



Per Olof Berg & Guje Sevón

"Öresundsregionen - finns den?"

ur

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.c185>

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.c185>

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

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 döväre 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 millenniumskiftet. 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?

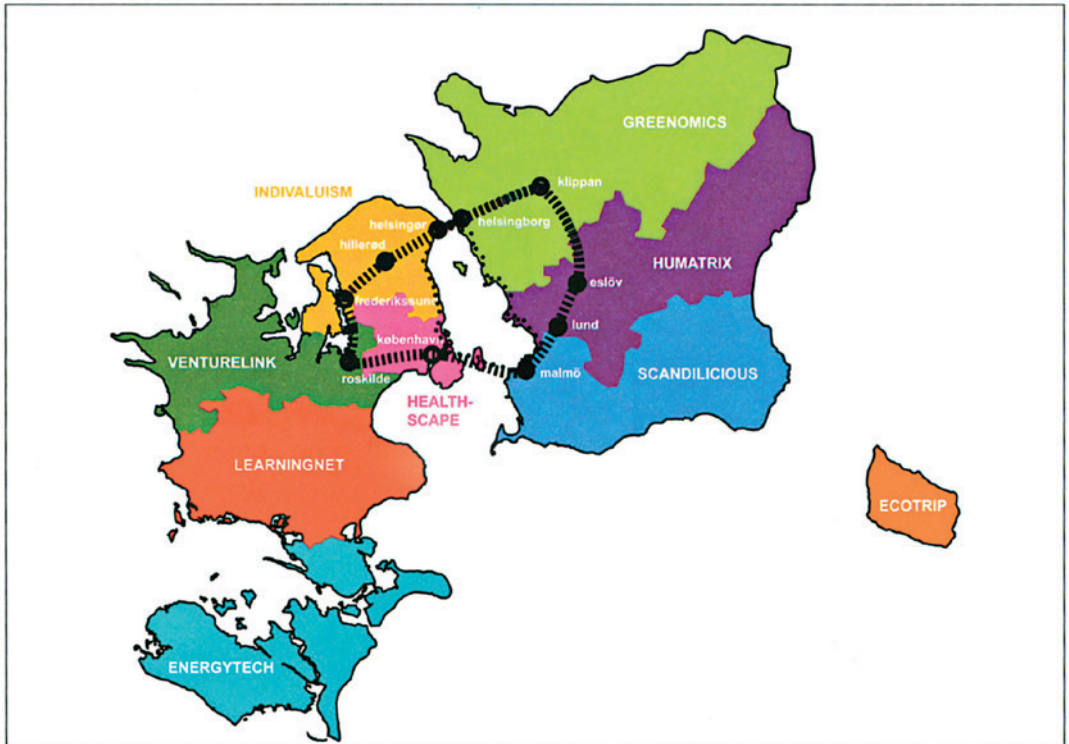
Öresundsregionen verkar ses på olika sätt av olika iakttagare, t.ex. som arbetsmarknadsprojekt, element i ett politikområde eller kompetenskluster, eller som olika fenomen, t.ex. som bro, region eller till och med som varumärke. Den uppfattas vidare olika vid olika tidpunkter: före, under och efter invigningen 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 Müchler, 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