

Markus Idvall, Anna Palmehag & Johan Wessman (red.)

CHECKPOINT 2020 - Människor, gränser och visioner i Öresundsbrons tid
(2020)

Serie: Centrum för Öresundsstudier nr 40, ISSN: 1651-775X

Upplaga för elektronisk publicering för forsknings-, utbildnings- och biblioteksverksamhet och ej för kommersiella ändamål. Publicerad med tillstånd från Makadam förlag.

DOI: 10.37852/oblu.374

ISBN 978-91-7061-306-7 (tryck)

ISBN 978-91-7061-806-2 (PDF)

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm
www.makadambok.se

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

Published by permission from Makadam Publishers.

DOI: 10.37852/oblu.374

ISBN 978-91-7061-306-7 (print)

ISBN 978-91-7061-806-2 (PDF)

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden
www.makadambok.se



Denna Creative Common-licens betyder att du som använder verket måste erkänna ovanstående som upphovspersoner; att spridning av texten är tillåten, men endast i icke-kommersiella sammanhang; att verket inte får bearbetas.

CHECKPOINT 2020

Centrum för
Öresundsstudier

40

i samverkan med
Öresundsinstitutet

Människor, gränser och visioner i Öresundsbrons tid

Red. Markus Idvall,
Anna Palmehag
& Johan Wessman



CHECKPOINT 2020

Människor, gränser och visioner i Öresundsbrons tid

RED. MARKUS IDVALL, ANNA PALMEHAG
& JOHAN WESSMAN

*Utgiven i samverkan mellan
Centrum för Öresundsstudier
vid Lunds universitet
Øresundsinstituttet
Makadam förlag*

MAKADAM FÖRLAG
GÖTEBORG · STOCKHOLM
WWW.MAKADAMBOK.SE

CENTRUM FÖR ÖRESUNDSSTUDIER 40
SERIEREDAKTÖR JOHANNA RIVANO ECKERDAL

*Kopiering eller annat mångfaldigande
kräver förlagets särskilda tillstånd.*

© 2020 respektive författare, Centrum för Öresundsstudier och Makadam förlag
Omslagsillustration © Anna Palmehag / News Øresund
© för illustrationer, se bildförteckning s. 225
Översättningar till danska av Kristoffer Dahl (s. 47), Camilla Neve Lieknins (s. 137, 158, 195),
Sofie Paisley (s. 70, 104) och Thea Wiborg (s. 109, 188)

Tryck Bulls Graphics, Halmstad 2020
ISBN 978-91-7061-306-7
ISSN 2001-9874

Innehåll

CHECKPOINT 2020 11

Inledning

Markus Idvall & Anna Palmehag

Intervjuer

DEN DOLDA VÄGEN ÖVER ÖRESUNDSBRON 19

SVENSKA, DANSKA ELLER ”SKANDIGRÖT” 24

UNG SKATER LOKKET AF KREATIVT GYMNASIUM I MALMØ 28

ØRESUNDSFOLDEN 35

Et essay om grænsens kompleksitet og dødelighed

Marie Sandberg

Intervjuer

PASKONTROLLANT ER ET VARMERE JOB, END HUN TROEDE 47

RUMÄNSK AKADEMIKER EFTERLYSER EN VÄG IN PÅ
ARBETSMARKNADEN 50

FRÅN ÖRESUNDSREGIONEN TILL GREATER COPENHAGEN 57

Opinioner, berättelser och varumärken

Jesper Falkheimer

Intervjuer

FRA BROMODSTANDER TIL ØRESUNDSENTUSIAST 70

MED UTSIKT MOT SVERIGE 74

HAMNFUSION GAV MER ÄN EKONOMISK VINST 77

ØRESUNDSREGIONEN SOM CENTER OG PERIFERI 87

Arbejdsmarked, tilgængelighed og den ulige geografi

Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther

Intervjuer

HON HAR SIN BAS PÅ BÅDA SIDOR SUNDET 101

”DANMARK HOLDER AF SINE FISKERE – I SVERIGE SES VI SOM EN
PITTORESK FAGGRUPPE” 104

DET SVENSKA MARKED SPARKEDE DØRE OP FOR DANSK
TEGNESTUE 109

BIOLOGEN PÅ PEPPARHOLM 113

ÖRESUNDSREGIONEN SOM IMAGINÄR PLATS OCH UTOPISKT
GRÄNSLAND 119

Den dansk-svenska publikens oplevelse av tv-serien *Bron*

Tina Askanius

Intervjuer

KØBENHAVN BLEV EN FRISTAD, DA MALMØ FØLTES FOR
LILLE 132

FORSKELLE I DANSK OG SVENSK KULTUR GIVER DYNAMIK I
ARBEJDSLIVET 137

MED EN MUSIKALISK MISSION 141

TRO FLYTTER MÅSKE BJERGE, MEN EN BRO BEVÆGER
MENNESKER 147

Når kosmopolitter og lokale mødes i den regionale skabelsesproces

Christian Tangkjær

Intervjuer

FORSKNINGSANLÆG GJORDE TYSKE RALF TRANT TIL
ØRESUNDSBORGER 158

”JAG VILL BO DÄR DET HÄNDER” 162

MED PINGISVÄSKAN ÖVER ØRESUNDSBRON 166

GRÄNSENS ÅTERKOMST 177

Bron, den djupa staten och modernitetens skiftande skepnader

Per-Markku Ristilammi

Intervjuer

LIVET SOM ”KÆRLIGHEDSFlyGTNING” 188

INTERNATIONELL REKRYTERING LYFTE DANSK E-HANDELSJÄTTE I
MALMÖ 191

TOGKONTROLLØREN SOM ER BLEVET ØRESUNDSPENDLERNES
FAVORIT 195

TJUGO ÅR MED BRON 203

Epilog

Johan Wessman

Medverkande författare 220

Bildförteckning 225

Om Centrum för Öresundsstudier 228

Om Øresundsinstituttet 230

FAKTA OM ÖRESUNDSFÖRBINDELSEN

Beslut:

23 mars 1991 skrev Danmark och Sverige under avtalet om att bygga en fast förbindelse över Öresund.

Invigning:

1 juli 2000.

Längd:

Den fasta förbindelsen över Öresund består av en bro och en tunnel under farleden Drogdenrännan samt en konstgjord ö, Pepparholm, som förbinder bron och tunneln. Förbindelsen är sammantaget 16 km lång, varav tunneln och ön Pepparholm båda är omkring 4 km långa.

Kostnad:

Öresundsförbindelsen kostade totalt 30,1 miljarder DKK i 2000 års penningvärde

– varav kust till kust 19,6 miljarder danska kronor

– varav landanläggningar 10,5 miljarder danska kronor.

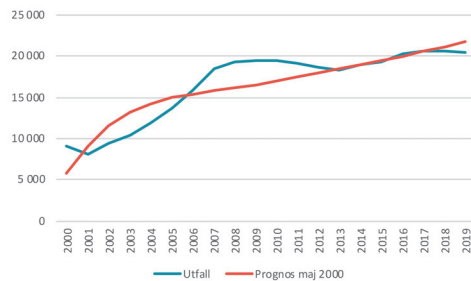
Ägare:

Öresundsförbindelsen har byggts och ägs av Øresundsbro Konsortiet som i sin tur ägs av den svenska och danska staten genom bolagen Svedab AB respektive A/S Øresund (dotterbolag till statliga Sund & Bælt Holding). Øresundsbro Konsortiet sköter driften av vägförbindelsen samt förvaltar järnvägsförbindelsen.

Beslutet: <https://www.oresundsbron.com/sv/info/oresundsbrons-historik>

Kostnaden: <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta-sa-mycket-kostade-oresundsbron-och-citytunneln/>

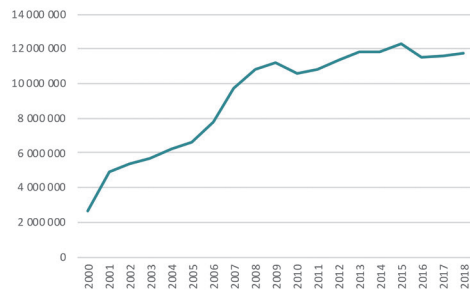
FORDONSTRAFIKEN ÖVER ÖRESUNDSBRON (DYGNSMEDELTA)



Källa: Öresundsbron.

Figur 1: Fordon över Öresundsbron: jämförelse prognos maj 2000

TOGREJSER ÖVER ØRESUND (ANTAL PASSAGERER)



Källa: Öresundsbron och Skånetrafiken.

Figur 2: Tågresenärer över Öresundsbron

CHECKPOINT 2020

INLEDNING

Markus Idvall & Anna Palmehag

Den fasta förbindelsen över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö fyller 20 år. ”Öresundsbron”, som den heter i folkmun trots att den är både bro och tunnel, är ingen gammal byggnation. Invigd den 1 juli år 2000 har förbindelsen, jämfört med veteraner som Ölandsbron (invigd 1972) eller Lilla Bältbron (1935), för att inte tala om Brooklyn Bridge (1889), få år på nacken. Samtidigt är den inte längre en nyanlagd bro med stor allmän förväntan omkring sig. Nu har vi i stället en bro som i egenskap av fast förbindelse för tåg- och biltrafik över Öresund är en daglig eller återkommande färdväg för många människor i regionen.

Öresundsbron befinner sig därför i en fas där den allt oftare tas för given i olika sammanhang. Den väcker inte de största och hetaste förväntningarna längre. Den har helt enkelt förlorat mycket av sin visionära kraft och alltmer förvandlats till en färdväg bland andra vägar i regionen. I denna jubileumsantologi vill vi beskriva och kritiskt granska vad denna nya, mer vardagliga fas innebär både för själva förbindelsen och för Öresundsregionen i stort. I gränsområdet mellan Sverige och Danmark har strävan efter ökad transnationell integration varit stark i flera år, men också haft svackor. Initiativet till boken har tagits av Centrum för Öresundsstudier vid Lunds universitet och dansk-svenska Øresundsinstitutet, och resultatet har växt fram genom ett samarbete mellan forskare vid Copenhagen Business School, Københavns universitet, Malmö universitet och Lunds universitet (genom Centrum för Öresundsstudier) samt analytiker och journalister på Øresundsinstitutet med bakgrund i både Danmark och Sverige, som tillsammans delar ett intresse för utvecklingen i Öresundsregionen.

Öresundsbron var redan under sin byggfas på 1990-talet föremål för olika diskussioner och visioner om vad den kunde tänkas komma att betyda för regionen.¹ Flera

publikationer utgavs om vad den nya bron skulle tillföra det svensk-danska gränsområdet ur samhällsbyggnadssynpunkt. Det handlade om både framtidsscenarier och analyser av människors förväntningar.²

Bron har fortsatt att engagera forskare, journalister och debattörer även efter sin invigning. Den har visserligen sällan stått i centrum för diskussionen. Men den har genom sin trafik varit själva förutsättningen för den debatt som har pågått och fortfarande pågår om gränsregionens utvecklingsmöjligheter med hänsyn till politiska, sociala, ekonomiska och kulturella aspekter.³ I *En region i kläm. Berättelsen om Öresundsregionen*, ett aktuellt exempel på denna debatt, fastslår geografen Christer Persson och historikern Hans-Åke Persson att Öresundsbron alltjämt är en stark symbol för gränsöverskridande samarbete, men att utvecklingen på senare tid utmärks av vad de uppfattar som en tillbakagång för Öresundsregionen. Pendlarna på bron har blivit färre än de var för några år sedan och politiker och tjänstemän tycks vara allt mindre engagerade i gränsregionens framtid, menar författarna.⁴

Denna antologi har ett särskilt fokus på gränsregionens utveckling under senare år, en period som har präglats av de gräns- och identitetskontroller som både Sverige och Danmark har infört vid olika tillfällen med början i november 2015. Den svenska regeringen började då tillämpa gränskontroll vid inresa till Sverige som en åtgärd för att få överblick över det stora antal ankommande flyktingar som under en tid hade satt det svenska flyktingmottagandet under hård press. Kontrollen vid gränserna förstärktes sedan i januari 2016 då bolag som transporterade människor med tåg, buss och färja ålades utföra en allmän id-kontroll av pass och resedokument vid stationer och färjelägen på väg mot Sverige. Det visade sig snabbt att denna allmänna kontroll innebar att flödet av resenärer och pendlare stoppades upp väsentligt och att restiderna med tåg över Öresund snabbt förlängdes. Gränskontrollen blev på så vis en skarp vändpunkt i brons korta historia genom att den bröt emot den grundprincip som fram till dess hade låtit människor och gods, inom sina givna ekonomiska ramar, röra sig förhållandevis fritt och obehindrat över Öresund. Hösten 2019 införde även den danska regeringen gränskontroller i Öresundsregionen. Syftet var främst att hindra den organiserade brottsligheten från att sprida sig över sundet och därmed inleddes en punktvis kontroll av resenärer från Sverige till Danmark. Strax innan denna bok gick i tryck utökades sedan de danska gränskontrollerna till att bli heltäckande. I samband med coronapandemin stängde Danmark nämligen sina gränser för andra nationaliteter än danskar, såvida de inte hade särskilda skäl för resan, så som exempelvis bostad eller arbete i Danmark.

I antologins sex forskarsäer och avslutande epilog möter vi en komplex bild som inbegriper både möjligheter och utmaningar för den gemensamma region som Öre-

sundsbron representerar. Marie Sandberg, etnolog vid Københavns universitet, skriver inledningsvis om hur bron ingår i ett gränssystem som är lika europeiskt situerat som det är lokalt. Det europeiska gränssystemet är enligt Sandberg ”veckat” genom att vara styrt av två olika logiker som får exempelvis Öresundsbron att i olika situationer växla mellan att vara en öppen och en relativt stängd gräns. Sandberg konstaterar att vår egen tid med gräns- och identitetskontroller kännetecknas av den stängda gränsens logik.

Jesper Falkheimer, forskare i strategisk kommunikation vid Lunds universitet, riktar i sitt bidrag uppmärksamheten mot de nya berättelser och föreställningar om bron och gränsregionen som har sitt ursprung i opinionsmätningar, medier och politiska organ. Varumärket Greater Copenhagen har blivit en utmanare i förhållande till begreppet Öresundsregionen samtidigt som, noterar Falkheimer, det breda engagemanget för gränsregionen under senare år har försvunnit. Frågan är förstås om detta falnande intresse är ett utslag av växande nationalism och inåtvändhet i Danmark och Sverige, eller om det snarare har att göra med att gränsregionen har blivit vardag för de flesta och därför saknar det nyhetsvärde som den en gång i tiden hade.

Høgni Kalsø Hansen och Lars Winther, geografer vid Københavns universitet, diskuterar utvecklingen av en ny sorts urbanisering i Öresundsregionen där olika platser tillgänglighet ställs på sin spets och kanske måste omvärderas. Köpenhamn och Malmö har i detta avseende uppenbart olika positioner i regionen. Den danska huvudstaden är självklart centrum i sin nationella kontext, medan Malmö utgör ett slags semi-periferi i Sverige. I grund och botten genomsyras gränsregionen av en form av geografisk olikhet där inte minst bron spelar en viktig roll.

Tina Askanius, medie- och kommunikationsforskare vid Malmö universitet, visar hur Öresundsbron också är en angelägenhet inom populärkulturen. I sitt bidrag framhåller hon betydelsen i detta sammanhang av den internationellt framgångsrika tv-serien *Bron/Broen*. Serien och dess publik skapar en föreställd Öresundsgemenskap med utgångspunkt i den rörelse över bron som gestaltas i de olika avsnitten. Öresundsregionen framträder som ett slags utopiskt gränsland där städerna Köpenhamn och Malmö blir en enhet och där den nya tidens regionauter rör sig i ett till synes gränslöst rum.

I Christian Tangkjær's essä får vi följa med till en tid i början av 2000-talet då Öresundsbron ännu var en färsk nykomling i gränsregionen. Tangkjær, som är extern lektor vid Copenhagen Business School, beskriver hur personer som han mötte under resor i gränslandet på olika sätt förhöll sig till vad bron och den nya regionen skulle representera. I detta identitetsarbete blev ”kosmopoliter” och ”de lokala” två möjliga förhållnings-sätt visavi den nya gränsregionen. Ännu i dag känner vi igen hur dessa två kategorier på sätt och vis styr Öresundsbrons komplexa betydelse, liksom gränsregionens benägen-



I november 2015 införde den svenska regeringen gränskontroller för resande från Danmark och Tyskland. I januari 2016 tillkom även ett så kallat transportörsansvar som innebär att det krävdes id-kontroller på dansk mark för resor med tåg, färjor och bussar till Sverige. Trängseln och förseningarna för Öresundstågens resenärer blev stora.

het att engagera, eller inte alls engagera, grupper och individer i olika sammanhang.

Per-Markku Ristilammi, etnolog vid Malmö universitet, visar hur Öresundsbronns del i flyktmottagande och organisation av gräns- och identitetskontroller kan vara ett första tecken på att Danmark och Sverige är på väg in i en ny modernitet eller tidsanda som kännetecknas av en fördjupad nationalstatsorientering, vilket i förlängningen leder till alltmer begränsande effekter för ett transnationellt gränsområde som Öresundsregionen.

I antologins epilog beskriver Johan Wessman, vd för Øresundsinstitutet, Öresundsregionens utveckling inte bara med bron under de senaste tjugo åren utan över ett par århundradens tid. Därtill kommenterar han en händelseutveckling som bokens övriga bidrag inte kunnat förhålla sig till, nämligen coronapandemin som brutit ut våren 2020 och vars omfattning och effekter vi i skrivande stund ännu inte kan överblicka för regionens del.

Boken består också av ett tjugotal intervjuer med människor som lever och verkar i Öresundsregionen. Företagare och passkontrollanter, kulturarbetare och pensionärer, tågvärdar och gymnasieelever beskriver hur de konkret upplever och ser på samspelet mellan de båda länderna, både i dag och framöver. Dessa porträtt ramar in de mer ab-

strakta och analytiska essäerna och ger ytterligare perspektiv på hur Öresundsbron gått från att vara något nytt och spännande till att bli en vardaglig del av många människors liv. Dessa personer upplever exempelvis regionen genom att arbeta i grannlandet – fler än 18 000 personer pendlar över Öresund varje dag, enligt den senaste statistiken från 2015.⁵ Eller genom att turista – antalet danska turister i Skåne ökar stadigt och antalet svenska turister i östra Danmark har legat stabilt under de senaste åren även om det minskat något under 2019, troligen på grund av valutaförändringen.⁶ Intervjuerna visar också att regionen och dess manifestation i form av bron kan symbolisera mycket olika saker för de människor som berörs av den.

Även politiker och andra makthavare som spelat viktiga roller vid bygget av Öresundsbron och framväxten av det regionala samarbetet får ta plats i boken, i ett något kortare intervjuformat. Det är ett medvetet grepp, då tyngdpunkten denna gång ligger mer på vardag än visioner. Intervjuerna har genomförts och skrivits av Öresundsinstitutets medarbetare Jenny Andersson, Sofi Eriksson, Camilla Neve Lieknins, Erik Ottosson, Anna Palmehag, Emil Persson, Thea Wiborg och Mandus Örabäck.

Direkta röster från pendlare och andra Öresundsbor är ytterligare en viktig del i denna bok. Citaten är hämtade från ett material som Centrum för Öresundsstudier och Öresundsinstitutet samlade in under 2018–19 i samarbete med Folklivsarkivet i Lund och Dansk Folkemindesamling och utgör ett slags broresenärernas kommentarsfält i förhållande till bokens essäer och intervjuer. De innehåller svar på frågor om bland annat vilka erfarenheter människor har haft som broresenärer och vilken betydelse de ser att bron har för Öresundsregionen. Broresenärernas röster används också i några av forskarsäerna (angående det insamlade materialet, se vidare faktarutan på nästa sida).

Med *Checkpoint 2020. Människor, gränser och visioner i Öresundsbrons tid* hoppas Centrum för Öresundsstudier och Öresundsinstitutet kunna bidra till en fortsatt diskussion om gränsregionens möjligheter och hinder med utgångspunkt i Öresundsbron – en numera vanlig men ändå speciell väg- och järnvägsförbindelse över ett gränsvatten. De forskaranalyser och porträtt som vävs samman tecknar en bild av en region där framgångssagan inte berättas lika högljutt som under brons första decennium, och där nationella beslut stramat åt och tydliggjort gränsen mellan länderna, men där människor och företag samtidigt fortsätter att röra sig över Öresundsbron.

Nu väntar de nästkommande 20 åren för denna gränsregion. Kan en diskussion och ett jubileum väcka liv i den symbolkraft som bron hade en gång i tiden? Eller lever symbolkraften fortfarande, fast på ett annat sätt än tidigare? Kan det vara så att Öresundsbron håller på att få en annan symbolisk laddning än sin ursprungliga, som var att sammanföra svenskt och danskt över gränsen?

»ÖRESUNDSBRONS BETYDELSE«

Lunds universitets Folklivsarkivs frågelista nr 252

Frågelistan "Öresundsbrons betydelse" spreds digitalt till allmänheten under perioden november 2018–september 2019. Genom Folklivsarkivet i Lund och Dansk Folkemindesamling vid Det Kongelige Bibliotek i Köpenhamn ställdes frågor om vilka erfarenheter olika broresenärer gjort genom åren. Vilka upplevelser har man haft som bilförare eller tågpassagerare över Öresundsbron? Vilka vanor och rutiner är en arbetsresa över bron förknippad med i dag? Vilka minnen genererar en nöjes- eller fritidsresa över bron? Hur kommer framtidens broresor att se ut? Och vilken betydelse har allt detta för Öresundsregionen?

Det kom in totalt 146 svar på frågelistan, varav ungefär 2/3 var från kvinnor och 1/3 från män. Den äldsta personen som svarade var född 1937 och den yngsta 1995. Medelåldern var runt 50 år. Majoriteten av svaren var skrivna på svenska och danska, men några enstaka också på engelska. De flesta svarande uppgav att de hade Malmö, Lund eller Köpenhamn som bostadsort, medan påfallande få svar kom in från boende vid de norra delarna av Öresund (Helsingborg och Helsingör). Alla svaren finns tillgängliga på Folklivsarkivet i Lund under accessionsnummer LUF M 27 881.

I denna bok presenteras ett antal citat, som vi plockat ur frågelist-materialet och som på olika sätt anknyter till bokens essäer, intervjuer och bilder. I de flesta fall är citaten lätt redigerade. De citerade svarspersonerna presenteras med kön och ibland ålder, yrke och bostadsort, men är för övrigt anonyma.

