



**Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson**

**"Inledning"**

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.c183>

Tryckt utgåva finns i bokhandeln:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm

[www.makadambok.se](http://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.c183>

A printed version is available through book stores:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden

[www.makadambok.se](http://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.

Se fullständiga villkor:

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

# 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup> 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.«<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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?<sup>5</sup> 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 Sjöland 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.<sup>6</sup>

De sätt på vilka brobygget organiserades och presenterades inför omvärlden kom att spegla många av den nya ekonomins favoritor: 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 ingenjers- 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.<sup>7</sup> 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 efterklokka: 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«.

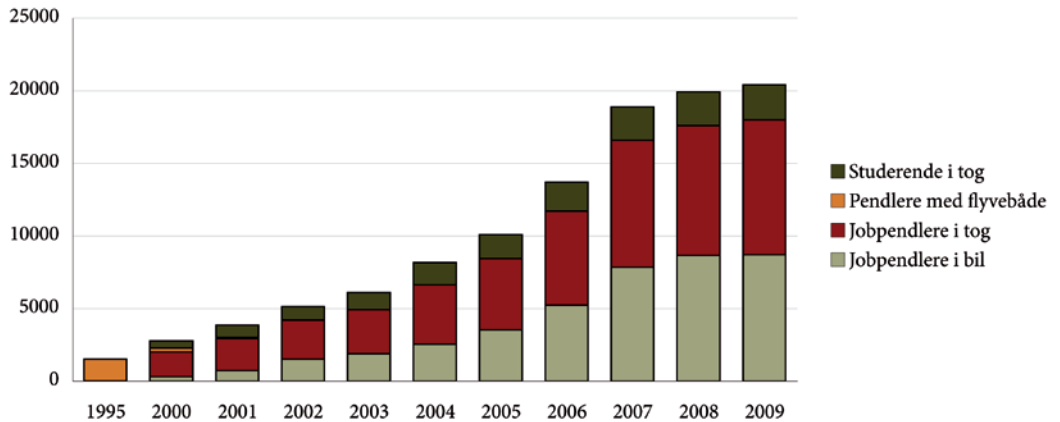
Det positiva med diskussionen kring barriärer var att den gav en mer realistisk bild av regionbyggets problem, ett slags tillnyktring efter euforin, men diskussionerna fick lätt en passiviserande effekt och inbjöd till klagosånger om vad *andra* borde göra för att integrationsprojektet skulle ta fart. 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 brons 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 beteckning<sup>8</sup> 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 fåfängan 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

Idivall, 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