



**Fredrik Nilsson**

**”Öresund Plaza: Om konsten att passera”**

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.c188>

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.c188>

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 upphovsperson för artikeln. Se fullständiga villkor:

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

# 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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«. <sup>5</sup> 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.« <sup>6</sup> I viss utsträckning kunde problemen hanteras »men under sommaren var det ändå ett tusental som körde ut på bron av misstag.« <sup>7</sup> 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.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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 drömfabrik<sup>10</sup> – storslagna visioner kring brons effekter på området avlöste varandra.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> Efter en inledande tveksamhet ökade emellertid trafiken »explosionsartat».<sup>13</sup> 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«. <sup>14</sup> 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.« <sup>15</sup> 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.« <sup>16</sup> 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. <sup>17</sup> 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.« <sup>18</sup> 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 gräns-passage.

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. <sup>19</sup>

Bron skapade regionauter, men dessa hade ett allt för starkt hastighetsbegär. Vid de tillfällen 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.« <sup>20</sup> 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. <sup>21</sup> 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.<sup>22</sup> »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.<sup>23</sup> 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.«<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup>

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.«<sup>26</sup> Guppet framstod som ett tecken på statligt förmynderi i otakt med en region som vilade på idén om flow och »snabba subjekt«.<sup>27</sup> 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.«<sup>28</sup> 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«.<sup>29</sup> 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.«<sup>30</sup> 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.«<sup>31</sup>

### *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.<sup>32</sup> Gränsen kan därmed ge upphov till såväl legal som illegal trafik. De första rapporterna kom efter endast en dryg månad: »Öresundsbron – den nya smuggelvägen«.<sup>33</sup> 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.«<sup>34</sup> 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.<sup>35</sup>

Siffror har en besvärjande kraft.<sup>36</sup> 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.«<sup>37</sup> 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.«<sup>38</sup> 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«<sup>39</sup> – 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.«<sup>40</sup>

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«.<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup>

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«.<sup>43</sup> 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