Noter

1. Markus Idvall, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund, 2000.
2. Se t.ex. Åke E. Andersson & Christian Wichmann Matthiessen, *Öresundsregionen. Kreativitet, integration, väkst*, Munksgaard, København, 1993; Uffe Palludan, *Öresundsbroens muligheder. Öresundsbroen, andre broer, trafik og fremtid*, Forlaget Fremad, København, 1994; Lise Lyck & P.O. Berg (red.), *The Øresund Region Building*, Copenhagen Business School, Copenhagen, 1997; Fredrik Nilsson, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund, 1999.
3. Se t.ex. Patrik Hall, Kristian Sjövik & Ylva Stubbergaard, *Nätverk söker förankring. Öresundsregionen i ett demokratiperspektiv*, Studentlitteratur, Lund, 2005; Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson (red.), *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*, Centrum för Danmarksstudier nr 24, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2010; Anders Olshov, *Øresundsregionen. Københavns uudnyttede mulighed*, Gyldendal Business, København, 2013.
4. Christer Persson & Hans-Åke Persson, *En region i kläm. Berättelsen om Öresundsregionen*, Universus Academic Press, Malmö, 2019.

5. Ørestat, "Pendlare och övriga inkomstmottagare från Sverige till Danmark efter bosättningskommun, arbetskommun, typ och kön (1997–2015)" och "Pendlare och övriga inkomstmottagare från Danmark till Sverige efter bosättningskommun, arbetskommun, typ och kön (1997–2015)".

6. SCB, "Gästnätter för samtliga hotell, stugbyar, vandrarhem, campingar, förmedlade privata stugor och lägenheter efter region och hemland. Månad 2008Mo1–2020Mo1"; Danmarks Statistik, "TURIST: Overnatninger efter overnatningsform, område, gæstens nationalitet og periode (1992–2019)".

Referenser

- Andersson, Åke E. & Matthiessen, Christian Wichmann, *Öresundsregionen. Kreativitet, integration, vækst*, Munksgaard, København, 1993
- Danmarks Statistik, "TURIST: Overnatninger efter overnatningsform, område, gæstens nationalitet og periode (1992–2019)", www.statistikbanken.dk (hämtat 6 mars 2020)
- Hall, Patrik, Sjövik, Kristian & Stubbergaard, Ylva, *Nätverk söker förankring. Öresundsregionen i ett demokratiperspektiv*, Studentlitteratur, Lund, 2005
- Idvall, Markus, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund, 2000
- Lyck, Lise & Berg, P.O. (red.), *The Øresund Region Building*, Copenhagen Business School, København, 1997
- Löfgren, Orvar & Nilsson, Fredrik (red.), *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*, Centrum för Danmarksstudier nr 24, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2010
- Nilsson, Fredrik, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund, 1999
- Olshov, Anders, *Öresundsregionen. Københavns uudnyttede mulighed*, Gyldendal Business, København, 2013
- Palludan, Uffe, *Öresundsbroens muligheder. Öresundsbroen, andre broer, trafik og fremtid*, Forlaget Fremad, København, 1994
- Persson, Christer & Persson, Hans-Åke, *En region i kläm. Berättelsen om Öresundsregionen*, Universus Academic Press, Malmö, 2019
- SCB, "Gästnätter för samtliga hotell, stugbyar, vandrarhem, campingar, förmedlade privata stugor och lägenheter efter region och hemland. Månad 2008Mo1–2020Mo1", <http://www.statistikdatabasen.scb.se> (hämtat 6 mars 2020)
- Ørestat, "Pendlare och övriga inkomstmottagare från Sverige till Danmark efter bosättningskommun, arbetskommun, typ och kön (1997–2015)" och "Pendlare och övriga inkomstmottagare från Danmark till Sverige efter bosättningskommun, arbetskommun, typ och kön (1997–2015)", <http://www.orestat.se/sv/oresunds-databasen-svensk> (hämtat 9 mars 2020)



Per Brunsgaard Petersen, tekniker, och Christer Bennborn, inspektionsvagnsförare, arbetar med underhåll av Öresundsbron och de inspektionsvagnar som kör under bron.

DEN DOLDA VÄGEN ÖVER ÖRESUNDSBRON

Jenny Andersson

Det finns ett annorlunda och relativt okänt sätt att transportera sig över Öresundsbron. Nämligen tre stycken inspektionsvagnar som hänger på skenor under bron och är vardera 30 meter långa och 22 ton tunga. De används för att underhålla brons järnkonstruktion och har byggts för att resenärerna ska störas så lite som möjligt när arbetet görs.

När Christer Bennborn, inspektionsvagnsförare, och Per Brunsgaard Petersen, tekniker, öppnar garaget vid brofästet på den svenska sidan breder en pampig utsikt över Öresund ut sig. Det är samtidigt svårt att förstå att den massiva inspektionsvagnen ska rymmas mellan den lilla luckan som finns i mitten av brons betongfundament och den ovanliggande järnvägsbanan, men den rullar fram utan problem.

I fem kilometer i timmen kör Christer Bennborn dagligen ut målare, elektriker, montörer eller reparatörer under förbindelsen. Säsongen sträcker sig främst från april till oktober, för under övriga delar av året sätter vädret ofta stopp. Per Brunsgaard Petersen koordinerar arbetet på kontoret och utbildar ny personal.

– När säsongen ute på bron är slut reparerar vi maskinerna till nästa år. Vi vill helst inte ha något stopp under säsongen, det blir alltför dyrt, säger han.

När inspektionsvagnen är framme där arbetet ska utföras roterar den så att de två kranarna i vardera ände kan fällas upp. På så sätt går det att utföra reparationsjobb och inspektioner längs brons sidor. För att flytta de två korgarna och vagnen finns tre joystickar och när alla tre delar är igång samtidigt kommunicerar man genom att tuta. På väggen i den lilla hytten står det skrivet i tusch: ”1 x tut = problem och 2 x tut = kaffe”.

Christer Bennborn har inrett den lilla hytten med mikrovågsugn och kaffebryggare.

Den erbjuder en vindstill vil från arbetet ute på vagnen. Han bjuder på nybryggt kaffe och chokladkolor. Det kan bli långa dagar ute på bron, men han stortrivs.

– Att komma ut med den här utsikten. Det är varierat och man träffar mycket folk. Sen är kollegorna bra och vi har ordentliga verktyg och rätt saker att jobba med, säger Christer Bennborn.

Både han och kollegan har tidigare jobbat på olika platser runtom i världen, Christer Bennborn som kranförare och Per Brunsgaard Petersen som mekaniker. Öresundsbron har givit dem en stabilitet. De har båda funnits med sedan starten och är egenföretagare. I början av hösten började deras senaste avtal att gälla, en upphandling som de för första gången lagt anbud på och vunnit tillsammans efter att deras respektive arbetsområden har lagts ihop. Avtalsperioden är tre år med option på ytterligare tre år.

– Det är en av de största utmaningarna, att behålla kunskapen. Det här är en speciell verksamhet, det är ingen vanlig arbetsplats, säger Per Brunsgaard Petersen och fortsätter:

– Det behövs några i en organisation som har kunskapen. Om allt upphandlas på nytt var fjärde till sjätte år, vem ska då sätta in folk i saker och lämna över? Det är något jag gillar, att man vet att man gör en skillnad för att det inte finns någon annan som kan det här.

Det underhållsarbete som görs från vagnen kan exempelvis vara förbättringsmålning eller att rensa de rör som dränerar vägbanan från vatten. Hittills har bland annat även brolagerskydden, som sitter på pelarna som bron vilar på, och armaturen på järnvägsdelen bytts ut. 2020 påbörjas det största underhållsarbetet i brons 20-åriga historia. Brons stålfackverk – den konstruktion som omger tågdäcket och har en karakteristisk sicksackform – ska målas om, vilket beräknas ta 13 år. När bron byggdes målades alla delarna på land, men nu är förhållandena annorlunda med omkringliggande kontaktledningar och tåg som kör förbi, väder och vind. 2032 väntas den 300 000 kvadratmeter stora ytan vara färdigmalad. Till det arbetet byggs tre specialdesignade målningsskåp som ska hänga på brons båda sidor.

Med rätt underhåll beräknas Öresundsbron hålla i 100 år, berättar Per Brunsgaard Petersen. Efter 20-årsjubileet kommer det att göras fler kontroller av förbindelsen.

– För bron väntar några tunga inspektioner efter 20 år och 25 år när det gäller stål och betong. De kommande åren blir hektiska, säger han.

De båda kollegorna kallar de tre inspektionsvagnarna Kungen, Drottningen och Prinsen, utan inbördes ordning. Huvudsyftet med dem är att störa trafiken så lite som möjligt genom att mycket av underhållsarbetet görs från undersidan. Vädret avgör om

teknikerna kan jobba från vagnen och vad de kan göra. Åskar det tas korgarna ned, men det är inga problem att befinna sig i vagnarna i oväder. Däremot kan vinden ofta ställa till problem. Christer Bennborn tar upp telefonen och visar de olika appar som han använder, men dagens vindstyrka på nio sekundmeter är helt normal. På vissa platser under bron känns vinden starkare än andra och lite förvånande får vinden mer fart och känns mer intill pelarna än uppe i korgen, menar Christer Bennborn.

Före avfärd med inspektionsvagnen görs en säkerhetsgenomgång som bland annat visar var man kan hissa ned sig för att bli räddad av båt, var hjärtstartaren finns och var bränslet är. Vagnarna drivs av dieselmotorer och nästa projekt för Christer Bennborn och Per Brunsgaard Petersen är att bygga om vagnarna så att de i arbetsläge kan drivas endast av batteri. De uppskattar att det kostar ungefär 2 500 kronor per timma att ha vagnen igång, inklusive själva underhållsarbetet. Då gäller det att ha rätt verktyg med sig ut så att jobbet går så snabbt som möjligt. Däremot tummar de inte på säkerheten, där får arbetet ta den tid som krävs.

Det är inte ofta bron stänger för trafik. Kollegorna berättar om en incident när ett lastfartyg som eventuellt var för högt absolut ville köra under och inte runt bron, om när trafiken stoppats på grund av speciella vindförhållanden med hög bläst och islossning från kablarna och när en amerikansk president kom på besök till Köpenhamn.

– Jag blev tagen av piketpolisen en dag, säger Christer Bennborn och fortsätter:

– Jag var ute på bron och skulle flytta vagnen. Jag hade parkerat på Pepparholm och gick vid sidan av järnvägen ut på bron. Det var den dagen Obama skulle landa på flygplatsen och bron var avstängd. Det var poliser i båtar, piketbussar och Hummerbilar – och så gick det en person på bron med uppdragen luvtröja för det var kallt, säger han och lägger skrattande till att han fick gå upp på vägbanan och visa legitimation innan han kunde gå vidare.

I passerkortssystemet finns 1 200 personer registrerade som någon gång under året arbetar med underhåll av Öresundsbron. Dagligen jobbar uppskattningsvis runt 20–25 personer med underhåll och fyra personer befinner sig på själva bron och utför arbeten. För Per Brunsgaard Petersen och Christer Bennborn styr inspektionsvagnarnas säsong jobbtiderna och de tar sin ledighet under vintertid när vagnarna står stilla.

– Har man en servicegen så blir det så. Både jag och Christer är sådana att vi håller semester när det passar. Vi rättar in oss efter det, säger Per Brunsgaard Petersen.

När vi passerar ett av brons betongfundament hänger en ställåda med stenar i botten ut från väggen. Det är ett fågelbo som Per Brunsgaard Petersen har byggt för de pilgrimsfalkar som finns kring förbindelsen. Christer Bennborn berättar att han ofta ser sål när han är ute och kör, och havsörnar på Pepparholm om vintern. Med jämna



Det kan bli långa dagar i inspektionsvagnen under Öresundsbron när målare, elektriker, montörer och reparatörer arbetar för att underhålla förbindelsen. Men Per Brungsaard Petersen, tekniker, och Christer Bennborn, inspektionsvagnsförare, stortrivs med sitt arbete. Utsikten, kollegorna och att de har ordentliga verktyg att jobba med bidrar, menar de.



mellanrum får vi göra uppehåll i samtalet för att vänta ut bullret av de tåg som passerar över våra huvuden.

Per Brungsaard Petersen bor på den danska ön Falster och pendlar måndag till torsdag till Öresundsbron medan Christer Bennborn har en kortare resa från skånska Bjärred. Christer Bennborn har precis haft en intensiv sommar med att köra ut målare på bron.

– Reparationsmålningar har gjorts i många år. Det är de här fyrkanterna man kan

se på kanten av bron som man har slipat och lagat när det har kommit rost. Där har vi kört med liften, säger han.

När det är dags för jultider pyntas Öresundsbron, signerat Per Brunsgaard Petersen. Han har designat de ljus som pryder brons fyra 203,5 meter höga pyloner och lagom till jul bildar en adventsljusstake.

– Det borde väl vara världens högsta adventsljusstake. Sedan jag började här har jag tänkt mig att vi skulle ha något julljus. Vi har pratat om olika varianter och det har varit lite motstånd ibland innan vi blev klara. Det här ljuset lyser faktiskt in mot pelaren, man ser inte ljuskällan. Det blir mer som en ljusring runt pylonen och ska upplevas som en flamma, säger han. Ljusen styr han från kontoret via en app i telefonen.

Per Brunsgaard Petersen konstaterar att en av utmaningarna med att jobba med underhåll av förbindelsen är att vara så osynlig som möjligt för att inte störa resenärerna. Inspektionsvagnarna är specialbyggda för Öresundsbron.

– Det är en speciell bro eftersom man har vägbanan högst upp och järnvägen som hänger ned undertill. Det gör att det är mycket teknik här nere. Signaler till tåg, högspänningskablar och transformatorkablar, säger Per Brunsgaard Petersen medan Christer Bennborn styr vagnen tillbaka in i garaget igen.

SVENSKA, DANSKA ELLER »SKANDIGRÖT«

Anna Palmehag

Laura Ramberg – själv dansk med svenskt påbrå – har en passion för det nordiska. Men i hennes arbete som administrativ chef för Husets Teater i Köpenhamn är det inte alltid lätt att få till någon dansk-svensk koppling i praktiken.

Sommaren 2018 presenterade Husets Teater en avgångsföreställning av elever från flera nordiska skolor, bland annat Teaterhögskolan i Malmö.

– Jag blev fruktansvärt besviken, för de visade sig vara danskar, säger Laura Ramberg.

Den mindre, delvis offentligt finansierade teatern som ligger på Vesterbro i Köpenhamn lockar ofta namnkunniga danska skådespelare till sina produktioner. Men aldrig svenskar. Även när Husets Teater för några år sedan tog emot en praktikant från Teaterhögskolan i Göteborg var han dansk.

– Det är det här med språket. Jag som är privilegierad och nordisk skulle väl tycka att vi kan göra som på film där alla pratar lite hur som helst, men så har vi inte gjort än, säger hon.

Laura Ramberg föddes in i en nordisk familj, med en svensk pappa som flyttade ihop med den danska mamman i Köpenhamn i samband med att dottern skulle födas. Det har givit henne en speciell relation till de båda språken. Som liten talade hon danska även med sin pappa, som i sin tur svarade på vad Laura Ramberg kallar ”skandigröt” – svenska med danska inslag.

– Jag tror att i den miljön han kom till tyckte de att ”du kan väl prata svenska”. Min mamma skulle dö om hon skulle behöva anpassa sin danska för att svenskarna skulle förstå. Alla antogs förstå varandra, alla norrmän pratade norska, alla svenskar svenska



I Husets Teaters källare ligger en bar och publiken får ta med sig dryckerna in på föreställningen, något som Laura Ramberg ser som en konkurrensfördel.

och alla danskar danska och alla förstod varandra. Något annat var inte respektfullt i den miljön, som var lite av en överklassmiljö. Man skulle förstå alla språken och man skulle läsa litteratur på alla språken, säger hon.

I tonåren började ändå Laura Ramberg tala svenska, vilket hon numera gör helt flytande – parallellt med danskan som fortfarande är hennes huvudspråk.

– Egentligen tycker jag att det är jättetrist att jag kände mig tvungen att börja prata svenska. Men jag hade ju 19 svenska kusiner som vägrade förstå mig och jag är enda barnet, så jag hade ett väldigt stort behov av att vara med dem och ha en släkt, säger hon.

Intresset för språk och det nordiska som hon fått med sig sedan barnsben har emel-

lanåt påverkat hennes vuxna yrkesbana som teaterproducent. Bland annat har hon drivit ett projekt där skådespelare från alla de nordiska länderna åkte till Färöarna och repade in texter från respektive land, utvalda som de bästa under det gångna året.

– Jag tyckte att det var så fantastiskt att de lästes på originalspråk, säger Laura Ramberg, som ändå i efterhand tycker att projektet var alltför ”uttänt”.

– Förutsättningarna var att här får ni de här fantastiska texterna, de här fantastiska skådespelarna och tre regissörer. Men det blev ett tvångsäktenskap. Det var jätteroligt de veckorna vi var i väg och vi reste till Norge med föreställningen. Men det var skitjobbigt och jättedyrt, säger hon.

Planen var att få lokala teatrar att betala för gästspel runt om i Norden, men så gott som alla tyckte i så fall att det vore bättre att översätta texterna till sitt eget språk.

– Och då dog idén lite för mig, säger Laura Ramberg, som tror att det är klokare att satsa på att låta redan framgångsrika föreställningar turnera i Norden än att försöka bygga nya konstellationer för samarbetets skull.

Hon öppnar försiktigt dörren till salongen och scenen på Husets Teater, där skådespelare repeterar inför en förestående premiär. För att inte störa dem visar Laura Ramberg i stället runt till den lilla kostymateljén på vinden, där varje vrå är fylld av tyger, plagg och färger, och till baren i källaren, med konkurrensfördelen att publiken får ta med sig sin dryck in i salongen. Hon är en av sju fast anställda på teatern, som tillfälligt tar in de personer som behövs till varje föreställning.

Bakom scenen är utbytet av personal större mellan Danmark och Sverige än bland skådespelarna, och det gäller inte bara Husets Teater.

– Som ljud- och ljusdesigners är ju språket inget hinder, säger Laura Ramberg.

Tidigare har hon själv arbetat några år som producent på Malmö stadsteater och försökte då anställa danskar.

– Sökande från Stockholm tyckte det var jobbigt att ta jobb i Malmö, medan de som var från Köpenhamn tyckte att det var spännande. Och som teater är det ju roligare att bli bemött av dem som tyckte det var skitspännande i stället för av dem som bara ”men åh, jag kan inte komma hem över helgen”, säger hon.

Framöver hoppas hon att fler lokala dansk-svenska teaterworkshops kan komma till stand, och att fler svenskar ska söka sig som publik till teatrarna i Köpenhamn. Kanske kan det hjälpa om föreställningarna textas, tror hon.

– Jag är inte så naiv att jag tror att man bara kan börja blanda språken. Alltså jag försöker ju alltid, men det är ju för att jag vill ha det här skandinaviska. Jag försöker alltid hindra folk från att prata engelska. Det känns fånigt när man hade kunnat lära sig 200 ord och sedan förstå och tala med varandra på sitt eget språk, säger hon.



Laura Ramberg, administrativ chef för Husets Teater i Köpenhamn, anser att svenskar och danskar är sämre på engelska än de tror och att det därför finns en stor poäng i att samtala på sina respektive modersmål.

I syateljén längst upp i teaterbyggnaden på Vesterbro i Köpenhamn skapas kostymerna till Husets Teaters föreställningar.

UNG SKATER LOKKET AF KREATIVT GYMNASIUM I MALMØ

Thea Wiborg

Det tager fem minutter for 16-årige Sander Bøgvad Mikkelsen at cykle fra sit hjem på Vesterbro til Hovedbanen. Herfra tager han Øresundstoget til Triangeln i Malmø sammen med syv af sine bedste venner. Fra Triangeln skal de med bus 2 til Sevedsgården, og det sidste stykke går de til Bryggeriets gymnasium, hvor skater-linjen lokker flere danske elever til.

Fra dør til dør tager det under en time at komme fra Vesterbro til Bryggeriets gymnasium i Malmø. Rejsen er bare et plus, synes den 16-årige, pendlende gymnasieelev.

– Jeg elsker turen. Det er en skøn togtur, og det er et plus at kunne se vandet hver dag. Det er en sindssygt god start på dagen, siger Sander Bøgvad Mikkelsen, som går i 1.G.

Han følges med syv af sine bedste venner, og i løbet af sine første måneder som Øresundspendler har han ikke oplevet nogle større bagsider ved pendlingen.

At Sander Bøgvad Mikkelsen har valgt en skole på den anden side af Øresund er ikke, fordi han er specielt interesseret i Malmø eller Sverige, men Bryggeriets gymnasium har en skateboard-linje, som ikke findes i Danmark. Der går cirka 150 elever, og 23 af dem er danskere. Skolen tiltrækker også elever fra Norge og resten af Sverige.

Et frikvarter er netop slut, men der er stadig klynger af elever, som står og snakker rundt omkring. Sander Bøgvad Mikkelsen har kun gået på skolen i et par måneder, men stopper op og hilser på flere af de andre elever, mens han hjemmavant viser rundt på skolen. Der er mange billeder på væggene, fotos af tidligere elever, malerier og posters, som er lavet af eleverne selv, samt en del avisudklip om skatere. I korridorerne står der sofaer, og ind gennem en åben dør ses kunstelever, som er i gang med at lave



Sander Bøgvad Mikkelsen, der går i 1.G på Bryggeriets gymnasium i Malmø, pendler fra Vesterbro hver dag.

gipsmasker. Døren til caféen er fuld af klistermærker, her dufter af kaffe, på væggen hænger farverige skateboards, og hele den ene side har vinduer ud til skaterhallen, hvor der i øjeblikket foregår en rensning af ramperne.

Det var ikke svært for Sander at vælge Bryggeriet som sit gymnasium, og han trives på den svenske skole. Han er imponeret over at få serveret varm, gratis vegetarisk kantine-mad hver dag, og at der udleveres Mac-computere til eleverne, men frem for alt synes han, at der er en god stemning på skolen, fordi alle elever har noget til fælles i forhold til skolens fire linjer: skateboard, tegneserie, film og foto samt fri kunst.

– For mig var det vigtigt, at skolen ikke er en helt almindelig gymnasieskole. Først og fremmest valgte jeg den for, at der er en skater-linje, men også fordi det er en meget kreativ skole. Den minder lidt om det, jeg er kommet fra. Jeg har gået på små skoler, hvor der er fokus på det kreative.

