



Jacob Vestergaard

"Broen der byggede broer! En beretning om de strukturelle og menneskelige forandringer omkring Øresund siden år 2000"

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.c184>

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.c184>

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 upphovsperson för artikeln. Se fullständiga villkor:

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

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?

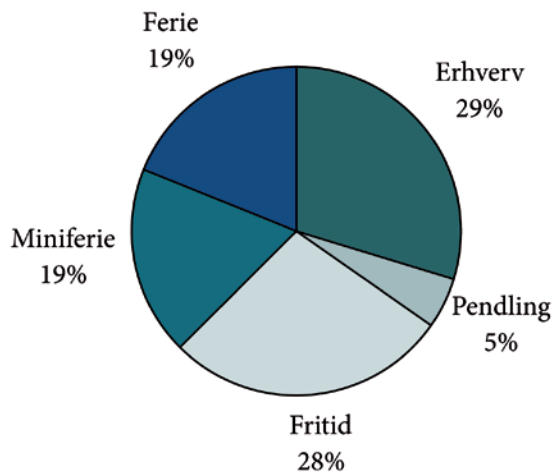
Den bratte stigning i den danske handel i Sverige er et yderligere hop på integrationsstigen. For selvom den svenske kronekurs retter sig igen, så er der i kraft af »tilbudsperioden« skabt en varig viden om og kontakt med de svenske butikker hos en ny, stor gruppe danskere. De vil fortsat finde fordele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

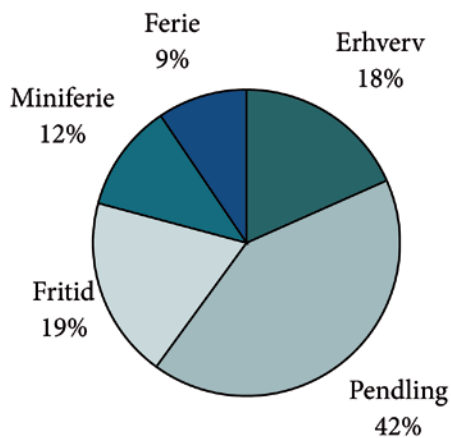
Alle disse ting har naturligvis betydet en voldsom stigning i trafikken: I 2001 (det første hele driftsår for Øresundsbron) tog 35.000 mennesker over broen hver dag i tog og bil. I 2009 var tallet 72.000. Men i 2001 var 66 procent af biltrafikken ferie- eller fritidsrejser, mens det tal i 2008 kun udgjorde 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.

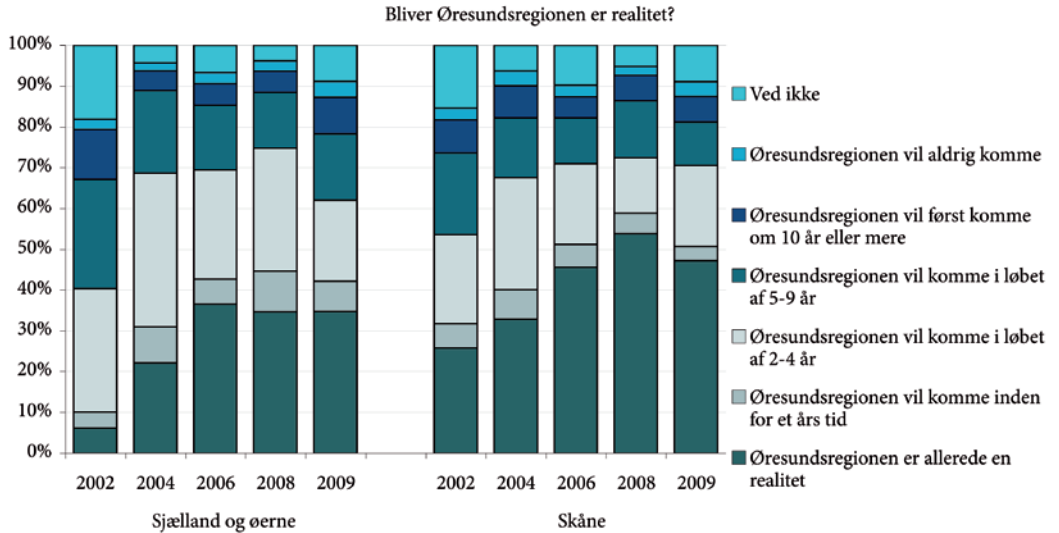
Broen har altså udviklet sig til at være en vigtig trafikåre i hverdagen i Øresundsregionen. Det har naturligvis også påvirket opfattelsen af broen og regionen. Mange flere er positive over for broen, som opfattes som effektiv, tilgængelig, moderne, brobyggende og hjælpsom. Flere og flere mener, at Øresundsregionen 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.