualitet, men där jämförelser med svenska förhållanden också är av stor betydelse. I samband med konferenserna har de medverkande forskarnas texter sammanställts till antologier i vår skriftserie. Några exempel på historiska konferensteman är N. F. S. Grundtvig, Danmark på 1100-talet, Søren Kierkegaard, gränser och identiteter i det tidigmoderna Norden; mer dagsaktuella problemkomplex som invandringspolitik och kulturarvsfrågor har också behandlats i konferensform.

Vi arbetar också aktivt för att sammanföra svenska Danmarksforskare med enskilda forskare, institutioner och nätverk i Danmark, i syfte att utveckla gemensamma projekt. Våra antologier om Ludvig Holberg i Norden, om H. C. Andersens kontakter med Sverige och det svenska och om den litterära romantiken i Sverige och Danmark är resultat av sådana samarbeten. På senare tid har vi även försökt inspirera till detta genom att anordna kortare workshops i Lund.

Utöver detta är ambitionen att i vår skriftserie ge ut viktig Danmarksforskning utförd vid svenska universitet. Här har vi exempelvis utgivit avhandlingar i litteraturvetenskap och historia, en volym om nordisk katolicism, en volym om äktenskapslagstiftning i början av 1900-talet och en volym om dansk och svensk litterär romantik.

Öresundsregionen har varit ett viktigt tema i Centrum för Danmarksstudiers arbete. Två större, externt finansierade, tvärvetenskapliga projekt har varit knutna till centret: det forskningsinriktade »Development of a Cross Border Region« och det mer förmedlingsorienterade, delvis EU-finansierade »Øresundsfolk« (www.oresundsfolk.se). Öresundsregionen finns även som en viktig tråd i bokserien och står i fokus för nu fyra antologier och en avhandling.

Vår målsättning är också att nå alla som är nyfikna på Danmark och Öresundsregionen i historien och i dag. Vi har därför försett bokserien med en populärvetenskaplig gren i mjukband, där vi hittills publicerat såväl historiska utsnitt (band 16 och 17) som personliga essäer om danskt och svenskt (band 13).

Det utåtriktade arbetet tar sig också uttryck i en kort intensivkurs i Köpenhamn varje år veckan efter midsommar. Vi har samarbetat med aktörer i Öresundsregionen från många olika sfärer – kultur, utbildning, näringsliv, administration och politik – och vi försöker förmedla kontakt med de många Danmarks- och Öresundsforskare som finns i vårt nätverk. Genom en föredragsverksamhet med både danska och svenska forskare har vi velat samla studenter, forskare och andra intresserade kring ämnen som är aktuella både i universitetsvärlden och i samhället utanför. Det är vår förhoppning att även vår skriftserie kan få alla dessa människor i både Danmark och Sverige att mötas och tillsammans bygga en bro av debatt och intellektuellt utbyte.

Serien Centrum för Danmarksstudier
(ISSN 1651-775x)

www.lu.se/danmarksstudier4

Nr 1: *Grundtvig – nyckeln till det danska?*

Red. H. Sanders & O. Vind, 2003

Nr 2: *Gustafs ansigter – selfvremstilling i Gustaf Munch-Petersens forfatterskab*

Martine Cardel Gertsen (avh.), 2003

Nr 3: *Ett annat 1100-tal. Individ, kollektiv och kulturella mönster i medeltidens Danmark*

Red. P. Carelli, L. Hermanson & H. Sanders, 2004

Nr 4: *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*

Jesper Falkheimer (avh.), 2004

Nr 5: *Holberg i Norden. Om Ludvig Holbergs författarskap och dess kulturhistoriska betydelse*

Red. G. Dahlberg, P. Christensen Teilmann & F. Thorsen, 2004

Nr 6: *Nordisk katolicism. Katolsk mission och konversion i Danmark i ett nordiskt perspektiv*

Yvonne Maria Werner, 2005

Nr 7: *H. C. Andersens underbara resor i Sverige*

Red. Ivo Holmqvist, 2005

Nr 8: *Kungamakt och bonderätt. Om danska kungar och bönder i riket och i Göinge härad ca 1525–1640*

Stefan Persson (avh.), 2005

Nr 9: *Tänkarens mångfald. Nutida perspektiv på Søren Kierkegaard*

Red. L. Koldtoft, J. Stewart & J. Holmgaard, 2005

Nr 10: *Vid gränsen. Integration och identiteter i det förnationella Norden*

Red. H. Gustafsson & H. Sanders, 2006

Nr 11: *Inte ett ord om kärlek. Äktenskap och politik i Norden ca 1850–1930*

K. Melby, A. Pylkkänen, B. Rosenbeck & C. Carlsson Wetterberg, 2006

Nr 12: *Bortom stereotyperna? Invandrare och integration i Danmark och Sverige*

Red. U. Hedetoft, B. Petersson & L. Sturfelt, 2006

Nr 13: *Nyfiken på Danmark – klokare på Sverige*

Hanne Sanders, 2006

Nr 14: *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*

Red. F. Nilsson, H. Sanders & Y. Stubbergaard, 2007

Om Centrum för Danmarksstudier

Nr 15: *Migration och tillhörighet. Inklusions- och exklusionsprocesser i Skandinavien*