Det svenske sprog har ikke været noget problem for ham.

– Jeg er faktisk overrasket over sproget. Jeg havde regnet med, at det ville være sværere at forstå.

I det hele taget er han mest positivt overrasket over skolen og hele tilværelsen med



Bryggeriets
gymnasium
tiltrækker flere
danske elever
og er velkendt
i Københavns
skatermiljø,
fortæller
Sander Bøgvad
Mikkelsen.

at pendle. Han har flere venner fra København, som også har valgt Bryggeriets gymnasium, og han fortæller, at skolen er velkendt i Københavns skatermiljø. Alligevel kan der godt være nogle, der bliver lidt forbavsede, når han fortæller, at han går i skole i Malmø.

– Folk synes, det er fedt, men også lidt vildt, at jeg går i skole i et andet land.

Men i fritiden er han mest i København.

– Området omkring skolen er ikke så hyggeligt. Det er sådan lidt ghetto-agtigt. Man får ikke rigtig lyst til at hænge ud her, siger han og fortæller, at han dog har været lidt rundt i Malmø, blandt andet inde i centrum og på Stapelbädden i Västra Hamnen, hvor der er en udendørs skaterpark.

Havde skolen været placeret inde i Malmø, havde han måske brugt byen lidt mere, tror han. Men han kunne i hvert fald ikke tænke sig at bo i Malmø, for København er på mange måder mere attraktiv.

– Nogle gange bliver vi og skater i skaterparken på skolen. Men det er federe i København. Der er også flere fester. Det er en større by, og der er meget smukkere, synes jeg. Der er en flot arkitektur.

Det danske mediebillede af Sverige er ikke noget, han følger med i, han funderer ikke så meget over politik, og han synes ikke at opleve nogle større forskelle på danskere og svenskere. Men på skolen er det mest danskere og nordmænd, som hænger ud sammen.

– Svenskerne holder sig lidt for sig selv. De har måske lidt sværere ved at snakke med nye mennesker. Danskerne og nordmændene er rigtig gode venner. Vi kommer udefra, så det kan være derfor, vi har mere til fælles, siger Sander Bøgvad Mikkelsen og retter på den lillamønstrede hue, så den næsten havner helt nede i øjnene.

Det leder samtalen ind på, hvordan han tror, Øresundsregionen vil se ud i fremtiden. Det er ikke noget, han går og tænker så meget over, men han tror, at der vil komme hurtigere og billigere togforbindelser, og at flere dermed vil tage over Øresund i fremtiden. Det er for dyrt i dag, mener han.

– Jeg tror, at togene bliver lavet helt om, at det kommer til at gå hurtigere, og at toget kommer til at stoppe flere steder.

– Hvis de vokser op med hinanden fra barnsben, så bliver danskere og svenskere nok også mere vant til hinanden, siger Sander Bøgvad Mikkelsen.



INGVAR CARLSSON (Socialdemokraterna), Sveriges statsminister 1986–1991 och 1994–1996, studerade i slutet av 1950-talet vid Lunds universitet och åkte då ofta över till Köpenhamn tillsammans med sin blivande fru. Som statsminister var han den som 1991 undertecknade beslutet om att bygga Öresundsbron.

– Det ligger inte för mig att tala i jag-form när det gäller politiska beslut, utan jag brukar säga att vi gjorde det. Men jag anser att jag spelade en viktig roll för att bron kom till stånd. Det berodde också på mina egna erfarenheter.

Jag blev ordförande för det socialdemokratiska ungdomsförbundet och när det var nordiska möten i Köpenhamn brukade jag passa på att besöka Skånedistriktet. Då åkte jag båtarna, i alla väder, och tyckte inte att det var rimligt att det skulle vara så usla förbindelser. Jag bestämde mig för att när jag blir statsminister ska bron byggas.

– Jag är lite stolt över det beslutet. Varje gång jag åkt över bron eller flugit och sett den har jag fått en liten kick.

Anna Palmehag

HENNING DYREMOSE (Det Konservative Folkeparti), Danmarks finansminister 1989–1993, spillede en central rolle i forhandlingerne om Øresundsforbindelsen, som foregik sammen med Svend Auken, formand for Socialdemokratiet, og Sveriges statsminister, Ingvar Carlsson (Socialdemokraterna). Beslutningen om Øresundsbroen kom på et tidspunkt, hvor de partier, som var imod broen, var uden indflydelse. Samtidig havde den danske regering en vision om at gøre København til en nordeuropæisk metropol.

– Dét, der sker i 1989 med Murens fald, er, at regeringen har visioner om at udbygge hovedstaden til en metropol, som skal være en indgang til de demokratier, som opstår rundt omkring i hele Østersøen, og derudover skal den være en metropol, som konkurrerer med Berlin og Hamborg, så det bliver en af de store byer i Nordeuropa. Og i det lys er det så, at vi forhandler med Sverige om Øresundsforbindelsen, og det er i det samme lys, at vi vedtager Ørestaden og metroen, og det er også i det samme lys, at vi laver en række kulturelle opbygninger i København, for eksempel udbygger Det Kongelige Bibliotek med den Sorte Diamant. Vi så altså det hele som et led i at opbygge en nord-europæisk metropol.

I den tryckta versionen av boken fanns här en bild på Henning Dyremose.

Camilla Neve Lieknins

ØRESUNDSFOLDEN

ET ESSAY OM GRÆNSENS KOMPLEKSITET OG DØDELIGHED

Marie Sandberg

Første sæson af det populære, dansk-svensk producerede TV-drama *Broen* (2011) åbner med et lig, der dukker op midt på Øresundsbroen.¹ Vi befinder os i en ikke nærmere bestemt nutid, formodentlig et sted i begyndelsen af 2000'erne. Kriminalinspektør Martin Rohde, Københavns Politikreds, og Saga Norén, Länskrim Malmö, bliver tilkaldt og må nu samarbejde på tværs af grænsen for at finde gerningsmanden. Liget på broen viser sig at bestå af dele fra to forskellige kroppe: en kendt svensk politiker og en dansk prostitueret. Fundet af dette morbide sammensatte lig trækker således tråde på tværs af den dansk-svenske grænse. Mordfundet præsenterer Øresundsregionen som et friktionsløst rum for grænseoverskridende politisamarbejde og jurisdiktion muliggjort af en fælles politisk samarbejdsramme i EU, der gennem Schengen-samarbejdet siden 1986 og 1999 sikrer fri bevægelighed for varer, kapital, personer og tjenesteydelser – og opklaring af grænseoverskridende kriminalitet og mordgåder.²

I den polske forfatter, Nobelpristageren Olga Tokarczuks roman *House of Day, House of Night*, dukker et andet lig op på grænsen mellem Tjekkiet og Polen i begyndelsen af 1990'erne kort efter Murens fald.³ Liget er en tysk turist, som har fået et hjerteanfald og er faldet død om, bogstavelig talt med det ene ben i Tjekkiet og det andet i Polen. Turisten findes først af to tjekkiske grænsevagter, som i tusmørket flytter ligets ene ben væk fra den tjekkiske side, således at den afdødes krop nu befinder sig på den polske side af grænsen. Kort efter kommer to polske grænsevagter og finder det tyske lig på polsk territorium. De kigger kort på hinanden, hvorefter de ”i from stilhed tager fat i arme og ben og trækker kroppen over på den tjekkiske side af grænsen”.⁴

Tokarczuks historie fortæller om et grænsesystem, der adskiller sig markant fra det fri mobilitetsregime i Øresundsregionen karakteriseret ved det transnationale politi-

samarbejde inden for rammerne af det europæiske samarbejde i EU. Selvom Jerntæppet faldt i 1989, blev Tjekkiet og Polen først medlemmer af EU i 2004 og tiltrådte Schengen-konventionen i 2007. For grænsevagterne ved den tjekkisk-polske grænse i begyndelsen af 1990'erne var en død tysker på grænsen ensbetydende med bureaukrati, alenlange afrapporteringer og forsinkelser før vagtskifte.

Dette essay zoomer ud af Øresundsregionen med henblik på at diskutere regionens positionering som en del af det europæiske grænsesystem i EU. De døde kroppe på grænsen udgør hver især forskellige indgange til forståelsen af Europas grænser i fortid og nutid – og i fremtid. Jeg vil således anvende strategien ”to follow the corpse” med henblik på at diskutere nogle centrale implikationer ved det europæiske grænsesystem, som på én og samme gang har skullet håndtere to modsatrettede logikker: ved på den ene side at skabe radikal åbenhed gennem fri mobilitet indadtil og på den anden side at effektuere sikre grænser, hvilket ofte ses som ensbetydende med lukkede grænser. Lidt forenklet sagt hører den førstnævnte logik (fri mobilitet) til en transnational verdensorden (som har træk fra det imperiale verdenssystem), mens den anden logik (sikre grænser) hidrører fra den suveræne territorialstats logik (det westfalske system).⁵ Bidraget vil vise, hvordan de to sider af det europæiske grænsesystem folder⁶ sig ind i hinanden, hvilket betyder, at de implicerer hinanden, men at de kan kippe over i den ene eller den anden logik, således at den ene logik bliver forgrund og den anden baggrund. Da Sverige som følge af flygtningeankomsterne indførte midlertidig grænsekontrol for rejsende fra Danmark i november 2015, var overraskelsen stor, fordi grænsens logik så længe havde været kippet over i den transnationale version, at regionens beboere rent havde glemt grænsens ”bagside”.

Før jeg uddyber forskelle og sammenhænge mellem de to grænselogikker, skal et tredje og sidste lig, som er relevant i denne sammenstilling af grænsens forskellige logikker, bringes frem. Det er et lig, der kommer i flertal. Det er de forliste flygtninge, som drukner i Middelhavet, og som skyller op på de europæiske kyster og – med nogen forsinkelse – ind i den europæiske bevidsthed. I september 2015 kropsliggjorde fundet af den lille syriske dreng, Aylan Kurdi, denne masse-druknedød i Middelhavet. Han blev symbol for den række af dødsfald, som blev særligt markant i forbindelse med flygtningeankomsterne fra Syrien, Irak og Afghanistan til Europa i 2015, men som også havde været en realitet i de foregående år, og som fortsat hører til dagens orden i Middelhavet.

Øresundsregionen er en del af det europæiske grænsesystem i EU, som på én og samme gang har skullet håndtere to modsatrettede logikker: at skabe åbne grænser på den ene side og på den anden side effektuere sikre grænser, hvilket ofte ses som ensbetydende med lukkede grænser.

Middelhavets kirkegård

Fra januar til august 2015 blev der ifølge The International Organization for Migration (IOMC) optalt mere end 2.300 migranter,⁷ som druknede i Middelhavet i forsøget på at nå Europas kyst. De reelle dødstal er naturligvis langt højere, de fortsatte langt ind i efteråret 2015, og de fortsætter stadig med at stige. Af samme grund har antropologen Hans Lucht navngivet Middelhavet ”Havets kirkegård”.⁸ Disse dødsfald på grænsen aktiverer imidlertid ikke ligefrem noget grænseoverskridende samarbejde mellem EU’s medlemslande. Ligesom de polske og tyske grænsevagter i Tokarczuku’s roman, der på skift skubbede liget over på den modsatte side af grænsen, forsøger EU’s medlemslande kontinuerligt at skubbe problemet væk fra sig selv, ud i vandet igen, så at sige: Hvis problem er det, hvem skal tage ansvaret og hvor skal de druknede flygtninge begravnes?

Tilbage i 2015 førte sådanne uafklarede spørgsmål til, at de tyske aktivistiske kunstnere Philipp Ruch og Stephan Pelzer begyndte at arrangere begravelser for druknede migranter i Berlin. Begravelserne var en del af en politisk demonstration under navnet *The Dead are Coming*.⁹ Kunstnerne fik tilladelse fra efterladte og myndigheder til at transportere ti afdøde migranter fra kølerummet på et italiensk hospital til Berlin,

Flygtninge som kommer vandrende ad europæiske motorveje og overfylder centrale togstationer rundt omkring i europæiske storbyer er emblematiske for netop grænsens på én gang brutale og skrøbelige karakter, skriver Marie Sandberg.



Tyskland, for at give dem en begravelse med hjælp fra imam Badallah Hajjir. Efterfølgende fulgte en protestmarch i procession forbi den tyske kansler Angela Merkels hovedsæde i Berlins Kanzleramt. Kunstnerne gravede derpå huller i kiste-størrelse i græsplænen foran kancelliet og placerede trækors foran hullerne.¹⁰ Kunstaktivisternes budskab var klart; ikke kun Tyskland, men hele Europa bør tage medansvar for Middelhavets kirkegård.

EU-medlemslandene har på forskellig vis forsøgt at finde løsninger på ankomsten af de mange flygtninge omkring 2015. Disse forsøg er imidlertid flere gange kuldsejlet, som for eksempel da et kvotesystem mødte stærk modstand blandt en række af de dengang 28 EU-medlemslande. Merkels dictum havde ellers netop været *Wir schaffen das*, ”vi skal nok klare det”, hvilket gav megen kritik både fra tyskere og EU-kolleger. Senere hen, i marts 2016, blev ”Balkan-ruten” lukket ned efter EU-landenes aftale med Tyrkiet om tilbagetagelse af migranter, som anses for at være kommet ulovligt til Grækenland fra Tyrkiet. Siden da er det blandt andet blevet diskuteret, om asylbehandlingen kan foregå på modtagelsescentre i lande uden for EU, men dette er endnu ikke i begyndelsen af 2020 besluttet endeligt.¹¹

Grænsens kompleksitet

Med udgangspunkt i et feltarbejde ved grænsen mellem Kirgisistan og Tadjikistan undersøger antropologen Madeleine Reeves, hvad det betyder at bebo et grænseområde, når det er uforudsigeligt, hvornår grænsen er åben, og hvornår den er blokeret.¹² Inspireret af antropologen Veena Das¹³ foreslår Reeves at se grænsen som en ”kritisk begivenhed”, hvor hverdagslivets rutiner afbrydes, og hvor ens vanlige omverdensforståelse må gentænkes.¹⁴ Som for eksempel, når man som pendler fra København pludselig skulle identificere sig over for paskontrollen i Øresundståget på vej mod Malmø, da grænsekontrollen (midlertidigt) blev genindført på grænsen fra Danmark til Sverige i 2015. Det er ifølge Reeves netop i hverdagslivet – i rutinerne, på vejen til og fra arbejde og mere overordnet i troen på at kunne brødføde sin familie og forestille sig en fremtid for sig selv og sine børn – at grænsen som begivenhed kan erfares som kritisk. For beboerne i Øresundsregionen har indførelsen af midlertidig grænsekontrol for rejsende fra Danmark mod Sverige været mindre dramatisk end militariseringen af grænsen i Reeves’ centralasiatiske case, men begivenheden har stadig været kritisk i den forstand, at den har været omvæltende for forståelsen af grænsen over Øresund: Grænsen skiftede brat karakter fra at kunne opfattes som fraværende til at blive manifest i form af paskontrollører, hundepatruljer og ekstra ventetid for passagererne inde i kupéen.

Søger man specifikt efter svar på spørgsmålet: ”Hur upplever du gränskontrollen vid Hyllie och de tidigare id-kontrollerna på Kastrup?” i den transnationale undersøgelse om Öresundsbroens betydelse udført af Folkliksarkivet i Lund og Dansk Folkemindesamling i foråret 2019, får man et godt billede af grænsens kompleksitet. Her findes svar som ”Hatar gränskontrollerna, det tar mycket tid, men förstår dom”,¹⁵ ”Det gör ont att tänka på gränskontrollerna, att våra politiker beslutat att vi behöver sådana”,¹⁶ ”Jag blir alltid arg att de [gränskontrollerna] finns”.¹⁷ Sådanne udsagn trækker på emotionelle registre såsom had, vrede, og sorgfølelse for at beskrive hverdagen med grænsekontrollen på Öresundsbroen, og det er uanset, om man er enig i, at grænsekontrollen bør være der, eller ej. At der foregår en form for emotionel bearbejdning efter grænsekontrollens indførelse er tydelig, som for eksempel når en pendler skriver: ”Jag tyckte då och tycker än i dag att den svenska staten svek mig fullständigt när de vände ryggen mot Öresundsregionen. Att gränskontrollerna behövdes kan jag leva med – men sättet hur de infördes och dess påverkan av tusentals om inte tiotusentals människors liv var och är helt oacceptabelt. Jag blir än i dag så upprörd när jag tänker tillbaka till den tiden.”¹⁸ Det er en kritisk begivenhed i Reeves’ forstand, når grænsens skift fra baggrund til forgrund samtidig skaber eller forstærker en mistillid til statens metoder og til troen på fremtiden.

At forstå den dansk-svenske grænses ændrede karakter og virkemåde i 2015 som en kritisk begivenhed er interessant i en europæisk kontekst, hvor EU’s indre grænser igennem de sidste årtier er blevet stadig mere diffuse og svære at identificere ikke mindst på grund af ny grænseteknologi, overvågningsteknikker og biometrisk grænsesoftware. Grænsekontrollen er blevet karakteriseret som styret gennem fjernkontrol, det vil sige at den er flyttet fra den territoriale stats ydre grænser og spredt ud og ind i samfundet.¹⁹ Men selvom grænsekontrollen på EU’s indre Schengen-grænser har været ude af syne, er det jo ikke ensbetydende med, at den ikke har været der. Den er foregået andetsteds, for eksempel i form af EU’s internationale grænseagentur FRONTEX, der udfører såkaldte ”push-back” aktioner til havs, hvor man gennem maritime blokader forsøger at dirigere migranter tilbage til, hvor de kommer fra.²⁰

Grænser markerer og adskiller ikke bare territorielle opdelinger (”grønne linjer”), men de virker og er definerende også for kulturelle markeringer af hvem, der hører til, og hvem, der opfattes som Fremmede for et givet fællesskab. Grænsens produktive karakter har af samme grund længe været genstand for etnologiske undersøgelser.²¹ På engelsk eksisterer der et noget rigere vokabular og flere forskellige metaforer for grænser end på dansk og svensk; foruden ”borders” findes for eksempel ”frontiers”, ”boundaries” og ”borderlands”, som alle er termer, der er velegnede til at indfange



En grænse er kendetegnet ved at være i en permanent tilstand af uafklarethed, fordi den på én og samme tid kan markere en entydig demarkationslinje og være porøs; dens nærvær og fravær, dens lukkethed og åbenhed er således to sider af samme sag.

grænsens komplekse betydninger og virkemåder. Grænsen er netop kendetegnet ved at være i en permanent tilstand af uafklarethed, fordi den på én og samme gang kan sætte en entydig streg i sandet og være porøs; dens nærvær og fravær, dens lukkethed og åbenhed er således to sider af samme sag.²² Migrationsforskerne Sabine Hess og Bernd Kasperek har argumenteret for, at migrationsbevægelser som for eksempel den store flygtningeankomst i sommeren 2015 blotlægger dette permanente spændingsforhold ved grænsen.²³ Flygtninge, som ankommer ikke bare over Middelhavet, men som også kommer vandrende ad europæiske motorveje og overfylder centrale togstationer rundt omkring i europæiske storbyer er således netop emblematiske for grænsens på én gang brutale og skrøbelige karakter.²⁴ Pointen er således, at da Sverige indførte midlertidig grænsekontrol for rejsende fra Danmark d. 12. november 2015, kippede grænsens logik over i den ikke-transnationale, territorialstatslige logik, som ellers havde været sat i baggrunden siden indførelsen af pasfrihed imellem de nordiske lande i 1952.²⁵

Grænsens sameksisterende logikker

Den døde krop på den tysk-polske-tjekkiske grænse repræsenterer et før-Schengen Europa, hvor der endnu ikke var blevet konsolideret en konvention, der kunne håndtere grænseoverskridende politisamarbejde; det er et system, hvor nationalstaterne vender ryggen mod hinanden. Men lighederne mellem denne (i princippet historiske) grænses logik og situationen i Europa i dag er slående. Det stadigt virkende Dublin-regulativ, som etablerer EU's princip om, at en asylansøgers sag skal behandles i det EU-land, hvor asylansøgeren først ankommer (det vil sige registreres i), lægger for eksempel ikke op til, at EU-medlemslandene tager kollektivt ansvar og løfter byrden i fællesskab.²⁶ Som antropologen Ruben Andersson har konstateret, producerer EU's eksterne grænsesystem de selvsamme illegale grænsegængere, som det er designet til at afvise.²⁷ Migrationsforskerne Ninna Nyberg Sørensen og Thomas Gammeltoft Hansen har i samme tråd argumenteret for, at håndhævelsen af EU's ydre grænser, som baserer sig på nedlukning og afvisning (af uønskede nytilkommere), ikke bare skaber nye markeder for forsvarsindustri og grænseteknologier, men også giver et mere overordnet grundlag for en *migrationsindustri*, som inkluderer tvivlsomme grænseagenturer, profitsøgende mellemmand og skruppelløse menneskesmuglere. Og det er tilsyneladende lettere for de europæiske ledere at gøre menneskesmuglerne til syndebukke end at ændre problemets rod gennem etablering af nye former for asylpolitik og -behandling.²⁸ Dette kan ses som et udsagn om, at EU's medlemslande ikke til fulde har vendt ansigterne mod hinanden – endnu. Men det er også et udsagn om, at migrationsindustrien skaber nye typer af lig: Den døde krop, som jeg her har forfulgt som en analytisk strategi, viser sig således i tre forskellige, men indbyrdes relaterede versioner: Øresundsbroens overskårne dødsfund fører til overskridelse af grænsen gennem samarbejde og i den forstand en deling af problemet, mens det tyske lig på den polsk-tjekkiske grænse forbliver én umulig krop, som skubbes over grænsen som et problem, der enten kan høre til den ene eller den anden side. Migrationsindustriens lig, derimod, skubbes ud og væk fra nogens ansvar, ikke ulig de førnævnte ”push-back” aktioner forestået af FRONTEX. De afdøde migranter må bjærges af aktivister for at blive stedt til hvile, eller de forbliver i tomrummet på bunden af havet, på Middelhavets kirkegård. Disse tre versioner af den døde krop er fælles om at være indgange til at forstå forskellige dimensioner af den samme grænse i vor tid: Europas grænsesystem.

I modsætning til Martin Rohdes og Saga Noréns kriminale fiktion er der ingen opklaring i sigte hvad angår spørgsmålet, hvem ”gerningsmanden” eller årsagen til misseren er – om det er menneskesmuglerne, aktivisterne, flygtningene eller politikerne.

I et tilsyneladende fredeligt grænseland som det dansk-svenske opstår kontinuerligt nye grænsedragninger og -brydninger. I Øresundsfolden bliver den nationalstatslige grænses logik og ambition om at kunne ”lukke grænsen” bestyret af xenofobiske og populistiske tankestrømninger, hvilket i praksis er vanskeligt at kombinere med EU-visionen om fri mobilitet for varer, tjenesteydelser, personer og kapital. Seneste tiltag er, at Danmark d. 12. november 2019 også har indført midlertidig grænsekontrol for rejsende, der ankommer fra Sverige. Dette sker ifølge Rigspolitiet for at hindre ”alvorlig og organiseret kriminalitet i at sprede sig”.²⁹ Øresundsregionen er således et velegnet sted at undersøge grænsens omskiftelige karakter og flerfoldede logikker.

Fremtidens grænser i Øresund

Som jeg har vist, indbefatter Europas grænsesystem en modsætningsfyldt grænse, der på én gang fejrer fri mobilitet og stræber efter uhindret grænsetrafik inden for ”Schengen land”, og samtidig producerer et illegalt grænsegænger-spektakel³⁰ ved EU’s ydre grænser med det formål at forhindre folk i at røre yderligere på sig. I praksis er logikkerne to sider af samme sag, det vil sige de folder sig ind i hinanden. Ifølge filosofen Gilles Deleuze, har en fold både en inderside og en yderside, men pointen er, at de altid følges ad; den ene side kan ikke være en yderside, uden at indersiden er med. I den forstand er Europas ydersider lige så meget til stede ved *Eurotunnelen* i Calais, ved *Niemand ist Illegal*-demonstrationerne i Hamburg eller på hegnspælene ved de spanske enklaver Ceuta og Melilla i Nordafrika, som de er at finde ved EU’s indre grænser. Middelhavets kirkegård er i den forstand også at finde midt ude i Øresund.³¹

Noter

1. Camilla Ahlgren, Måns Mårland, Hans Rosenfeldt, Nikolaj Scherfig & Björn Stein (instruktion: Henrik Georgson, Charlotte Sieling & Lisa Siwe), *Broen*, Filmlance International (Sverige), Nimbus Film (Danmark), 2011.
2. Dele af dette essay indgik i en co-keynote speech afholdt sammen med Fredrik Nilsson, Tom O’Dell og Mark Vacher under titlen *Broen II Bron. The Øresund Region Redux* ved Den Nordiske Etnolog- og Folklorist Kongres, Københavns Universitet, August 2015.
3. Olga Tokarczuk, *House of Day, House of Night*, Northwestern University Press, Evanston, 2003 (1998). Original titel: *Dom dzienny, dom nocny*.
4. Her i min oversættelse til dansk fra den engelske udgave: ”Then, in devout silence, they grab the legs and arms and drag the body over to the Czech side of the border” (Tokarczuk, s. 109).
5. Se Sarah Green, ”A sense of border”, *A Companion to Border Studies*, Thomas M. Wilson & Hastings Donnan (red.), Wiley Blackwell Companions to Anthropology, Hoboken, 2012.

6. Fold-metajoren er inspireret af Gilles Deleuze, *The Fold*, Bloomsbury, London, 2014 (1993).
7. Tallet er ifølge The International Organization for Migration (IOMC), her citeret fra CNN 2015, 15. august, <http://edition.cnn.com/2015/08/15/world/mediterranean-migrants/> [sidst tilgået 31. august 2019].
8. Hans Lucht, "Cemetery in the Sea Betrays Europe's Moral Crisis", *Huffington Post*, 23. december 2014.
9. *New York Times*, 16. juni 2015, http://www.nytimes.com/2015/06/17/world/europe/migrants-funeral-in-borlin-highlights-europes-refugee-crisis.html?_r=3 [sidst tilgået 5. september 2019].
10. The Center for Political Beauty 2015, <https://politicalbeauty.com/dead.html> [sidst tilgået 5. september 2019].
11. Folketingets EU-Oplysning, https://www.eu.dk/~media/sites/euo/filer/pdf/debat-om-eu/euo_tema_flygtninge_web.ashx [sidst tilgået 2. november 2019].
12. Madeleine Reeves, "Time and Contingency in the Anthropology of Borders. On Border as Event in Rural Central Asia", *Eurasian Borderlands. Spatializing Borders in the Aftermath of State Collapse (Approaches to Social Inequality and Difference)*, Tone Bringa & Hege Toje (red.), Palgrave Macmillan, New York, 2016 s. 161.
13. Veena Das, *Critical Events. An Anthropological Perspective on Contemporary India*, Oxford University Press, London, 1995.
14. I ph.d.-afhandlingen *Relocating Europe* undersøger etnologen Marlene Paulin Kristensen, hvordan grænsen som begivenhed udfolder sig på grænsen mellem Moldova og Transnistrien (Marlene Paulin Kristensen, *Relocating Europe. Border Officials and their Everyday Attempts to Stabilise Borders*, Ph.d.-afhandling, Etnologi, Saxo Institut, Københavns Universitet, København, 2019).
15. Lunds universitets Folkliksarkiv (LUF) M 27 881, svars-ID 90.
16. LUF M 27 881, svars-ID 65.
17. LUF M 27 881, svars-ID 64.
18. LUF M 27 881, svars-ID 102.
19. Chris Rumford, "Towards a Multiperspectival Study of Borders", *Geopolitics*, vol. 17, nr. 4, 2012, s. 887–902.
20. Violeta Moreno-Lax & Martin Lemberg-Pedersen, "Border-induced displacement: The ethical and legal implications of distance-creation through externalization", *Questions of International Law*, vol. 56 nr. 1, 2019, s. 5–33.
21. Fredrik Nilsson, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund, 1999; Marie Sandberg, *Grænsens Nærvær og Fravær. Europæiseringsprocesser i en tvillingeby på den tysk-polske grænse*, Ph.d.-afhandling, Etnologi, Saxo Institut, Københavns Universitet, København, 2009.
22. Sandberg, *Grænsens Nærvær og Fravær*.
23. Sabine Hess & Bernd Kasperek, "Under Control? Or Border (as) Conflict. Reflections on the European Border Regime", *Social Inclusion*, vol. 5, 2017, s. 58.
24. Se Marie Sandberg, "Moving the Border. The Everyday Border Work in/of the European Border Regime", *Jahrbuch für Europäische Ethnologie*, Dritte Folge 13, Heidrun Alzheimer et al (red.), 2018.
25. For en historisk gennemgang af dansk-svenske grænserelationer, se Maria Strömvik, "Taggtråden under Kastrup. Öresund i slagfältet mellan dansk, svensk och europeisk tid", *Det gränslösa samtalet. Vänbok till Magnus Jerneck*, Björn Badersten; Jakob Gustavsson & Maria Strömvik (red.), *Statsvetenskaplig tidskrift*, Lund, 2018, s. 79–94. For en analyse af flygtningemodtagelsen ved Helsingborgs grænsepoliti, se Daniel Märs & Isabel Rescala, "När gränsen åter blev synlig. En studie av gränspraktiker och arbete med nyanlända i Helsingborg", *Flykt. Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*, nr. 8, 2017, s. 41–53.
26. "This Regulation establishes the principle that only one Member State is responsible for examining an asylum application. The objective is to avoid asylum seekers from being sent from one country to another, and also to prevent abuse of the system by the submission of several applications for asylum by one person. [...] Where the asylum seeker has irregularly crossed the border into a Member State, that Member State will be responsible for examining the asylum application", <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:l33153> [sidst tilgået 19. august 2019].

27. Ruben Andersson, *Illegality Inc. Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*, University of California Press, Oakland, 2014.
28. Se Thomas Gammeltoft-Hansen & Ninna Nyberg Sørensen (red.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration*, Routledge, London, 2013.
29. Rigspolitiet i Danmark, <https://politi.dk/rigspolitiet/nyhedsliste/midlertidig-graensekontrol-af-rejsende-fra-sverige-til-danmark-starter/2019/11/11> [sidst tilgået 12. november 2019].
30. Nicholas De Genova har anvendt denne term: spektakel, om EU's eksterne grænsehåndtering, se Nicholas De Genova, "Spectacles of migrant 'illegality'. The scene of exclusion, the obscene of inclusion", *Ethnic and Racial Studies*, vol. 36, nr. 7, 2013, s. 1180–1198.
31. Definition: "Fold", fra <http://www.simonosullivan.net/articles/deleuze-dictionary.pdf> [sidst tilgået 14. november 2019].

Referencer

- Ahlgren, Camilla, Märlind, Måns, Rosenfeldt, Hans, Scherfig, Nikolaj & Stein, Björn; instruktion: Georgson, Henrik, Sieling, Charlotte & Siwe, Lisa, *Broen*, Filmlance International (Sverige), Nimbus Film (Danmark), 2011
- Andersson, Ruben, *Illegality Inc. Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*, University of California Press, Oakland, 2014
- CNN 2015, 15. august, <http://edition.cnn.com/2015/08/15/world/mediterranean-migrants/> [sidst tilgået 31. august 2019]
- Das, Veena, *Critical Events. An Anthropological Perspective on Contemporary India*, Oxford University Press, London 1995
- Deleuze, Gilles, *The Fold*, Bloomsbury, London, ProQuest Ebook Central, <http://ebookcentral.proquest.com/lib/kbdk/detail.action?docID=564194>, 2014 (1993) s. 27–64
- De Genova, Nicholas, "Spectacles of migrant 'illegality'. The scene of exclusion, the obscene of inclusion", *Ethnic and Racial Studies*, vol. 36, nr. 7, 2013, s.1180–1198
- Folketingets EU-Oplysning, https://www.eu.dk/~media/sites/euo/filer/pdf/debat-om-eu/euo_tema_flygtninge_web.ashx [sidst tilgået 2. november 2019]
- Gammeltoft-Hansen, Thomas & Nyberg Sørensen, Ninna (red.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration*, Routledge, London, 2013
- Green, Sarah, "A sense of border", *A Companion to Border Studies*, Thomas M. Wilson & Hastings Donnan (red.), Wiley Blackwell Companions to Anthropology, Hoboken, 2012
- Hess, Sabine & Kasperek, Bernd, "Under Control? Or Border (as) Conflict. Reflections on the European Border Regime", *Social Inclusion*, vol. 5, 2017 s. 58–68
- Kristensen, Marlene Paulin, *Relocating Europe. Border Officials and their Everyday Attempts to Stabilise Borders*, Ph.d.-afhandling, Etnologi, Saxo Institut, Københavns Universitet, København, 2019

- Lucht, Hans, "Cemetery in the Sea Betrays Europe's Moral Crisis", *Huffington Post*, 23. december 2014, <https://www.diis.dk/publikationer/cemetery-in-the-sea-betrays-europes-moral-crisis> [sidst tilgået 31. august 2019]
- Moreno-Lax, Violeta & Lemberg-Pedersen, Martin, "Border-induced displacement: The ethical and legal implications of distance-creation through externalization", *Questions of International Law*, vol. 56, nr. 1, 2019 s. 5–33
- Mårs, Daniel & Rescala, Isabel, "När gränsen åter blev synlig. En studie av gränspraktiker och arbete med nyanlända i Helsingborg", *Flykt. Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*, nr. 8, 2017, s. 41–53
- New York Times*, 16. juni 2015, http://www.nytimes.com/2015/06/17/world/europe/migrants-funeral-in-berlin-highlights-europes-refugee-crisis.html?_r=3 [sidst tilgået 5. september 2019]
- Nilsson, Fredrik, *När en timme blir tio minuter. En studie av förväntan inför Öresundsbron*, Historiska Media, Lund, 1999
- Reeves, Madeleine, "Time and Contingency in the Anthropology of Borders. On Border as Event in Rural Central Asia", *Eurasian Borderlands. Spatializing Borders in the Aftermath of State Collapse (Approaches to Social Inequality and Difference)*, Bringa, Tone & Toje, Hege (red.), Palgrave Macmillan, New York, 2016, s. 159–183
- Rigspolitiet i Danmark, <https://politi.dk/rigspolitiet/nyhedsliste/midlertidig-graensekontrol-af-rejsende-fra-sverige-til-danmark-starter/2019/11/11> [sidst tilgået 12. november 2019]
- Rumford, Chris, "Towards a Multiperspectival Study of Borders", *Geopolitics*, vol. 17, nr. 4, 2012, s. 887–902
- Sandberg, Marie, *Grænsens Nærvær og Fravær. Europæiseringsprocesser i en tvillingeby på den tysk-polske grænse*, Ph.d.-afhandling, Etnologi, Saxo Institutet, Københavns Universitet, København, 2009
- Sandberg, Marie, "Moving the Border. The Everyday Border Work in/of the European Border Regime", *Jahrbuch für Europäische Ethnologie*, Dritte Folge 13, Alzheimer, Heidrun et al (red.), 2018
- Strömvik, Maria, "Taggtråden under Kastrup. Öresund i slagfältet mellan dansk, svensk och europeisk tid", *Det gränslösa samtalet. Vänbok till Magnus Jerneck*, Badersten, Björn, Gustavsson, Jakob & Strömvik, Maria (red.), Statsvetenskaplig tidskrift, Lund, 2018, s. 79–94
- The Center for Political Beauty 2015, <https://politicalbeauty.com/dead.html> [sidst tilgået 31. august 2019]
- Tokarczuk, Olga, *House of Day, House of Night*, Northwestern University Press, Evanston, 2003 (1998)

PASKONTROLLANT ER ET VARMERE JOB, END HUN TROEDE

Anna Palmehag

Iulia Badin ønskede at arbejde hos politiet, men valgte i første omgang at blive paskontrollant. Det har vist sig, at hun befinder sig så godt i jobbet, at hun ikke har tænkt sig at stoppe. Selvom nogle situationer er hårde, mener hun, at det bliver opvejet af møderne med menneskerne, som passerer, kammeratskabet med kollegaerne og ikke mindst vindtæt arbejdstøj.

I efteråret 2015 indførte den svenske regering grænsekontrol ved veje, jernbaner og havne mod Danmark og Tyskland, efter at antallet af flygtninge, som kom til landet, steg kraftigt.

Grænsekontrollen blev først varetaget af politiet, men efterhånden blev der også ansat civile grænse- og paskontrollører. Senere ændrede motivet for grænsekontrollerne sig til at handle om terrorbekæmpelse, forhindre illegal migration og bekæmpe grænseoverskridende kriminalitet.

Iulia Badin har arbejdet som paskontrollant siden 2017 og træder sikkert ud foran bilerne ved Øresundsbroens betalingsstation på Lernacken. Store lastbiler standser hun med en løftet håndflade, og hun taler roligt med en bilist, som er standset. Hun værdsætter at være den første person, som mennesker møder, når de kommer til Sverige.

– Jeg kan godt lide de her korte møder. Når vi for eksempel står her ved broen, møder vi så mange, både pendlere og turister, der rejser over Øresundsbroen. Vi har et ansvar for, at de skal få en god oplevelse. Måske veksler vi nogle ord, måske joker vi lidt. Det skal ikke være så stift, siger hun.

Som paskontrollant er det Iulia Badins opgave at hjælpe asylansøgere med at kom-



Jobbet som paskontrollant passer Iulia Badin bedre, end hun havde forventet. Hun kan lide kollegaerne og det varierende arbejde.

me i kontakt med Migrationsverket, men det sker sjældnere end for nogle år siden.

– Nogle mennesker har rejst langt og er trætte. Vi forsøger at hjælpe dem, siger hun.

Kriminaliteten, som opdages ved kontrollerne, tager politiet sig af, men at sende personer uden pas tilbage til Danmark er en del af opgaverne for Iulia Badin.

– Det er aldrig sjovt at afvise nogen. Der kan være forskellige årsager, nogle gange er det bare, at passet er glemt på hotellet i Danmark. I så fald forsøger vi at opmuntre dem til at hente det og komme tilbage, for vi vil jo gerne have turisterne her. Men vi er jo her for at se til, at alle, som rejser ind, har ret til at gøre det, så vi må se deres dokumenter. Det, som er godt ved love og myndigheder og regler er, at det er det, som gælder. Det er ikke vores opgave at tænke over, om det her menneske fortjener at komme ind i landet eller ej, siger hun.

Arbejdsdagene er afvekslende ved, at Iulia Badin arbejder forskellige steder og med forskellige kollegaer. Grænsekontrollerne gennemføres ved havnen i hendes hjemby Helsingborg, ved Lernacken i Malmø og ved Hyllie Station. En gang imellem kan arbejds-skiftet også være ved havnen i Trelleborg, hvor færgerne fra Tyskland og Polen kommer ind.

– Hver dag er anderledes, siger hun anerkendende.

Privat besøger Iulia Badin Danmark relativt ofte for at gå ud og spise eller tage til koncert, og hun tror, at regionen vil fortsætte med at vokse sammen.

– Der er allerede ganske meget pendling og en del samarbejde mellem landene. Der findes kompetencer i Danmark, som behøves i Sverige og omvendt. Jeg tror ikke, at grænsekontrol direkte forhindrer noget, siger hun.

Selv har hun ingen planer om at stoppe som paskontrollant. Godt nok sker det, at mennesker behandler hende dårligt, og godt nok er vinden om vinteren iskold. Men kollegaerne passer godt på hinanden, og Iulia Badins værste frygt, inden hun tog jobbet, er gjort til skamme – takket være varmt tøj.

– Jeg er sart over for kulde, men det påvirker mig ikke. Og tiden går så hurtigt – det troede jeg ikke, inden jeg begyndte, siger hun.

FAKTA: GRÆNSE- OG ID-KONTROL

De svenske grænsekontroller blev indført af den svenske regering den 12. november 2015. De gennemføres ved grænseovergange med bil, tog og færger fra Danmark eller Tyskland til Sverige af svensk politi eller civile grænse- og paskontrollører.

Id-kontrollerne blev udført fra den 4. januar 2016 til den 3. maj 2017 af transportselskaber, som fragtede passagerer med tog, busser og færger fra Danmark til Sverige. En svensk regeringsforordning slog fast, at ingen passagerer måtte rejse ind i Sverige fra Danmark uden gyldig og godkendt legitimation.

De danske grænsekontroller mod Sverige blev indført af den danske regering den 12. november 2019. De gennemføres punktvis af dansk politi ved grænseovergange med bil, tog eller færger fra Sverige til Danmark.

RUMÄNSK AKADEMIKER EFTERLYSER EN VÄG IN PÅ ARBETSMARKNADEN

Anna Palmehag

Alexandra Zancs liv vändes totalt över ända när hon valde att flytta till kärleken i Malmö och lämna ekonomjobbet, lägenheten och tryggheten i Rumänien. Hon upplever att hon fastnade i den svenska byråkratin och fick ingen hjälp att ta sig in i det svenska samhället. Tio månader senare har hon på egen hand hittat ett städjobb i Köpenhamn och lyckats få plats i två olika introduktionsprogram med målet att bygga en ny tillvaro i regionen.

Alexandra Zanc är inte en person som ger upp. Det är hennes egna ord, hennes förklaring till varför hon stannat kvar i Sverige, trots att så mycket talat för att hon skulle återuppta sitt gamla liv i den rumänska staden Cluj-Napoca.

– Jag gör vad som krävs för att få det jag vill. Visst har jag haft ögonblick när jag sagt att jag inte tänker kämpa mer, men bara ögonblick. Sedan har jag tänkt: vad kan jag göra för att uppnå det jag vill? säger hon.

Den grå himlen hänger tung över stadsdelen Hyllie och den fuktiga kylan tränger in i märgen, som så ofta i Malmö i november. Alexandra Zanc har blivit tvungen att köpa en tjock vinterjacka för att klara det nordiska klimatet, men den här dagen gjorde hon misstaget att lämna den hemma. I snart ett år har hon bott i Hyllie tillsammans med sin kärlek, en dansk man som redan var bosatt här. De träffades när han jobbade med ett projekt i Rumänien och blev förälskade.

– Först försökte vi klara det på distans. Men sedan sade vi att om vi ska försöka få den här relationen att fungera måste vi prova att bo tillsammans. Vi bestämde att jag skulle flytta hit, för han är skild och har tre barn i Malmö som han vill vara nära, säger hon.

I Cluj-Napoca arbetade Alexandra Zanc i familjeföretaget, ett bageriföretag som hon en dag skulle ta över. Hon är universitetsutbildad och jobbade med allt från administration och inköp till kvalitetsgranskning, hållbarhet och kundkontakter. Hon hade lägenhet och egen bil, men valde att lämna allt för att börja om igen i Sverige.

Som EU-medborgare hade hon inga större farhågor om att inte kunna komma in i det svenska samhället, men hon upplevde att byråkratin var krångligare än hon väntat sig. Tre gånger fick hon avslag på sin ansökan om svenskt personnummer, bland annat eftersom hon ansökt om fel slags uppehållstillstånd och inte bött med sin pojkvän tillräckligt länge. Någon svenskundervisning, SFI, fick hon inte börja på eftersom hon saknade personnummer.

Efter ett halvår fick Alexandra Zanc till slut uppehållstillstånd och därefter, på fjärde försöket, också det eftertraktade numret.

– När jag öppnade brevet från Skatteverket och såg att det stod ”grattis, här är ditt personnummer” grät jag, säger hon.

Det innebar dock inte att allt löste sig. På Arbetsförmedlingen i Sverige informerades Alexandra Zanc om att som europeisk medborgare fick hon klara sig själv.

– Jag var chockad när jag kom ut därifrån. Jag kommer från ett annat land och vet inte hur det fungerar här. Jag behöver råd från någon som vet hur den svenska arbetsmarknaden fungerar, och vad som krävs utifrån vilka kompetenser som efterfrågas, CV och intervjuer, säger hon.

På något sätt tog sig Alexandra Zanc ändå på fötter. I Danmark visade det sig vara lättare att få fotfäste i regionen och via Facebook hittade hon ett jobb som städerska på ett fyrstjärnigt hotell i Köpenhamn. Det var visserligen långt ifrån vad hon hade tänkt sig och det tog en månad innan hon förmådde berätta om



Närheten till Danmark har blivit ett sätt för Alexandra Zanc att finna fotfäste i Öresundsregionen genom det städjobb hon fått i Köpenhamn. Hon vill dock hitta ett mer kvalificerat jobb så snart som möjligt.

det för sina föräldrar, men det fick henne att komma ut ur lägenheten och inse att hon inte var ensam i sin belägenhet. En kollega var tidigare jurist i Argentina, en annan arbetade med bokföring i Rumänien.