Red. G. Alsmark, T. Kallehave & B. Moldenhawer, 2007

Nr 16: *Skåne i Danmark. En dansk historia till 1658*

Harald Gustafsson, 2008

Nr 17: *Efter Roskildefreden 1658. Skånelandskapen och Sverige i krig och fred*

Hanne Sanders, 2008

Nr 18: *Öresund – barriär eller bro? Kulturella kontakter och samhällsutveckling i Skåne och på Själland under järnåldern*

Red. Anne Carlie, 2008

Nr 19: *Kanon och kulturarv. Historia och samtid i Danmark och Sverige*

Red. L.-E. Jönsson, A. Wallethe & J. Wienberg, 2008

Nr 20: *Ett möte. Svensk och dansk litterär romantik i ny dialog*

Red. G. Hermansson & M. Nygaard Folkmann, 2008

Nr 21: *Wool and Society. Manufacturing Policy, Economic Thought and Local Production in 18th Century Iceland*

Hrefna Róbertsdóttir (avh.), 2008

Nr 22: *Lyksalighedens øer. Møder mellem poesi, religion og erotik i dansk og svensk romantik*

Gunilla Hermansson, 2010

Nr 23: *»Mitt hems gränser vidgades«. En studie i den kulturella skandinavismen under 1800-talet*

Kari Haarder Ekman (avh.), 2010

BILDLISTA

Omslag: Brofoto © Drago Prvulovic / MalmöBild. Öresundsbrokonsortiet; dalahäst foto © Anne-Marie Palm. Återgivet med tillstånd av Royal Copenhagen.

s. 10: Foto © Sydsvenskan / IBL Bildbyrå

s. 14: Foto © Susanne Ewers / Folklivsarkivet, Lund

s. 15: Diagram © Öresundsbrokonsortiet

s. 26: Diagram © Öresundsbrokonsortiet

s. 27: Diagram © Öresundsbrokonsortiet

s. 34: Foto © Ole Steen / Polfoto

s. 43: Diagram © Per Olof Berg & Guje Sevón

s. 45: Karta/illustration © CITYFÖRSTER network for architecture & SUSTURB

s. 48: Foto: © IBL Bildbyrå / Otto Ohms samling

s. 55: Foto © Susanne Ewers / Folklivsarkivet, Lund

s. 66: Foto © Susanne Ewers / Folklivsarkivet, Lund

s. 75: Fotocollage © Caroline Beck

Bildlista

- s. 78: Foto © Steen Brogaard. Öresundsbrokonsortiet
- s. 88: Foto © Sydsvenskan / IBL Bildbyrå
- s. 90: Foto © Torbjörn Carlson / Sydsvenskan / IBL Bildbyrå
- s. 94: Illustration © Bystrup Arkitekter og Designer
- s. 99: Foto: © Københavns Bymuseum
- s. 101: Foto © Erik Gleie / Polfoto
- s. 105: Affisch: © Københavns Bymuseum
- s. 109: Foto © Polfoto
- s. 114: Foto © Kristian Linnemann / Polfoto
- s. 120: Foto © Michael Mottlau / Polfoto
- s. 126: Foto © Linda Johansen / Polfoto
- s. 128: Foto © Johner Bildbyrå AB. Öresundsbrokonsortiet
- s. 132: Foto © Håkan Sandbring / Sydpol.com / IBL Bildbyrå
- s. 138: Litografi © Henry Heerup / BUS 2010
- s. 142: Foto © Orvar Löfgren
- s. 145: Foto © Jens Dresling / IBL Bildbyrå
- s. 161: Foto © Per-Markku Ristilammi
- s. 164: Foto © Anne-Marie Palm
- s. 180: Omslag © LT:s förlag, Stockholm 1974. Återgiven med tillstånd av Natur & Kultur
- s. 186: Foto © Markus Idvall
- s. 191: Foto publicerat 4.10.1973. Återgiven med tillstånd av *Trelleborgs Allehanda*
- s. 199: Foto © Michael Mottlau / Polfoto

- s. 201:** Foto: © IBL Bildbyrå / Otto Ohms samling
- s. 203:** Foto © Stig-Åke Jönsson / MalmöBild. Öresundsbrokonsortiet
- s. 205:** Foto © Ole Kilerich / Polfoto
- s. 206:** Foto: © IBL Bildbyrå / Otto Ohms samling
- s. 210:** Foto © Miklos Szabo. Öresundsbrokonsortiet