Hon har också kommit med på två introduktionsprogram för utländska medborgare som hon själv tagit kontakt med, dels via organisationen Mine i Malmö, dels via initiativet International Citizen Hub i Lund. Genom dem har hon fått en mentor som sitter i en svensk företagsledning och hon går på föreläsningar om hur saker och ting



Alexandra Zanc pendlar med tåg till Köpenhamn. Hon uppskattar själva tågen, men menar att punktligheten skulle kunna bli bättre.

fungerar i Norden. Nu planerar Alexandra Zanc att på allvar börja söka arbeten, helst inom administration eller utveckling av hållbara och hälsosamma livsmedel.

Hon har också lagt märke till företeelser som hon uppskattar i Sverige och Danmark.

– Människor tänker på ett annat sätt här och de känner mer tillit. De njuter av livet och finner en balans mellan jobb och familj och fritid. Folk ser ut som att de inte har några bekymmer. Dessutom är luften frisk, medan Rumänien är mycket förorenat, säger hon.

Alexandra Zanc har börjat upptäcka skillnader mellan länderna, inte minst genom att hon har fått höra om det på föredrag och av personer hon träffat.

– I Sverige är det svårt att ta beslut och man vill ha konsensus på arbetsplatsen. Så är det inte i Danmark och ännu mindre i Rumänien. Där är det chefen som bestämmer och nästan ingen pratar med chefen, säger hon.

Än har hon inte stött på några konkreta exempel på skillnaderna mellan svenskt och danskt i sitt arbetsliv eftersom de flesta av hennes kollegor kommer från andra delar av världen, men hon menar att det har anats genom konversationer och möten. Och Alexandra Zanc föredrar den danska direktheten framför det hon uppfattar som svensk konflikträdsla.

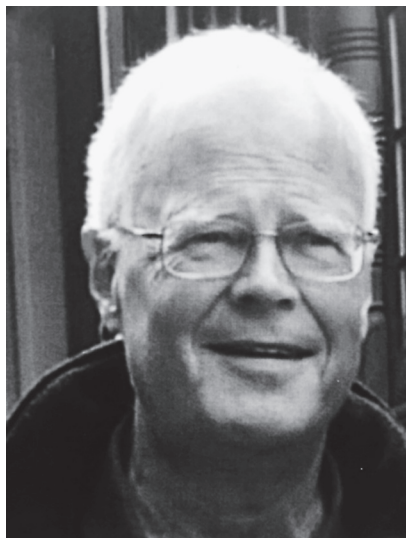
När hon först lärde känna sin pojkvän fascinerades hon över att han kunde tala danska och ändå bli förstådd i Sverige. Efter dåliga erfarenheter av en privat kurs i svenska har hon nu i stället börjat lära sig danska.

Under våren, innan hon fick sitt personnummer, kände hon sig stundvis ganska handlingsförlamad och ägnade mycket tid åt att titta på tv-serier. Men pojkvännen har varit ett stöd och givit henne motivationen att fortsätta.

– Han är en väldigt bra och rar man. I honom har jag funnit både kommunikation och tillit och det kan inte jämföras med något. Det är det viktigaste för mig, säger hon.

Trots att livet blivit lite lättare är det dock lång väg kvar innan hon skapat sig en tillvaro som liknar den hon lämnade i Rumänien. Hon känner en viss bitterhet och oförståelse inför att de människor som kommer till Sverige och Danmark inte får mer hjälp att ta sig in i samhället.

– När jag varit med på seminarier som organiserats av Greater Copenhagen, Mine eller International Citizen Hub i Lund har alla sagt till oss utifrån den svenska och danska arbetsmarknaden: ”Vi behöver er! Vi behöver internationella talanger.” Men min fråga är: vad gör ni för att få oss att stanna? För det verkar som att ni gör allt ni kan för att få oss att ge upp. Ni pratar om integration, men var är den? säger Alexandra Zanc.



SVEN LANDELIUS var vd för Øresundsbro Konsortiet 1994–2006 och är numera konsult med egen verksamhet. Han vet utan tvekan vilken som varit hans mest spännande upplevelse av Øresundsregionen – den inträffade på kvällen den 1 juli år 2000 då Øresundsbron öppnade för trafik.

– Jag stod uppe på taket på betalanläggningen ute på Lernacken när klockan närmade sig 23.00. Det var ett magiskt ögonblick! Bron kunde öppna fyra månader före tidsplan, till en kostnad något under budget och utan någon, av många befarad, negativ miljöpåverkan på Øresund.

– Just i det ögonblick då klockan slog elva öppnade vi för trafik och bilarna började rulla

ut från Lernacken i riktning mot Danmark för att längre ut på bron möta den bilkarravan som släppts på från Kastrup i riktning mot Sverige vid samma tidpunkt. Luften kändes nästan elektrifierad och fylld av förväntan. Äntligen fanns en fast förbindelse över Øresund och nu skulle den efterlängtrade utvecklingen mot en stark Øresundsregion komma!

– Men frågorna fanns också – hur kommer bron att klara driften? Hur kommer regionen att utvecklas i verkligheten? De drömmar ”regionauterna” drömde före bron, kommer de att slå in? Och hur utvecklas trafiken? Kommer bron att kunna betala tillbaka lånen som togs för att finansiera bygget?

Anna Palmehag

CAROLINE ULLMAN-HAMMER, vd för Øresundsbro Konsortiet sedan 2007, men på väg att avgå under 2020, ser med spänning fram emot hur infrastrukturen över Øresund kommer att utvecklas. Hon ser det som en möjlighet att brokonsortiet skulle kunna driva även en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør, och hon tror att en Øresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö skulle ge regionen en rejäl skjuts.

– Jag tror att Øresundsbron kommer att vara vid full vigör i 20 år till. Vi är ett mycket välskött företag och kommer inte att hamna i fallgropen att man tänker att det inte behöver läggas mer pengar sedan bron väl är byggd. Själva upplägget är ju att vi alstrar pengar själv. Då kommer frågan in: är Øresundsbron en betalbro om 20 år? Det är inte vi som bestämmer det, men det har fungerat väldigt bra att vara det.

– När det gäller regionen tror jag att utvecklingen är lite självgående. Även om det kommer motgångar kommer städerna på sikt att växa ihop över Øresund. Ett exempel är planerna på Øresundsmetron. Om det blir verklighet kommer det att bli en sådan *boost*, inte bara för Malmö och Köpenhamn utan för åtminstone hela västra Skåne.

Anna Palmehag





FRÅN ÖRESUNDSREGIONEN TILL GREATER COPENHAGEN

OPINIONER, BERÄTTELSE OCH VARUMÄRKEN

Jesper Falkheimer

En hel del vatten har runnit under Öresundsbron sedan dess invigning 2000. Dåtidens tilltro till regionernas Europa och gränsöverskridande har utmanats av ökad nationalism och gränskontroller. Men pendlingen har ökat och tilltron till att Öresundssamarbete kan ge positiva samhällseffekter finns kvar, om än i nya former. När bron invigdes var det Öresundsregionen som gällde som platsvarumärke, med mest intresse från den svenska sidan. 15 år senare vände vinden, danskarna tog över initiativet och lanserade platsvarumärket "Greater Copenhagen" – som snart inkluderar alla de delar av Sydsverige som en gång var dansk mark.

Med bron fick Danmark och Sverige en landförbindelse som inte funnits sedan istiden. Med bron öppnade sig också en gyllene möjlighet att förverkliga visionerna om ekonomisk, social och kulturell integration. Detta i en tid som var som klippt och skuren för gränsöverskridande optimism, i efterdyningarna av den så kallade nya ekonomin med dess vurm för ökad mobilitet och gränslös ekonomisk-teknologisk utveckling. Även inom den politiska diskursen passade Öresundsbron väl in, inte minst som en fyrbåk för Regionernas Europa, ett begrepp som myntades redan på 1960-talet men som var högaktuellt kring millennieskiftet. Bron blev därmed både en fysisk skapelse och en symbol för den önskade transnationella regionaliseringen i Europa. Kraftfulla satsningar på strategisk kommunikation förstärkte bilden av alla möjligheter genom att transformera Öresundsbron till en berättelse om Öresundsregionen. Ett stort platsvarumärkesprojekt lanserades samtidigt som danska och svenska medier satte strålkastarljuset på de dansk-svenska kosmopoliter som rörde sig över bron. Öresundaren, eller regionauten,¹ som rörde sig som en hypermodern nomad över den dansk-svenska gränsen, fick personifiera den nya Öresundsmänniskan.



Ett historiskt ögonblick i det dansk-svenska samarbetet inträffade den 6 november 2014. Danmarks dåvarande ekonomi- och inrikesminister Morten Østergaard (Radikale) talade om den danska huvudstadsstrategin vid den politiska samarbetsorganisationen Öresundskomiteens möte Öresundstinget. Tillsammans med Köpenhamns överborgmästare Frank Jensen (S) och Region Hovedstadens regionrådsordförande Sophie Hæstorp Andersen (S) riktade han sig till mötets skånska deltagare och bjöd in Skåne att delta i samarbetet som i dag går under namnet Greater Copenhagen Committee.

Sedan 2015 har ett förnyat politiskt samarbete dragits igång liksom ett nytt varumärkesprojekt – Greater Copenhagen – parallellt med att gränskontroller återinförts som en konsekvens av ökade migrationsströmmar. Samtidigt tas regionala och nationella initiativ och förslag fram för att på sikt bygga ännu fler fasta förbindelser över Öresund. Detta dels genom tågtunnlar för gods- och passagerartrafik mellan Helsingborg och Helsingör, dels genom en metrotunnel mellan Malmö och Köpenhamn som integrerar den danska huvudstadens tunnelbanesystem med Sverige.

I denna essä beskrivs och reflekteras över Öresundsregionen och Greater Copenhagen som berättelse och föreställning innan, under och efter att bron invigdes. Detta görs genom att framför allt anlägga tre olika perspektiv på platsen: som ett opinionsprojekt,

som en journalistisk berättelse i medierna i Sverige och Danmark samt som strategiskt platsvarumärke i syfte att marknadsföra regionen. Utgångspunkten för essän är tidigare empiriska undersökningar av just opinioner, mediebevakning och platsvarumärke. Slutsatser från dessa olika studier i ett samtida samhälleligt sammanhang dras och funderingar görs över vilka möjliga framtidsscenario som Öresundsregionen står inför.

Vägen fram till bron – opinionen som vände

Det är nästan svårt att föreställa sig i dag. Men för tjugo år sedan präglades vårt samhälle av optimism och stark tilltro till gränsöverskridande praktik. Visst fanns det motröster, särskilt under tidigt 1990-tal, men det var få politiska aktörer som betonade vikten av att bygga murar, sätta upp gränsbevakning och hävda nationell suveränitet.

Öresundsbron invigdes den 1 juli 2000, i en tid som präglats av den så kallade nya ekonomin, den post-industriella tjänsteekonomi som på den tiden främst manifesterades genom it-industrins framfart, kopplad till internet. Men optimismen till trots fanns det faktiskt ett ganska stort opinionsmotstånd i Sverige och Danmark under tidigt 1990-tal mot att bygga en bro över huvudtaget. Besluten att bygga bron fattades 1991 i danska folketinget och svenska riksdagen, men i Sverige kom det avgörande regeringsbeslutet inte förrän 1994, efter flera utredningar. Dåvarande miljöministern Olof Johansson (Centerpartiet) avgick i protest mot brobeslutet. År 1995 inleddes så byggprojektet. Samma år var bara kring 35 procent av danskarna och svenskarna positiva till den kommande Öresundsbron. Detta enligt Øresundsbro Konsortiet som beställde opinionsmätningar under flera år i syfte att undersöka brons position hos svensk och dansk allmänhet.² Inte förrän 1998 svarade strax över 50 procent av svenskarna och danskarna att de hade en positiv inställning till Öresundsbron. Skillnaderna mellan den danska och svenska opinionen var ganska liten. Den skånska och själländska opinionen var mer positiv under hela perioden, men även här fanns det motstånd.

I politiska termer var bromotståndarna oftast vänsteraktörer, miljöpartister och centerpartister. Det fanns även kritiska socialdemokrater och folkpartister, liksom olika regionala motsättningar i Skåne. I Helsingborg spreds till exempel budskapet ”vem fan vill tura på en bro?” på bildekaler och i olika kanaler.³ Bromotståndarna fick stöd av ledarsidorna i *Skånska Dagbladet* och *Helsingborgs Dagblad* medan de dominerande dagstidningarna i södra Sverige, *Sydsvenska Dagbladet* och *Arbetet*, var för en bilbro. Det fanns länge också en allmän skepsis till satsningarna på en bro i nationell morgon- och kvällspress.⁴ Ett flertal ideella miljöorganisationer deltog i kampanjer mot Öresundsbron. I sin opinionsbildning använde sig motståndarna ofta av folkliga kändisar såsom

Siw Malmkvist, Peps Persson, Eva Rydberg, Östen Warnerbring och Mikael Wiehe.⁵

Bland förespråkarna fanns regionala och nationella politiker och näringslivsföreträdare, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, Vägverket, SJ (som dock först tog ställning emot en bilbro) med flera.⁶ I Danmark fattades det finala beslutet 1991 och det fanns ingen debatt som motsvarade den i Sverige.

När bron invigdes hade debatten falnat och både den svenska och danska opinionen var, som tidigare beskrivits, positiva till bron. Efter eller kanske strax före det finala brobeslutet i Sverige 1994 hade berättelsen om Öresundsbron, med dess möjliga för- och nackdelar för miljön, ersatts av en visionär berättelse om Öresundsregionen.

Efter Öresundsbrons tillkomst – från höga förväntningar till svalt intresse

När bron invigdes var förväntningarna höga på vilka effekter den skulle ha, främst i Sverige. Intresset för Öresundsregionen fanns i de flesta samhällssektorer, såsom inom politiken, näringslivet, och universitetsvärlden. Ett tydligt intresse fanns också inom mediasfären, där ett stort antal, vissa av dem EU-finansierade, journalistiska medieprojekt var igång med syftet att utöka informationsutbytet mellan Danmark och Sverige. SOM-institutet vid Göteborgs universitet har mätt sydsvenska invånares attityder till Danmark och Öresundsregionen med jämna mellanrum sedan dess, medan det mig veterligen inte finns motsvarande studier i Danmark. I en av dessa mätningar, från 2011, konstateras att det fanns ett betydande stöd och ett stort intresse för samverkan med Danmark, men att intresset för Danmark som helhet försvagats något sedan 2004.⁷ Den senaste opinionsundersökningen, genomförd 2015, visar att denna försvagning sedan blivit allt tydligare.⁸ Den senaste undersökningen gjordes strax innan gränskontrollerna infördes, så vi vet inte vad som hänt med opinionen sedan dess. De senaste åren har präglats av både ökade gränsproblem och en offensiv politisk satsning på att förnya berättelsen om Öresundsregionen, som i den politiska diskursen och marknadsföringen bytt varumärke till Greater Copenhagen.

I december 2015 beslutade Region Skåne och ett flertal skånska kommuner att man skulle bli en del av en ny samarbetsorganisation: Greater Copenhagen and Skåne Committee. Organisationen och varumärket, som var ett initiativ från Danmark, ersatte den tidigare Öresundskomiteen. På den skånska sidan väckte varumärket Greater Copenhagen politisk debatt. En hög näringslivsperson saluförde till exempel i stället varumärket Scandinavian Bay Area med association till San Francisco Bay Area.⁹ Vissa kommuner ansåg att Greater Copenhagen var en dansk kupp, medan den dåvarande borgmästaren



En medieundersökning av perioden 2002–2012, som gjordes inom ramarna för EU-projektet "Øresund Media Platform", visade att mediebevakningen av det andra landet snarare minskade än ökade under dessa år. Något fler artiklar med Øresundskoppling publicerades på den svenska än den danska sidan sundet och de huvudsakliga ämnesområdena för dessa artiklar – i båda länderna – var brott, olyckor och kultur.

i Köpenhamn slog fast att svenskarna kan "dog godt glemme" något annat varumärke än just det.¹⁰ Nu finns den nya politiska samarbetsorganisationen på plats och diskussioner förs om fler fasta förbindelser. Men varumärket Greater Copenhagen har inte marknadsförts i någon nämnvärd omfattning och har nog – detta är en spekulation från min sida – ännu inte fått någon stark förankring vare sig bland regionens invånare eller bland internationella intressenter. Den frågeundersökning som genomförts via Folklivsarkivet i Lund och Dansk Folkemindesamling för denna antologi stödjer detta antagande, då Greater Copenhagen bara nämns ett par gånger av alla dem som svarat.¹¹

Samma år som den politiska diskussionen om varumärket fördes växte den europeiska flyktingkrisen, som en konsekvens av konflikter och förtryck i flera länder i Mellanöstern (främst genom kriget i Syrien) och Afrika. Den 12 november 2015 införde regeringen tillfällig inre gränskontroll i Sverige; den 4 januari 2016 infördes identitetskontroller för resande med buss, tåg och färjor. De massiva gränskontrollerna innebar framför allt kraftiga restidsökningar för tågresenärer över Øresundsbron.¹² Pendlingstiderna ökade och ett regionalt baserat motstånd inom politiken och i det civila samhället växte fram. I skrivande stund har id-kontrollerna slopats, medan gränskontrollerna

finns kvar men skapar mindre problem för resenärerna. Tågens turtäthet och restid har i det närmaste återgått till situationen före gräns- och id-kontrollerna. Samtidigt har Danmark infört punktvisa gränskontroller på sin sida Öresund, i syfte att motverka organiserad brottslighet, enligt justitieministern Nick Hækkerup.¹³

Opinionsmätningen från 2015 visar inte på något motstånd mot Öresundsregionen.¹⁴ Däremot visar undersökningen att intresset hos invånarna i Skåne tycks ha falnat rejält. Intresset för att arbeta i Danmark minskade från 2006 och har sedan 2011 legat på samma nivå. Intresset för att flytta till Köpenhamn och Danmark har sjunkit kraftigt, även om det bland yngre invånare fortfarande finns ett klart intresse. Svensk-danska öresundare finns förstås, men den gemensamma identiteten framstår som svag. Detta blir särskilt tydligt då det visat sig att allt fler invånare (särskilt de yngre) anser att de förstår danska språket sämre och sämre. De yngre invånarna, som kan ses som Öresundsregionens framtid, har blivit alltmer ointresserade och mindre positiva till Öresundsregionen, även om de som tidigare konstaterats är mer positiva till att över-skrida gränsen för att arbeta. Sammanfattningsvis kan man konstatera att opinionen efter bron gått från att vara förväntansfull till oengagerad. De senaste årens fall i intresse kan tolkas på olika sätt.¹⁵ Å ena sidan kan det kopplas till vår samtida samhällskontext som, vilket konstaterats tidigare, har fått ökat fokus på säkerhet, gränser och nationella frågor. Å andra sidan kan det kopplas till att bron blivit vardag för de flesta av oss och därmed inte längre är en stor fråga på samhällets dagordning.

Mediernas berättelser

Opinionen kan kopplas till olika påverkansfaktorer. Journalistik är en viktig faktor i politiska, ekonomiska och kulturella processer och kan både medverka till och motarbeta föreställningar om platser och identitet. Öresundsbron är en fysisk skapelse men Öresundsregionen kan ses som en kommunicerad föreställning, starkt beroende av synlighet och belysning. Olika aktörer i och utom regionen är och har varit väl medvetna om detta under många år. I samband med Öresundsbrons invigning var intresset för bron och dess möjligheter omfattande också i mediebranschen. Ett antal transnationella medieprojekt startades i syfte att öka informationsutbytet mellan den danska och svenska sidan av Öresund, ytterst med målet att på lång sikt skapa en gemensam kulturell identitet. Flera gemensamma medieprojekt finansierades med bidrag från EU Interreg. Bland annat gav den danska dagstidningen *Berlingske* och svenska *Sydsvenskan* under en period ut en gemensam Öresundsbilaga. Danska TV2:s *Lorry* och SVT:s *Sydneytt* producerade Öresundsnyheter under en tid. Men det var ganska svårt

att skapa hållbarhet i dessa satsningar. Bland kommersiellt drivna medier saknades en gemensam annonsmarknad, som är en förutsättning för att lyckas.

Inom public service men också inom kommersiellt drivna medier var det samtidigt svårt att konstruera journalistik som inte byggde på nationella jämförelser, vilket snarare kunde leda till att spä på nationella stereotyper än tvärtom.¹⁶ I en studie om Öresundsregionen som identitetsprojekt av den holländske geografen Gert-Jan Hospers konstaterades att Öresundsidentiteten var "artificially created by a group of politicians and does not reflect the feeling the majority of the inhabitants have: most feel like Danes and Swedes in the first place rather than residents from the Euro region of the Oresund".¹⁷

Över ett decennium efter att bron fanns på plats genomfördes en uppföljande medieanalys via EU-projektet "Øresund Media Platform", genom Øresundsinstituttet i samarbete med Lunds universitet och Roskilde universitet.¹⁸ Detta genom att bland annat analysera 1 396 Öresundsartiklar i nio dags- och gratistidningar i Skåne och Danmark under perioden 2002–2012. Analysen visade inte på någon framväxt av en transnationell mediefär i Öresundsregionen. Mediebevakningen av Öresundsregionen och "den andra sidan sundet" minskade snarare än ökade mellan dessa år. Antalet artiklar med Öresundskoppling var något större på den svenska än danska sidan vilket möjligen indikerar att intresset var större i Skåne än i Danmark. De artiklar som hade Öresundskoppling fanns i huvudsak inom områdena brott, olyckor och kultur. I Skåne fanns det något fler artiklar med fokus på politik och ekonomi än i Danmark. Överhuvudtaget fanns det få exempel på fördjupande journalistik kring Öresundsregionen. I stället dominerades materialet av så kallad rutinjournalistik, som baseras på pressmeddelanden, externa rapporter och liknande. Mediebevakningen efter 2012 vet vi inget om, men vi kan misstänka att det skedde en ökning i intresse och rapportering i samband med införandet av gränskontroller 2015 och id-kontroller 2016 samt att diskussionen om det nya platsvarumärket under samma tidsperiod ledde till en ökad omfattning. De framtida möjliga nya förbindelserna – Öresundsmetron respektive HH-förbindelsen – kan också antas ha lett till ökat medieintresse under de senaste åren.

Att journalistikens huvudsakliga intresse riktas mot det lokala och det nationella är ingen överraskning. Försöken att lyfta en transnationell regional plats, som i någon mening mer är en vision än en faktisk platsidentitet, lär fortsätta men hamnar ständigt i konflikt med etablerade geografiska ramar för journalistiken. I vilket fall är det onekligen ganska konstigt att invånare på både den skånska och danska sidan av Öresund vet så lite om vad som händer på den andra sidan. Det gäller inom alla områden men inte minst inom politik, näringsliv och kulturområdet. Digitaliseringen och globaliseringen

Varumärket Greater Copenhagen riktar sig till den internationella marknaden mer än invånarna, skriver Jesper Falkheimer, som argumenterar för att mer behöver göras för att skapa engagemang och involvering som kan driva samarbetet framåt. Den danska politikfestivalen Folkemødet är ett ställe där de ledande politikerna i Greater Copenhagen möter medborgarna.



av vår tids medieutbud tycks inte ha gynnat det dansk-svenska informationsutbytet, som kan antas ha varit större på den tid då den analoga televisionen dominerade.

Platsvarumärket Greater Copenhagen

I samband med att bron byggdes klart anlätades en internationell varumärkesbyrå, Wolff Olins i London, för att skapa ett platsvarumärke. Efter att ha genomfört fokusgrupper och intervjuer med olika intressenter i London, New York och Frankfurt, blev *Øresund Region – the Human Capital* till som platsvarumärke. Valet av ett danskt Ø baserades på den förstudie som gjordes genom intervjuer och förklarades med att detta uppfattades som mer skandinaviskt.¹⁹ Øresundsbro Konsortiet var en viktig aktör under denna period och genomförde ett stort antal opinionsbildande insatser, med stark betoning på att förmedla faktaunderlag, samtidigt som det emotionellt orienterade varumärket lanserades.²⁰ Varumärkesidentiteten var, enligt geografen Richard Ek, platslös och saknade i sin visuella kommunikation egentlig koppling till kulturarv, his-

toria eller platsens geografiska karaktär.²¹ Mantran som ”Business is hot”, ”Life is cool” och ”Where human capital grows” förmedlades i enlighet med ett grundbudskap som fokuserade på ekonomiska tillväxtmöjligheter.²² En dansk-svensk varumärkesorganisation, det offentligt ägda bolaget Øresund Identity Network (senare Øresund Network), blev samordningsfunktion. 2007 stängdes bolaget och satsningen blåstes av, då den inte kunde påvisa de positiva effekter som önskades. En företrädare för Wolff Olins kommenterade bittert i en artikel i *Dagens Nyheter* 2002:

We gave the Øresund politicians a perfect idea and the perfect profile but they threw it away. We created a logo but it was not used. With hindsight, we see that the Øresund campaign did not give big results because they did not invest enough money.²³

2015 togs nya tag i Köpenhamn. Greater Copenhagen lanserades som ett nytt platsvarumärke för Öresundsregionen och Region Skåne och de skånska kommunerna bjöds in som partners. Ursprungligen var Greater Copenhagen enbart ett danskt samarbete mellan de dåvarande 46 danska kommunerna och två regionerna på Själland, beslutat redan 2013. Syftet var att skapa bättre samarbete mellan de östdanska kommunerna och regionerna. I ett andra skede, på ett Öresundsting som gick av stapeln på en av färjorna mellan Helsingborg och Helsingör, bjöds Skåne in att delta och Greater Copenhagen som politiskt samarbete kom att ersätta den tidigare Öresundskomiteen. Varumärket Greater Copenhagen riktar sig i huvudsak till den internationella marknaden men behöver förstås också lokal förankring för att bli meningsfullt. Huvudargumenten bakom det nya varumärket liknar de som användes kring år 2000: den gränslösa dansk-svenska regionen som en ekonomisk tillväxtmarknad fylld av kunskapsintensiva företag, universitet och innovationshubbar.²⁴ Men visionen är nu klädd i en språkräkt för vår tid som innefattar ord som hållbar utveckling, livskvalitet, agilitet och samverkan:

Greater Copenhagen is the centre of sustainable growth and quality of life offering an agile, collaborative and accessible metropolis – where people and business can unleash their potential.²⁵

Greater Copenhagen var, främst från dansk sida, tänkt att ersätta Öresundsregionen som varumärke. Greater Copenhagen var också avsett att beteckna geografien, vilket inte de skånska aktörerna höll med om. Men sedan Region Halland, inklusive de sex halländska kommunerna, i november 2018 gått med i Greater Copenhagen Committee (vilket ledde till att Skåne försvann som namn på plattformen) är inte Öresundsregionen och Greater Copenhagen-geografien överensstämmande. Under 2019 diskuterades också om Region Blekinge ska gå med i samarbetet, vilket skulle få till följd att det

snarare omfattar tidigare danska delar av Sydsverige än Öresundsgeografin. Öresundsregionens geografiska gränser är inte självklara, så det återstår att se hur framtida politiker och andra aktörer väljer att avgränsa regionen.

Valet av Köpenhamn som varumärkets platskärna ses som självklart då staden redan är känd, till skillnad från Öresundsregionen som inte etablerats internationellt. Skånska politiker höll med och menade att Öresundsregionen fortfarande kan användas på hemmaplan, medan Greater Copenhagen är mer effektivt internationellt.²⁶ Varumärket bygger mindre på en transnationell regional identitet och mer på en sammankoppling mellan större städer – från Euroregion till storstadsregion som plattform. Men precis som tidigare bygger varumärket på en vision och förväntningar om vad som komma skall. Under de senaste åren, 2018–19, har den danska region- och kommunpolitikens ansvarsområden omorganiserats och satsningarna på att marknadsföra Greater Copenhagen har inte riktigt tagit fart. Det återstår att se vad som händer framöver.

Öresundsregionen i framtiden

Utbytet mellan Danmark och Sverige har pågått under sekler. I denna essä har fokus varit på hur opinionen, mediebevakningen och platsvarumärket utvecklats före, under och efter brons invigning. Några reflektioner kan göras med riktning mot framtiden. För det första är det tydligt att utvecklingen av Öresundsregionen kan ses som en spegel av det som händer i samhället i övrigt. Även om varumärkesdiskursen framstår som ganska konstant, trots ändrat geografiskt ramverk, är det uppenbart att opinionen och mediebevakningen avspeglar tidens tecken. Transnationellt regionalt samarbete ligger inte högst på invånarnas eller mediernas dagordning i vår tid. Men detta kan förändras. Ett nytt förhållningssätt till hur invånarna i Öresundsregionen eller Greater Copenhagen skapar gemensam mening kring möjligheterna med ökat samarbete skulle kunna frigöra ny energi. Både Öresundsregionen och Greater Copenhagen bygger som platsvarumärken på en marknadsföringslogik snarare än en kommunikationslogik.²⁷ Enligt denna tudelning är marknadsföringslogiken mer *top-down* (från elit till folk) och bygger på retorikens *patos*. Detta innebär i praktiken mest känslomässiga argument och att man i första hand riktar sig till externa målgrupper såsom möjliga investerare eller kunder. Kommunikationslogiken bygger mer på ett *bottom-up*-perspektiv och prioriterar i första hand involvering av interna grupper – invånarna – innan man riktar kommunikationsinsatser externt. Enligt retorikens begrepp innebär detta att man kombinerar *ethos* (legitimitet) och *logos* (förnuftsbaserade argument). Grundantagandet är att lyckade platsvarumärken alltid är starkt förankrade hos invånarna. Här återstår en-

ligt min uppfattning mycket att göra för att skapa det engagemang och den involvering som kan driva Öresundssamarbetet framåt i positiv riktning.

Min andra reflektion med sikte på framtiden är att om de nya fasta förbindelserna realiserar, så skulle berättelsen om Öresundsregionen kunna få en renässans. Men mobiliteten mellan Själland och Skåne drivs inte i första hand genom hajpade föreställningar, utan snarare genom att människor kan dra praktisk nytta av skillnader (inom handel, arbetsmarknad, utbildning med mera) mellan Danmark och Sverige. Detta har genom tiderna varit ett faktum och synliggjorts på olika sätt, till exempel genom sydsvenska invånare som söker sig till den danska arbetsmarknaden då det erbjudits högre löner, danskar som numera är storkonsumenter i de skånska städerna då den danska kronan är så stark eller genom studenter som söker sig till utbildningar som inte finns på deras sida av sundet.

Noter

1. Tom O'Dell, "Öresund and the Regionauts", *European Studies*, vol. 19, 2003, s. 31–54.
2. Jesper Falkheimer, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier nr 4, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2004.
3. "Tura" är det skånska uttrycket för att åka fram och tillbaka över sundet, inte som transport utan för att äta, dricka och ha trevligt på färjan.
4. Falkheimer, *Att gestalta en region*.
5. Berith Cavallin (red.), *Öresundsbron – en onaturlig hägring*, Årsbok 1992:79, Skånes Naturvårdsförbund, Lund, 1992.
6. Magnus Dahl, Thomas Pålsson & Peter Danielsson, *Aktion bygg bron!*, Timbro, Stockholm, 2000.
7. Lennart Weibull, "Synen på Skåne, Danmark och Öresundsregionen", *Vanor och attityder i förändring. Samhälle, opinion och medier i Skåne. Den sydsvenska SOM-undersökningen*, SOM-rapport nr 58, Jonas Ohlsson & Annika Bergström (red.), SOM-institutet vid Göteborgs universitet, Göteborg, 2013.
8. Jesper Falkheimer & Nils Gustafsson, "Greater Copenhagen och mindre Öresund?", *Slutna rum och öppna landskap. Den sydsvenska SOM-undersökningen 2015*, SOM-rapport nr 69, Ulrika Andersson (red.), Göteborgs universitet, Göteborg, 2017.
9. David Crouch, "Denmark wants to rebrand part of Sweden as 'Greater Copenhagen'", *The Guardian*, <http://www.theguardian.com/world/2015/mar/05/denmark-wants-to-rebrand-part-of-sweden-as-greater-copenhagen>, 2015 (hämtad 14 november 2019).
10. Mikkel Danielsen, "København ska vare 'great' – med eller uden Skåne", *Berlingske Tidende*, <http://www.business.dk/oekonomi/koebenhavn-skal-vaere-great-med-eller-uden-skaane>, 2015 (hämtad 14 november 2019).
11. Se t.ex. Lunds universitets Folkliivsarkiv (LUF) M 27 881, svars-ID 138 och 439.
12. Länsstyrelsen i Skåne län, "Utvärdering av effekter av tillämpningen av förordning om vissa identitetskontroller", redovisning till regeringen, 23 augusti 2016, <https://www.oresundsinstitutet.org/wp-content/uploads/2016/09/20160923-Utvardering-av-effekter-av-tillampningen-av-forordning-om-vissa-identitetskontroller.pdf> (hämtad 14 november 2019).
13. SVT Nyheter, "Danmark inför gränskontroller mot Sverige", 10 oktober 2019, <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/uppgifter-danmark-kan-infora-granskontroller> (hämtad 3 november 2019).

14. Falkheimer & Gustafsson.
15. Christer Persson & Hans-Åke Persson, *En region i kläm. Berättelsen om Öresundsregionen*, Universus Academic Press, Malmö, 2019.
16. Falkheimer, *Att gestalta en region*.
17. Gert-Jan Hospers, "Borders, bridges, and branding. The transformation of the Øresund region into an imagined space", *European Planning Studies*, vol. 14, nr 8, 2006, s. 1028.
18. Jesper Falkheimer, Veselinka Möllerström, Mads Kæmgaard Eberholst & Mark Blach-Ørsten, "Cross-Border Journalism in the Danish-Swedish Øresund Region", *Nordicom Review*, vol. 38, nr 1, 2016, s. 1–15.
19. Stina Blomgren, "Så blir kommunerna varumärken", *Dagens Nyheter*, <http://www.dn.se/kultur-noje/sa-blir-kommunerna-varumarken/>, 24 november 2002 (hämtad 14 november 2019).
20. Jesper Falkheimer, "Place Branding in the Øresund Region. From a Transnational Region to a Bi-National City Brand", *Place Branding and Public Diplomacy*, vol. 12, nr 32, 2016, s. 160–171.
21. Richard Ek, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer*, Lunds universitet, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund, 2003.
22. Öresundskomiteen, *Hello – Øresund*, Wolff Olins brand book, 1999.
23. Blomgren.
24. Falkheimer, "Place Branding in the Øresund Region".
25. Greater Copenhagen, <https://www.greatercph.dk/> (hämtad 3 november 2019).
26. Carl-Johan Sonesson & Henrik Fritzon, "Nytt dansk-svenskt parlament lyfter Öresund", *Dagens Samhälle*, <http://www.dagensamhalle.se/debatt/sm-nytt-dansk-svenskt-parlament-lyfter-oeresund-15089>, 20 april 2015 (hämtad 14 november 2019).
27. Jfr uppdelningen mellan *place marketing* kontra *place branding* i Michalis Kavaratzis, "From city marketing to city branding. Towards a theoretical framework for developing city brand", *Place Branding*, vol. 1, nr 1, 2004, s. 58–73.

Referenser

- Blomgren, Stina, "Så blir kommunerna varumärken", *Dagens Nyheter*, 24 november 2002, <http://www.dn.se/kultur-noje/sa-blir-kommunerna-varumarken/> (hämtad 14 november 2019)
- Cavallin, Berith (red.), *Öresundsbron – en onaturlig hägring*, Årsbok 1992:79, Skånes Naturvårdsförbund, Lund, 1992
- Crouch, David, "Denmark wants to rebrand part of Sweden as 'Greater Copenhagen'", *The Guardian*, 5 mars 2015, <http://www.theguardian.com/world/2015/mar/05/denmark-wants-to-rebrand-part-of-sweden-as-greater-copenhagen> (hämtad 14 november 2019)
- Dahl, Magnus, Pålsson, Thomas & Danielsson, Peter, *Aktion bygg bron!*, Timbro, Stockholm, 2000
- Danielsen, Mikkel, "København skal være 'great' – med eller uden Skåne", *Berlingske Tidende*, 22 april 2015, <http://www.business.dk/oekonomi/koebenhavn-skal-vaere-great-med-eller-uden-skaane> (hämtad 14 november 2019)

- Ek, Richard, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer*, Lunds universitet, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund, 2003
- Falkheimer, Jesper, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier nr 4, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2004
- Falkheimer, Jesper, "Place Branding in the Öresund Region. From a Transnational Region to a Bi-National City Brand", *Place Branding and Public Diplomacy*, vol. 12, nr 32, 2016, s. 160–171
- Falkheimer, Jesper & Gustafsson, Nils, "Greater Copenhagen och mindre Öresund?", *Slutna rum och öppna landskap. Den sydsvenska SOM-undersökningen 2015*, SOM-rapport nr 69, Andersson, Ulrika (red.), Göteborgs universitet, Göteborg, 2017
- Falkheimer, Jesper, Möllerström, Veselinka, Kæmsgaard Eberholst, Mads & Blach-Ørsten, Mark, "Cross-Border Journalism in the Danish-Swedish Öresund Region", *Nordicom Review*, vol. 38, nr 1, 2016, s. 1–15
- Greater Copenhagen, <https://www.greatercph.dk/> (hämtad 3 november 2019)
- Hospers, Gert-Jan, "Borders, bridges, and branding. The transformation of the Øresund region into an imagined space", *European Planning Studies*, vol. 14, nr 8, 2006, s. 1015–1030
- Kavaratzis, Michalis, "From city marketing to city branding. Towards a theoretical framework for developing city brand", *Place Branding*, vol. 1, nr 1, 2004, s. 58–73
- Länsstyrelsen i Skåne län, "Utvärdering av effekter av tillämpningen av förordning om vissa identitetskontroller", redovisning till regeringen, 23 augusti 2016, <https://www.oresunds-institutet.org/wp-content/uploads/2016/09/20160923-Utvardering-av-effekter-av-tillampningen-av-forordning-om-vissa-identitetskontroller.pdf> (hämtad 14 november 2019)
- O'Dell, Tom, "Øresund and the Regionauts", *European Studies*, vol. 19, 2003, s. 31–54
- Persson, Christer & Persson, Hans-Åke, *En region i kläm. Berättelsen om Öresundsregionen*, Universitas Academic Press, Malmö, 2019
- Sonesson, Carl-Johan & Fritzon, Henrik, "Nytt dansk-svenskt parlament lyfter Öresund", *Dagens samhälle*, 20 april 2015, <http://www.dagenssamhalle.se/debatt/sm-nytt-dansk-svenskt-parlament-lyfter-oeresund-15089> (hämtad 14 november 2019)
- SVT Nyheter, "Danmark inför gränskontroller mot Sverige", 10 oktober 2019, <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/uppgifter-danmark-kan-infora-granskontroller> (hämtad 3 november 2019)
- Weibull, Lennart, "Synen på Skåne, Danmark och Öresundsregionen", *Vanor och attityder i förändring. Samhälle, opinion och medier i Skåne. Den sydsvenska SOM-undersökningen*, SOM-rapport nr 58, Ohlsson, Jonas & Bergström, Annika (red.), SOM-institutet vid Göteborgs universitet, Göteborg, 2013
- Öresundskomiteen, *Hello – Øresund*, Wolff Olins brand book, 1999

FRA BROMODSTANDER TIL ØRESUNDSENTUSIAST

Emil Persson

Som ung miljøaktivist lagde Sara Dybris McQuaid døde fisk på trappen til Fiskeriministeriet for at protestere mod byggeriet af Øresundsbroen. Men studier i Belfast ændrede hendes syn på broen. I dag er hun forkæmper for en grænseoverskridende levemåde i Øresundsregionen.

I dele af efterårssemesteret i 2019 har Sara Dybris McQuaid, lektor ved Aarhus Universitet, været gæsteforsker ved Det Statsvidenskabelige Institut på Lunds Universitet, hvor hun har arbejdet med freds- og konfliktstudier. Som bosat i København blev hun selv en del af en grænseregional sammenhæng, som hun har dedikeret store dele af sin karriere til at udforske.

– Jeg kan virkelig godt lide den grænseoverskridende levemåde. Jeg synes, den giver muligheder for at se ens egne systemer gennem andres øjne. At reflektere over hvad der kan gøres anderledes og udvide sine samtaler. Man tager ikke for givet, at det er det samme som det, man selv er vant til. Det udbytte, man kan få del i, når det er så tæt på og let at gå til, det er virkelig godt, siger hun.

Men at Sara Dybris McQuaid med glæde skulle være aktiv i hele Øresundsregionen var langt fra en selvfølge. Da hun og hendes venner startede i gymnasiet i København i 1988, stod miljøet og EU-skepsis højt på agendaen. Uroen for, hvad et brobyggeri over Øresund ville betyde for havmiljøet, skabte protester mod Øresundsbroen, og Sara Dybris McQuaid deltog i demonstrationerne.

– Der var rigtig mange i min generation, som blev miljømæssigt vækket. Vi syntes, at bundvending, bunddød og fiskedød lød forfærdeligt. Jeg var med til demonstrationer, hvor vi blandt andet lagde døde fisk på trapperne til Fiskeriministeriet, husker hun.

Sara Dybris McQuaid var aktiv bromodstander som ung. I dag er hun fortaler for det grænseregionale og har blandt andet pendlet fra sin bolig i København for at gæsteforelæse ved Lunds Universitet i 2019.



Skiftet for Sara Dybris McQuaids relation til EU's regionale samarbejde og dermed også til Øresundsbroen kom, da hun i slutningen af 90'erne flyttede til Belfast. Det konflikthærgede Nordirland befandt sig midt i en fredsproces, og pludselig så hun Øresundsregionen med nye øjne.

– En vigtig del af fredsaftalen var det grænseoverskridende samarbejde. Det var også tydeligt, at det nordiske samarbejde blev brugt som model for fredsaftalen. Jeg skrev speciale om det, og jeg så, hvor betydningsfuldt det er at forbinde sig med hinanden og skabe transnationale identiteter. Mange ting gjorde, at jeg pludselig kunne se, hvor meningsfuldt det også var at skabe infrastruktur til den proces, siger hun.

Sammenligningen af grænseregionerne Nordirland–Irland og Sverige–Danmark stoppede ikke i 90'erne. Sara Dybris McQuaid har sammen med to nordiske forskere, Elizabeth Crooke og Sara McDowell, søgt midler til forskningsprojektet ”Boundaries and Belonging: Migration Experiences in a Changing Europe”. Med projektet vil Sara Dybris McQuaid og hendes kollegaer sammenligne Øresundsregionen med grænseregionen mellem Nordirland og Irland med særligt fokus på bevægelighed, identitet og migranter.

For at det Øresundsregionale samarbejde skal udvikles i den rigtige retning, er Sara Dybris McQuaid fortalende for, at integrationen bygges op nedefra med medborgernes perspektiv i fokus. Hun ser med bekymring på, hvordan Sverige ofte bliver brugt som skrækeksempel i den danske debat og vice versa.

– Noget, Øresundsregionen har gjort med succes, er, at man har taget det hele ned på regionalt niveau. Man kan have en samtale om regionale samarbejder, som ikke nødvendigvis fanges af den nationale diskurs. Jeg synes helt klart også, at den måde, vi bygger integration på, skal være mere medborgerdrevet, siger hun.

Som gæsteforsker i Lund har Sara Dybris McQuaid oplevet både forskelle og ligheder mellem landene. Pendlingen oplevede hun som mere besværlig end sine rejser til Aarhus på grund af aflyste tog og paskontrol, men den største forskel er, at freds- og konfliktvidenskab er et mere veletableret forskningsområde i Sverige. Hun er overrasket over den manglende sprogbarriere, og hun blev fascineret af, hvad der er at spise på den svenske side af broen.

– En ting, jeg blev overrasket over, er, hvor let det er at forstå hinanden. Og I har nogle helt fantastiske slikbutikker. Min datter hedder Polly, så jeg har købt enormt meget Polly-slik til hende, siger hun.

Da interviewet er ved at være overstået, stopper Sara Dybris McQuaid op og fniser. Hun er kommet i tanke om en historie fra indvielsen af Øresundsbroen.

– Inden jeg blev akademiker, var jeg professionel danser. Da Øresundsbroen åbnede, blev jeg spurgt, om jeg ville optræde til indvielsen i et havfruekostume. Det ville jeg egentlig gerne, for på det tidspunkt havde jeg skiftet mening om broen. Men jeg syntes ikke, det var noget, jeg kunne gøre, efter at jeg havde lagt døde fisk hos Fiskeriministeriet. Det var jo næsten hykleri, siger Sara Dybris McQuaid og ler.

En man i fyrtioårsåldern som svarat på frågelistan om Öresundsbron's betydelse arbetar i it-branschen. Han reser över bron till Danmark för arbete, för nöje och för att besöka släkt och vänner. Han kör huvudsakligen bil, men åker också tåg enstaka gånger.

– Före gräns- och id-kontrollerna åkte jag alltid tåg till arbetet. Gick bra att arbeta på tåget och kände då ingen stress över pendlingen. När kontrollerna infördes förändrades upplevelsen helt och hållet, det blev ståplats på tåget och därmed försvann 30 min arbete i vardera riktning. Det gick inte att planera tillvaron längre, allt för ofta tog det över 3 timmar att ta sig hem. Missade förskolehämtningar, träningar, middagar, etc. Jag stod ut 6 månader, sen började jag söka jobb på svenska sidan. När jag fick jobb i Stockholm sa jag upp mig från mitt danska jobb och lovade mig själv att aldrig mer pendla med Øresundstågen. Sedan maj i år är jag tillbaka i København och pendlar med bil, har bara blivit försenad en gång, när danska polisen hade lockdown på hela Sjælland. Vilket tydligt visar hur sårbart det är när det bara finns ett alternativ. (LUF M 27 881, svars-ID 219)

Hun pendler dagligt til sit arbejde som læge på den svenske side. Hun kører altid i bil, ellers ville det ikke fungere, da hun i så fald måtte skifte 3-4 gange hver vej for at komme frem. Det havde naturligvis været bedre at tage toget, siger hun, men virker samtidig glad for at køre i bil, når hun fortæller suggestivt om sine bilture over broen:

– Ser ofte indflyvende fly lige over mig inden tunnelen. Ofte er der flere fly i kø ude til venstre [mod nord]. Solopgangene er fantastiske, især nu, en stor, rød bold. Ønsker mig et GoPro kamera, kunne tage fantastiske billeder. Sidste år var der en dag med fygesne i striber over kørebanen, det var som et eventyr. Føler, at jeg ejer broen, er nogen gange helt alene på broen om morgenen. (LUF M 27 881, svars-ID 213)

MED UTSIKT MOT SVERIGE

Sofi Eriksson

För danska läkemedelsgiganten Ferrings HR-chef Stefan Nielsen ligger Sverige nära till hands – vare sig det gäller att rekrytera nya medarbetare till kontoret i Ørestad eller en semestertur. Och det är till stor del tack vare Öresundsbron.

– Brons betydelse är enorm. Det var en helt annan tid då man skulle ta färjan över sundet, säger han.

Det finns många svenskar och danskar som lever hela sina liv utan att fundera nämnvärt över vad som finns på andra sidan Öresund. Och så finns det sådana som Stefan Nielsen. Ända sedan barnsben har Sverige på olika sätt varit närvarande i hans liv.

– När jag var barn såg jag mycket på Emil och Pippi och på svensk tv. Och jag har fortfarande svenska kanaler, berättar Stefan Nielsen när vi ses högst upp i Ferrings 19 våningar höga huvudkontor i Köpenhamnsstadsdelen Ørestad.

Så småningom tog han del av allt fler nyheter från grannlandet.

– Det är viktigt att följa med, det har jag fått med mig från barndomen och det tränar både språket och förståelsen för varandra.

I dag finns Sverige fortsatt ständigt i hans närhet – inte bara genom den exceptionella utsikten från kontoret, varifrån man skymtar både bron och Malmös siluett trots att vädret är så grått som det kan vara i januari. På hans arbetsplats Ferring, den danska läkemedelsjätten där han jobbat i 19 år, varav de senaste åren som HR-chef, är en stor del av medarbetarna svenskar.

– Av totalt 550 är 125 anställda här i Köpenhamn boende i Sverige. Vi har även ett marknadsbolag i Malmö, produkter och patienter med mera. Men vår främsta verksamhet över gränsen är våra svenska anställda, säger han.



Som HR-chef på läkemedelsbolaget Ferring i danska Ørestad har Stefan Nielsen varit med om att anställa många svenskar. Totalt är 125 av de cirka 550 anställda på Köpenhamnskontoret bosatta i Sverige.

Varför söker sig så många svenskar till Ferring? Enligt Stefan Nielsen ligger en del av svaret i branschtraditioner och han berättar att Öresundsregionens *life science*-kluster Medicon Valley länge har arbetat med och understött utbyte mellan länderna. Men även Ferrings gynnsamma läge i Ørestad spelar in.

– Vi har ett logistiskt bra läge för svenskar som pendlar. Bron gör att vår tillgång på arbetskraft är större. På en timmes tur härifrån kommer jag ganska långt in i Sverige, säger han.

Innan Stefan Nielsen kom till Ferring jobbade han hos den svenska *life science*-jätten Astra Zeneca, som 2011 lämnade Lund för Göteborg. Därmed är han van vid

att arbeta nära svenskar, något som också givit honom erfarenhet av skillnader i arbets-sätt och kultur mellan länderna. Han nämner bland annat olika syn på konsensus och ledarskap.

– Svenskar är bättre på konsensus. Men det finns hierarki även där, fast den är mer inbyggd. Det är mer tydligt i Danmark. Här har man nog tydligare roller överlag – vad är en chef och en arbetstagare exempelvis. Det råder mer respekt för chefen i Sverige än i Danmark; här vågar man ifrågasätta och säga sin mening. I Sverige ligger ett stort ansvar på chefen som ska fråga runt och se till att alla blir inkluderade.

Själv åker han inte längre över till Sverige så ofta via jobbet, då de flesta mötena sker digitalt. Men ungefär en gång i månaden tar han turen över bron privat, gärna för att semestra, cykla eller hälsa på vänner.

– Jag umgås nog mer med svenskar än många andra danskar och har fått många goda bekanta genom åren, säger han.

Fotnot: Under våren 2020 har Stefan Nielsen lämnat Ferring för att driva ett eget företag.

HAMNFUSION GAV MER ÄN EKONOMISK VINST

Anna Palmehag

Copenhagen Malmö Port (CMP) är experimentet som lyckades, den politiska visionen som blev välfungerande vardag. I alla fall enligt det dansk-svenska hamnbolagets COO (operativa chef) Povl Dolleris Røjkjær Ungar och kommunikationschef Ulrika Prytz Rugfelt, som numera ser det som självklart att arbeta i båda länderna. Bakom beslutet att år 2001 slå samman hamnarna i Köpenhamn och Malmö låg ett befarat hot mot sjöfarten från den nyöppnade Öresundsbron.

Snön faller allt tätare utanför fönstret på Copenhagen Malmö Ports ena kontor, i Malmö – det andra ligger i Köpenhamn. Stora, blöta flingor fyller luften och gör det nästan omöjligt att skönja hamnområdet där rad på rad av nytillverkade bilar står parkerade.

Sedan 2001 har hamnen i Malmö blivit en hubb för bilimport till hela Skandinavien. På andra sidan Öresund, i Köpenhamn, lägger allt fler kryssningsfartyg till och Povl Ungar tror att de framöver även kommer att ankra i Malmö, och att turisterna sedan reser mellan städerna via Öresundsbron.

Det hot som bron tycktes utgöra när den byggdes och stod klar har inte blivit verklighet.

– Nej, det har ju gått bra. Det finns ett stort behov av att transportera gods på vatten, så det finns plats för oss allihopa, säger Ulrika Prytz.

Å andra sidan har regionen inte heller fullständigt vuxit ihop.

– Om vi tittar på de två fysiska hamnarna har Malmö supporterat södra Sverige och i Köpenhamn supporterar vi det östliga Danmark. På så sätt har bron blivit lite av en barriär, säger Povl Ungar.

Copenhagen Malmö Port har däremot vuxit samman på många sätt, åtminstone



Tunga, våta snötussar faller tätt när Ulrika Prytz Rugfelt och Povl Dolleris Røjkjær Ungar kliver ut på terrassen till Copenhagen Malmö Ports kontor i Malmö.

sett till den övergripande organisationen och de som arbetar i stabsfunktioner med exempelvis personalfrågor, ekonomi och kommunikation. Ulrika Prytz och Povl Ungar kör mellan Köpenhamn och Malmö flera gånger i veckan och bedömer att de tillbringar ungefär halva tiden var på de båda kontoren.

Förutom att de inte uppskattar tiden som de sitter fast i rusningstrafiken i och runt de båda städerna tycker de att det fungerar bra att arbeta på det viset.

– Vi har terminaler på flera ställen. Vissa stora hamnar i Europa har ännu större avstånd mellan sina terminaler. Om jag är på den ena eller andra terminalen spelar ingen roll: det är CMP. Sedan får man se till att det blir rätt med det här räkenskapsmässiga: pratar vi i svenska eller danska kronor? säger Povl Ungar och Ulrika Prytz fyller i:

– Är mötet i Sverige eller Danmark? Det har hänt några gånger att vi suttit på olika ställen. Men det finns ju Skype...

Rent företagssmässigt ser de många vinster med sammanslagningen. Povl Ungar menar att det givit Copenhagen Malmö Port en mer framskjuten position i Europa, som kan ha bidragit till att EU utsett den till en av 83 så kallade kärnhamnar – *core ports*.

– Vi har helt andra möjligheter ekonomiskt, vi har en annan styrka och kompetenser som kan utveckla varandra. En kultur som gör att vi står starkare på en internationell marknad. Vi har en hemmamarknad som är mycket större. Det finns många fördelar på flera nivåer med att jobba ihop, säger han.

Alla som arbetar i hamnen är dock inte lika integrerade som ledningsgruppen. Hamnarbetarna är stationerade i det ena eller det andra landet och även om vissa av dem byter plats ibland stöter företaget emellanåt på hinder för att arbeta på tvärs. Det kan handla om att en person måste ha bostadsadress i det ena landet för att få certifikat att köra en viss maskin, eller att det inte alltid är tillåtet eller möjligt för medarbetarna att delta i en utbildning i det andra landet.

Språket kan ibland också vara ett hinder, inte minst för dem som inte träffar den andra nationaliteten så ofta.

– Det är många hos oss som tycker att det är en utmaning med språket, framför allt de som är i det ena landet hela tiden. Alla har inte så lätt att förstå danskan eller svenskan och det måste vi så klart tänka på. Vi har många som jobbar här som har svenskan som andra eller tredje språk, och då kan danskan också vara svårare att förstå. Vi har möten med alla medarbetare



Hamnen i Malmö är en stor hubb för bilimporten till hela Skandinavien.

två gånger om året och då får vi tänka på det när vi gör upplägg, säger Ulrika Prytz.

Själv säger hon sig numera förstå danska väl, utom när kollegorna försöker underlätta för henne genom att byta ut danska ord mot svenska.

– Då blir det ibland lite svårt att förstå vad de menar. Men i allmänhet märker jag stor skillnad nu när jag varit i bolaget i snart fyra år. Jag kan sitta på möten och följa med i konversationer utan att behöva tänka hela tiden. I början blev det för mycket, säger hon.

Povl Ungar tycker att dialekter ibland kan ställa till det, men förstår ändå det mesta av svenskan. Att arbeta så pass integrerat har däremot inte gjort att han lärt känna några svenskar på ett privat plan.

– De jag känner som inte är kollegor är före detta kollegor. Jag umgås inte privat med några svenskar. Men det har jag inte tid att göra med de danska vännerna heller, säger han och skrattar.

De 18 åren med en gemensam organisation har dock satt sina spår bland medarbetarna på CMP. Dansk-svenska par har bildats och kollegorna tipsar varandra om exempelvis bästa stället att köpa godis i Sverige eller de bästa restaurangerna i Köpenhamn.

För Povl Ungar har Malmö förlorat känslan av exotism och i stället blivit en plats han besöker flera gånger i veckan. Ulrika Prytz har också blivit mer bekant med olika delar av Köpenhamn.

– Samtidigt tänker jag ofta att vad trevligt det hade att varit att stanna i Köpenhamn efter jobbet, men jag är jättedålig på att göra det. Man ska ju hämta barn på fritids..., säger hon.

Att det är svenskar och danskar som möts på jobbet märks mest i de praktiska skillnaderna mellan de båda ländernas regelverk, menar de båda CMP-anställda. Det har lett till många vänskapliga skämt om sådant som att svenskarna har så mycket semester och att danskarna går hem så tidigt på dagen.

Även nyhetsrapporteringen accentuerar skillnaderna mellan de båda länderna, men där blir kollegorna en brygga över till den andra sidan. De danska hamnarbetarna uppdaterades till exempel av sina svenska kollegor om den utdragna regeringsbildningen efter det svenska riksdagsvalet 2018.

Några egentliga skillnader i arbetskultur eller mentalitet ser varken hon eller Povl Ungar.

– Vi är väldigt olika, men det skulle jag också vara med tio random danskar, säger han och fortsätter:

– Vi blir ju präglade av vår omgivning och den miljö vi växer upp i, men i CMP som ett bolag som funnits länge upptäcker man att skillnaderna inte är så stora. Vi lär oss



*Kryssnings-
trafiken till
Copenhagen
Malmö Port
har växt
de senaste
åren.*

att förstå varandra. ”När Povl säger det eller det så behöver man inte bry sig så mycket.” ”När en viss svensk kollega säger något måste jag svara fort.” Men så är det också med andra danska kollegor. Det är inte något vi tänker på så mycket. Man tänker mer på individen eller gruppen än nationaliteten.

Povl Ungar tror att det ligger ett korn av sanning i kulturella föreställningar – som att danskarna är mer raka i sin kommunikation, medan svenskarna söker konsensus – men han menar att undantagen är nästan lika många som regeln.

– Men när man upplever att det är en svensk som vill ha konsensus så blir man också bekräftad i den här kulturella berättelsen, säger han.

Ulrika Prytz tror att tankarna på den geografiska nationsgränsen och skillnaderna i språk och kultur sätter upp en spärr som präglar hur både svenskar och danskar bemöter och upplever varandra.

– Jag tror att det är mycket mentalt. Man ser hindren, att de har en helt annan arbetsrätt i det andra landet och att man arbetar helt annorlunda, medan vi i CMP har anpassat oss efter den situationen och löser uppgiften och fokuserar på att jobba samman i stället för att se det som ett problem. Vi har förstått att andra kan vara intresserade av hur det är att jobba över gränsen, men för oss är det inte någon stor sak. Vi gör det och har gjort det länge, säger hon.

Då och då får Copenhagen Malmö Port ta emot studiebesök av representanter från andra hamnar som skulle vilja prova något liknande. Senast kom det en delegation från

Tyskland och Schweiz, som undrade hur CMP löser de arbetsrättsliga frågorna. De ville samarbeta längs floderna som går mellan länderna. Tidigare har den dansk-svenska hamnen bland annat tagit emot en japansk delegation som planerade samarbete mellan regionalt ägda hamnar i samma land. Men så vitt Povl Ungar och Ulrika Prytz vet är det ännu inga andra hamnar som gått samman över landsgränserna.

Varför tror ni att det inte är fler som jobbar så här?

– Jag tror att vår strategiska position underlättar väsentligt och att vi har Öresundsbron. Så det korta avståndet är en jätteviktig faktor. Samtidigt har vissa europeiska hamnar längre till sina terminaler än vi har. Sedan tror jag som sagt att många tror att det är svårare än det behöver vara. Att man ser hinder, arbetsrättsliga, språkliga, kulturella, och att man sätter upp hinder utan att våga testa det, säger Ulrika Prytz.

Povl Ungar lyfter också fram den politiska visionen som låg bakom den dansk-svenska sammanslagningen. Men visionen kunde ha fallit platt om satsningen inte blivit så lyckad som den blev.

– Vi som bolag har kunnat visa att det går bra. Och nu är vi mer förespråkare för detta än samhället runt oss, säger han.

FAKTA: COPENHAGEN MALMÖ PORT

Hamnen skapades 2001 genom en sammanslagning av Københavns Havn och Malmö hamn. Anledningen till beslutet var en oro för vad Öresundsbron skulle betyda för de båda hamnarna, om exempelvis mängden frakt och antalet passagerare skulle minska. Sedan sammanslagningen har nettoförsäljningen ökat med 70 procent.

CMP har cirka 400 anställda.

Bolaget har kontor i både Malmö och Köpenhamn.

CMP är en fullservicehamn och hanterar alla typer av gods i Malmö och Köpenhamn inom områdena Bilar, Våt- och torrbulk, Logistik, Container och RoRo. Bolaget bedriver också kryssningsverksamhet i Köpenhamn, Malmö och Visby.

CMP utsågs 2011 till en av EU:s 83 kärnhamnar, *core ports*.

JENS KRAMER MIKKELSEN var socialdemokratisk overborgmester i Københavns Kommune i 1989–2004. Han mener, at Øresundsregionen er godt på vej fremad, og at grænsen mellem Sverige og Danmark går lige ned igennem et sammenhængende bolig- og erhvervsområde.

– De højtflyvende skåltaler har jeg aldrig været tilhænger af. Det er i dagligdagen, regionen skal vise sin værdi. Det er arbejdspendlerne, teaterbesøgene, restauranterne, mange danskeres genoplevelsen af den gamle danske historie i Skåne og så videre, der langsomt skaber den nye regionale bevidsthed. Broen er beskrevet mange steder som en vigtig international infrastruktur – mellem to lande. For mig er broen en lokal forbindelse, der forbinder to landsdele, der i århundreder har hørt sammen. Broen mellem Danmark og Sverige ligger et helt andet sted.



Emil Persson

Hon arbetar som musiker och beskriver det som att hon åker "mot strömmen". Tidigt på morgnarna lämnar hon bostaden i Köpenhamn och åker till sitt arbete i Malmö. Mitt på dagen återvänder hon till Köpenhamn för att sedan vid 17-tiden fara tillbaka till arbetet i Malmö innan hon kommer "hem igen till Köpenhamn vid 22–23". Hon älskar "utsikten över vattnet och de två länderna" och åker gärna över bron på sin fritid också.

– Det mentala avståndet har varit väldigt stort, men efter att bron har varit här i nästan 20 år märks en skillnad. Speciellt bland unga, många har upptäckt att man kan studera i Malmö och Lund. Många danskar kommer gärna över till Malmö för nöjen och kulturella upplevelser. Det har skåningarna ju alltid gjort i Köpenhamn, men nu är det väldigt många som hittar jobb i Köpenhamn också. (LUF M 27 881, svars-ID 990)

Hon kör helst bil över bron, men ibland tar hon tåget. Hon arbetar inte i Danmark, och har heller inte några familjemedlemmar eller nära vänner där. Att hon uppskattar att göra en tur över bron går dock inte att ta miste på. En resa som "gav mersmak" var till exempel en julmarknad häromåret: "dansarna är duktiga på julstämning". Hennes allra första tur skedde redan i samband med förbindelsens invigning, då även andra transportmedel än bil och tåg kunde användas över bron.

– Min första resa över bron var på cykel tillsammans med mina tre söner, då 7, 9 och 11 år gamla. Det kändes som något stort vi var med om, som om vi var med och skrev historia. En känsla av att resten av världen blev tillgänglig och kom lite närmre. En härlig känsla! (LUF M 27 881, svars-ID 65)

ILMAR REEPALU (Socialdemokraterna) var kommunstyrelsens ordförande i Malmö 1994–2013. Efter att ha sett en positiv utveckling under de första 15 åren med Öresundsbron är han skeptisk till den nuvarande situationen, bland annat på grund av gränskontrollerna. Men när han blickar framåt ytterligare 20 år tror han att regionen återigen kommer att gå mot ljusare tider.

– I 20-årsperspektivet får jag tillbaka mitt hopp. Nu har pendeln svängt maximalt mot en nationalistisk nivå, sen kommer den att slå tillbaka till tanken om ett transnationellt Europa där gränser inte känns. När vi är igenom Brexit-traumat som vi upplever nu kommer fokus återigen att vändas från svagheter till att se hur vi tillsammans bygger Europa starkt igen. Då vänder det, från hur viktigt det är att gå ut ur EU till hur viktigt det är att hålla sams.



Emil Persson

ØRESUNDSREGIONEN SOM CENTER OG PERIFERI

ARBEJDSMARKED, TILGÆNGELIGHED
OG DEN ULIGE GEOGRAFI

Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther

Øresundsregionen har flere centre og periferier og ligger i et europæisk perspektiv måske i periferien, lidt uden for de vigtigste europæiske centre for økonomisk aktivitet. Regionen er dog centralt placeret i den nordeuropæiske kontekst.¹ Der er København og Malmø som bymæssige centre, hvor urbaniseringen og transformationen fra industriby til vidensby har været central. Der er den urbane periferi omkring København, som er under omdannelse, og Skåne som er periferi i Sverige. Periferien i Skåne og på Sjælland uden for de større byer er præget af omstilling og betydelige afstande. Det er således en region med både stor tilgængelighed og mangel på tilgængelighed, der er urbanisering med centralisering, og der er marginalisering, der er to lande og byer med forskellige forudsætninger og placering i den nationale arbejdsdeling. I et samfundsgeografisk perspektiv rummer Øresundsregionen således mange grænser, opdelinger og problemstillinger. De vil også være der fremtiden, hvor centralisering og marginalisering vil skabe nye grænser og udfordringer. Vi må spørge, om der således er én Øresundsregion, eller om Øresundsregionen blot er en række geografisk sammenhængende områder, som deler en bro. Vi vil med udgangspunkt i tilgængelighed, pendling og arbejdsmarked analysere udviklingen i Øresundsregionen og vise de centrale geografiske problemstillinger omkring den ulige udvikling i regionen. Vi ser også fremad på de rumlige konsekvenser af nye former for mobilitet og forandrede arbejdsmarkedsstrukturer.

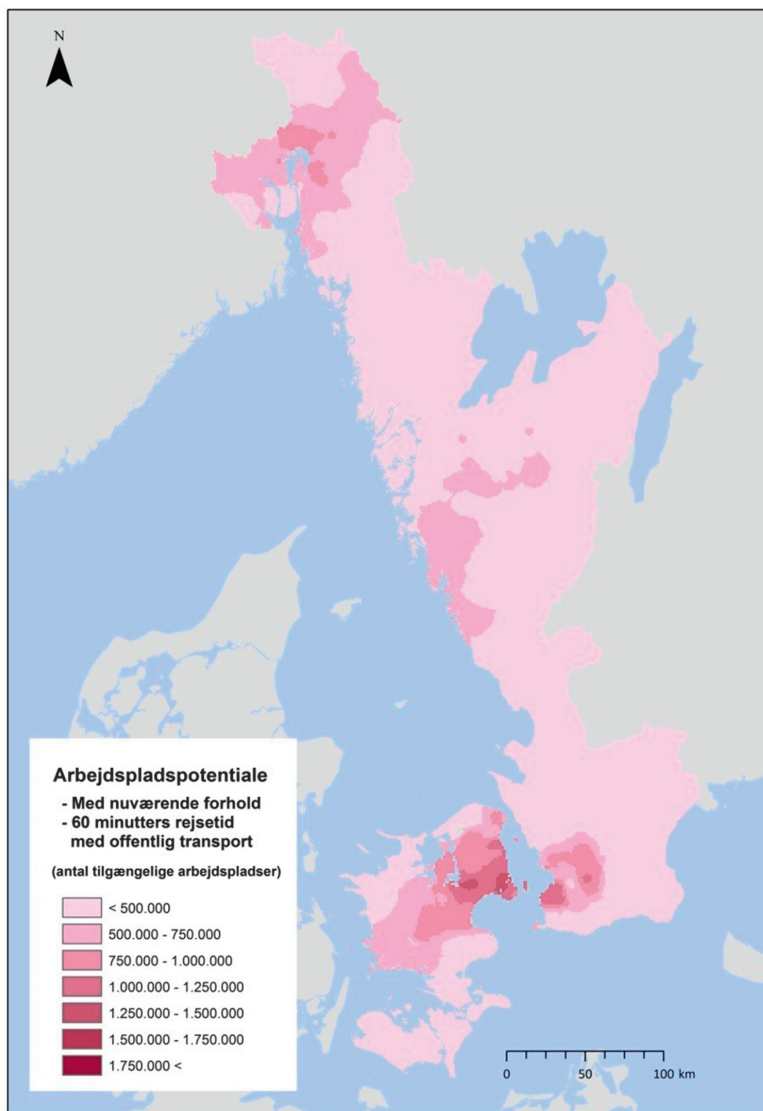
To lande, to kontekster

Skåne kan betragtes som semi-periferi qua Malmøs størrelse i den nationale svenske kontekst. København derimod kan betragtes som center i den nationale danske kontekst. Disse to modsætninger ligger i umiddelbar geografisk nærhed af hinanden og minder os om, at vores geografiske forståelse af center og periferi i høj udstrækning snarere er forankret i en national, geografisk forståelsesramme end en international. Tilstedeværelsen af periferi nær et center og omvendt giver dog muligheder for at udnytte de potentialer, som henholdsvis center og periferi giver.

Selv om Danmark og Sverige som små, åbne økonomier har mange ligheder, er der også centrale forskelle i deres nationale økonomiske struktur. Danmark er for eksempel historisk set mere præget af lavteknologi og service og små og mellemstore virksomheder end Sverige, som har været præget af mere højteknologisk produktion og langt flere store virksomheder. Hertil kommer betydelige institutionelle forskelle, blandt andet omkring arbejdsmarkedsregulering. Det har historisk set betydet, at de svenske og de danske økonomiske konjunkturer har haft en tendens til at være lidt i modfase. Både lavkonjunktur og højkonjunktur er ofte kommet forskudt, hvilket giver de to sider af Øresundsregionen udfordringer, men også mulighed for at supplere hinanden både i krise og i fremgangstider. Et tydeligt eksempel på dette var i starten af 2000'erne, hvor boligmarkedet i København og omegn var præget af markant stigende boligpriser. I den periode valgte flere danskere at flytte til Malmø og bosætte sig, fordi presset på boligmarkedet ikke var lige så voldsomt her, samtidig med man kunne bo tæt på København og det københavnske arbejdsmarked. I samme periode var der også stor efterspørgsel på kvalificeret arbejdskraft i hovedstadsområdet, og det tilskyndede flere svenskere til at søge mod det københavnske arbejdsmarked. Således afhjalp Skåne noget af behovet for arbejdskraft i København samtidig med delvis at kompensere for stigende boligpriser i Københavnsområdet, hvilket førte til en stigende interaktion over sundet via Øresundsbroen.

Tilgængelighed og interaktion

Tilgængelighed er et nøglebegreb i forståelsen af regional udvikling og geografisk ulighed. Det kan for eksempel være virksomhedernes tilgængelighed til underleverandører, arbejdskraft, vidensnetværk eller markeder, eller det kan være tilgængeligheden til potentielle jobs for befolkningen. Figuren til højre, der stammer fra en større undersøgelse af tilgængeligheden, viser befolkningens adgang til samtlige tilgængelige potentielle



*Arbejdsplads-
 potentiale
 over adgangen
 til samtlige
 tilgængelige
 arbejdsplad-
 ser (2011) ved
 60 minutters
 rejsetid.**

arbejdspladser ved en rejsetid på 60 minutter i Sydsandinavien i 2011.² Det er således et visuelt, idealiseret eksempel på én type tilgængelighed i Øresundsregionen, som afspejler regionens grundlæggende struktur mellem center og periferi. Var man for eksempel bosat i de mørkest farvede områder, havde man i 2011 adgang til mere end 1,75 millioner arbejdspladser inden for en times pendling med offentlig transport. Kortet herover viser også en tydelig differentiering af tilgængeligheden i Øresundsregionen, hvor især de centrale dele af København og Malmø har en høj grad af tilgængelighed. Til gengæld er der en betydeligt lavere grad af tilgængelighed i store dele af Skåne, Vestsjælland og

Sydsjælland, hvilket er resultat af infrastrukturen, herunder Øresundsbroen, men også af den geografiske fordeling af den økonomiske aktivitet med en koncentrationen af arbejdspladser i storbycentre, blandt andet som følge af den høje tilgængelighed til arbejdskraft. Denne koncentration peger på agglomerationsfordele som en afgørende proces i skabelsen af geografisk ulighed i regionen.

Potentiel tilgængelighed er én ting, den faktiske interaktion noget andet. Et eksempel på den faktiske interaktion kunne være pendlingen mellem Danmark og Sverige i Øresundsregionen. I 2015 pendlede 15.182 personer mellem Danmark og Sverige. En forholdsvis beskeden del af den samlede pendling i regionen og et fald fra 18.414 i 2010. Langt den største del af pendlere, sammenlagt 92,5 procent, er bosat i Sverige.³ Det vil sige, at på trods af den høje grad af tilgængelighed i de centrale dele af regionen er retningen på interaktionen ganske ensidig. Det fremgår også af tabellen til højre, at de fleste pendlere er bosat i de centrale dele af Øresundsregionen, hvor tilgængeligheden er højest. For eksempel er 80 procent af pendlere, der bor i Sverige, bosat i Skåne SV, som inkluderer Malmø og Lund. Samme mønster kan observeres på den danske side. Langt de fleste pendlere har en videregående uddannelse, men der er en klar forskel på uddannelsesstrukturen blandt pendlere bosat i henholdsvis Danmark og Sverige. Kun tre procent af pendlere bosat i Danmark har grundskole som højeste fuldførte uddannelse, mens tallet for svensk bosatte pendlere er 12,7 procent. For pendlere med en videregående uddannelse er tallene for Danmark 77,3 procent, men for Sverige kun 54,5 procent. Både omfang og uddannelsesstruktur peger på de beskrevne nationale forskelle i den økonomiske udvikling og regionernes placering i den nationale arbejdsdeling. Tilgængelighed er således én ting, men faktisk interaktion beror på institutionelle og samfundsøkonomiske forhold.

Byområdernes genkomst, krise og ny urbanisering

Centralt i Øresundsregionen er de store byområder, som i dag er drivkraften i regionens økonomiske udvikling, men det har ikke altid været tilfældet. Dette kan illustreres ved Københavns og Malmøs genkomst. Både København og Malmø har transformeret sig fra i 1970'erne at være domineret af industriel produktion til i dag at være domineret af erhverv, der primært konkurrerer på viden, især inden for servicesektoren, men også inden for højteknologisk industri. Transformationen slog dog tidligere igennem i København end i Malmø.

Efter en lang periode med afindustrialisering, suburbanisering, omdannelse og økonomisk krise især i de centrale dele af København begyndte byen en genrejsning

Andel procent, vertikalt (2015)	A	B	C	D	E	F	I alt	G	H	I	J	I alt
Grundskole	1,8	4,5	2,5	33,3	7,0	13,8	3,0	11,5	18,9	12,6	18,1	12,7
Ungdomsuddannelser (gymnasiale eller erhvervsuddannelser)	14,2	20,8	21,8	66,7	38,6	37,9	18,6	29,0	39,5	40,4	41,2	31,3
Kort, mellemlang og lang videregående uddannelse samt forskeruddannelse	82,9	72,5	75,2	0,0	54,4	44,8	77,3	58,0	41,1	44,8	39,6	54,5
Uoplyst	1,0	2,2	0,5	0,0	0,0	3,4	1,1	1,5	0,5	2,2	1,1	1,4
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Andel procent, horisontalt (2015)	A	B	C	D	E	F	I alt	G	H	I	J	I alt
Grundskole	35,3	23,5	14,7	2,9	11,8	11,8	100,0	72,4	4,0	1,6	22,0	100,0
Ungdomsuddannelser (gymnasiale eller erhvervsuddannelser)	45,0	17,5	20,9	0,9	10,4	5,2	100,0	74,2	3,4	2,1	20,3	100,0
Kort, mellemlang og lang videregående uddannelse samt forskeruddannelse	63,0	14,7	17,3	0,0	3,5	1,5	100,0	85,4	2,0	1,3	11,2	100,0
Uoplyst	53,8	30,8	7,7	0,0	0,0	7,7	100,0	84,7	1,0	2,5	11,9	100,0
I alt	58,8	15,7	17,8	0,3	5,0	2,6	100,0	80,2	2,7	1,6	15,5	100,0
Ændring procent (2010-2015)	A	B	C	D	E	F	I alt	G	H	I	J	I alt
Grundskole	50,0	14,3	-73,7	-	300,0	-20,0	-15,0	-30,7	-24,5	-47,3	-41,0	-33,4
Ungdomsuddannelser (gymnasiale eller erhvervsuddannelser)	55,7	-11,9	2,3	-	22,2	-15,4	19,2	-28,7	-32,1	-18,4	-33,5	-29,7
Kort, mellemlang og lang videregående uddannelse samt forskeruddannelse	105,2	57,3	49,0	-	106,7	62,5	84,3	-8,5	-23,0	-8,8	-18,6	-10,1
Uoplyst	-53,3	300,0	-50,0	-	-	-	-27,8	-16,6	-33,3	66,7	-22,6	-16,5
I alt	88,7	34,8	21,7	-	67,6	11,5	59,7	-18,4	-27,2	-19,3	-29,9	-20,7

Tabel: Andel og ændring i andel af øresundspendlere fordelt på uddannelsesniveau og efter bosted (Kilde: <http://www.orestat.dk/>)

A København By
B Københavns Omegn
C Nordsjælland
D Bornholm
E Østsjælland

F Vest- og Sydsjælland
G Skåne SV
H Skåne SØ
I Skåne NØ
J Skåne NV

fra midten af 1990'erne og frem til finanskrisen i 2008. En genrejsning, som også var en transformation fra industriby til vidensby med de udfordringer, som det har medført, herunder dilemmaet mellem velfærdsby og konkurrenceby.⁴ Det var ikke kun en genrejsning af de centrale dele af storbyregionen, men også en fortsat fremkomst og omdannelse af de ydre dele af den, hvor nye borgere flyttede til, og nye erhverv opstod. Perioden mellem 1990'erne og slutningen af 2000'erne havde således to spor i Hovedstadsområdet: en udvikling og vækst i de centrale dele og en fysisk spredning af omdannelse og vækst til at inkludere selv periurban-områder.⁵

Efter krisen i 2008 og frem til i dag er det i højere grad en ændret urbanisering, der kan observeres i den danske del af Øresundsregionen. Hovedstadsområdets økonomisk-geografiske strukturer har siden krisen været domineret af en urbanisering af København. Fra 2008 har Hovedstadsområdet oplevet en stigende befolkning og flere beskæftigede, både hvad angår bopæl og arbejdssted. Men samtidig med dette er urbaniseringen blevet mere geografisk ulig. Det er især København og de nærmeste kommuner, som oplever fremgang, mens resten af Hovedstadsområdet oplever en mere moderat befolkningsvækst, erhvervsmæssig omstilling og tab af beskæftigelse, dog med en vis variation – der er for eksempel mindre byer i det øvrige hovedstadsområde, som oplever vækst.⁶ Generelt er der dog en klar tendens til centralisering i de centrale dele.⁷

På den anden side af sundet har Malmø også haft større udfordringer med skiftet fra industrisamfund mod vidensintensiv produktion. Byen mistede i kølvandet af 1970'ernes krise mange af de metal- og tekstilindustriarbejdspladser, der dominerede byen. Den negative udvikling fortsatte op i 1990'erne, hvor byen inden for få år mistede en fjerdedel af alle sine job, da først Kockumsværftet og dernæst Saab stoppede deres lokale produktion. I 1993 havde Malmø den højeste arbejdsløshedsprocent i Sverige.

Siden har man i Malmø arbejdet med at ændre byens økonomiske situation. Man har kortlagt byens svagheder og på den baggrund formuleret en strategiplan, som har fokuseret på at transformere erhvervsstrukturen, øge uddannelsesniveaet og forbedre boligudbuddet.⁸ Midlerne har været et nyt universitet, ombygningen af den gamle skibsværftsgrund, Øresundsbroen og Citytunnelen samt store byfornyelsesprojekter, planer som ses i mange lignende byer. Alt sammen har det ændret byens image og gjort den mere attraktiv for den yngre befolkning i Sverige.⁹ Disse tiltag har transformeret byen, så den i dag står stærkere i den nationale og internationale konkurrence om investeringer og tiltrækning af veluddannet arbejdskraft, selvom alle problemerne langt fra er løst, blandt andet er arbejdsløshedsprocenten stadigvæk høj både i sammenligning med Danmark og med det svenske gennemsnit.

Den ydre by

I den urbane periferi omkring København og Malmø-Lund sker der også en transformation i disse år. Denne drives primært af, at disse områder i stigende grad inddrages i urbane sammenhænge. Dette er blevet benævnt den ydre by eller det peri-urbane.¹⁰ Den ydre by er karakteriseret ved fire inter-relaterede processer. For det første finder der en erhvervsmæssig omstrukturering sted, hvor de agro-industrielle rum transformeres til service- og vidensøkonomi, som i højere grad indgår i storbyregionens geografiske arbejdsdeling. For det andet er den ydre by blevet et bosted for en byrelateret befolkning, hvor den stigende befolkning og tilflytning af erhvervsaktive, der er knyttet til det urbane arbejdsmarked, og børnefamilier er med til at forandre og skabe nye forbrugs- og pendlingsmønstre. For det tredje skaber denne udvikling et stigende lokalt forbrug og efterspørgsel efter for eksempel detailhandel, offentlig service og kultur- og fritidsaktiviteter. Dette har resulteret i ny økonomisk aktivitet og opstart af virksomheder blandt andet i nedlagte landbrug. Opstart af virksomheder omfatter på den ene side virksomheder, der servicerer lokalt, og på den anden side virksomheder, der servicerer regionalt eller globalt, for eksempel inden for IT. Opstartsvirksomhederne kan også



Områdene uden for byerne kan kaldes den ydre by eller det peri-urbane. Disse er i stigende grad blevet knyttet til byerne blandt andet ved, at de, der bor på landet, pendler ind til arbejde i byen og ved, at mennesker dyrker fritidsaktiviteter i hele regionen.



Både København og Malmø har gennemgået forandringen fra at være domineret af industriel produktion til i dag at være domineret af erhverv, der primært konkurrerer på viden inden for især service- og højteknologisektoren. I Malmø er denne udvikling blandt andet sket gennem store byfornyelsesprojekter, hvor Turning Torso er blevet et ikonisk symbol.

være en del af en bostedsstrategi, da virksomheden giver mulighed for at bosætte sig i landskabet blandt andet på grund af mindre afhængighed af pendling. For det fjerde er der sket en funktionsomdannelse i det rurale landskab. Ændringerne er skabt af for eksempel en stigende fritidsøkonomi, som inkluderer golfanlæg, fiskeri, bed & breakfast og gårdbutikker, men også opbevaring, snerydning og rideskoler. Fritidsøkonomien er ikke kun lokalt orienteret, men forbruges af hele regionens befolkning og af den globale turisme. Alt i alt er der sket en stigende integration af de nærtliggende rurale områder i storbylandskabet, hvor udviklingen drives mere af urbaniseringen end af landbrugsudviklingen. Der er således opstået en omstrukturering af periferien, som er inter-relateret til urbaniseringen.

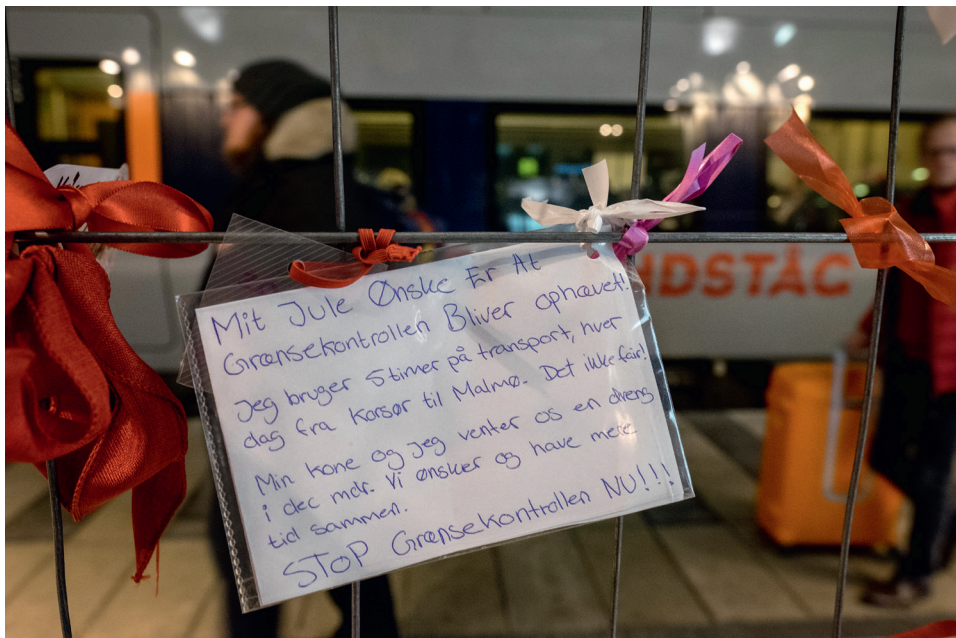
Udviklingen i den ydre by er dog konjunkturbestemt. Efter den finansielle og økonomiske krise i 2008 er udviklingen i de ydre byområder fortsat med at stige, men med mere moderate vækstrater end tidligere og også lavere vækstrater end i de centrale bydele.¹¹ Det betyder, at urbaniseringen af den ydre by fortsat finder sted, om end omdannelsens hastighed ikke er lige så høj som i selve byerne. Enkelte steder har endda oplevet nedgang, ikke kun i befolkning, men også i den økonomiske aktivitet, hvilket står i kontrast til den fortsatte vækst i især de centrale dele af København, hvor beskæftigelsen rettede sig allerede omkring 2010.

Periferien, omdannelse og krise

Øresundsregionen er kendetegnet ved to typer af periferi. København er hovedstad og har store dele af Sjælland som sit arbejdsmarkedsopland. Sjælland kan derfor betragtes som periferi i forhold til København. Samtidig kan Malmø-Lund i en svensk kontekst opfattes som semi-periferi i forhold til Stockholm, og er omkranset af opland med periferi-karakteristika.¹² Det, der blandt andet kendetegner periferien er, at den er præget af en mere industriel erhvervsstruktur og oftest også en arbejdsstyrke med mere håndværksbaserede kvalifikationer. Det betyder, at store dele af periferien i transformationen mod en mere vidensbaseret økonomi rammes ekstra hårdt af fald i arbejdspladser, virksomhedslukninger og manglende nye investeringer, og da der ikke i samme omfang skabes servicejobs i disse områder, forværres faldet. Denne udvikling ses ikke kun i periferien i Øresundsregionen, men i store dele af periferien i Europa. Resultatet er affolkning gennem fraflytning af især unge, øget gennemsnitsalder og at flere og flere søger mod de større arbejdsmarkeder, der er tilknyttet de store byområder. Dette skaber en større gensidig afhængighed mellem det perifere og det centrale samt øger de gennemsnitlige pendlingsafstande samtidig med, at koncentrationen af den økonomiske aktivitet øges.

Fremtidens tilgængelighed og interaktion

En styrke ved regionen er dens infrastruktur. Øresundsbroen har muliggjort et arbejdsmarked, hvor arbejdskraft bosiddende i Danmark kan søge mod Sverige, og arbejdskraft bosat i Sverige kan søge mod Danmark. Dermed har Øresundsbroen udvidet tilgængeligheden af arbejdskraft for virksomheder på begge sider af sundet, ligesom beskæftigelsesmulighederne for arbejdskraften er steget. Figuren på side 89 viser, hvor mange arbejdspladser, der i 2011 var lokaliseret inden for 60 minutters kørsel med of-



Muligheden for at kunne rejse gnidningsfrit mellem Danmark og Sverige er vigtig for mange Øresundspendlere. En barriere, som nævnes af mange i den spørgeskemaundersøgelse, som Folklivsarkivet i Lund og Dansk Folkemindesamling har udført, er grænse- og identitetskontrollen, der blev indført i 2015–2016.

fentlig transport. Det øgede rekrutteringsgrundlag burde fremme konkurrenceevnen i regionen som helhed og sikre bedre match mellem udbudte og efterspurgte kompetencer til gavn for både virksomheder og arbejdskraft. Dette bliver dog udfordret på forskelligvis også i fremtiden. Vil Skåne og Sjælland fortsat kunne supplere hinanden? Vil der være det nødvendige kompetencematch mellem vidensøkonomiens nye krav om viden, fleksibilitet og mobilitet? Flere og flere højstatusjobs bliver også mere mobile og kræver for eksempel et flydende arbejdssted, hvor man arbejder hos kunden eller i projekter, hvor man mødes forskellige steder. Disse job indebærer således et andet pendlingsmønster, som kan udfordre infrastrukturen i Øresundsregionen og medføre yderligere koncentration af disse jobs i de centrale dele af regionen, hvor tilgængeligheden er høj. Dette kan også have en social slagside, hvor den del af befolkningen, som har lavtlønsjob, må bosætte sig mere perifert og derfor opleve stigende transporttid.

Virkelighedsnært kan regionens infrastruktur ses fra et økonomisk synspunkt som

en styrke med en social slagside, men den kan også set fra et brugerperspektiv opleves som en af regionens svagheder. En forbindelse mellem København og Malmø resulterer i øget tilgængelighed, men for eksempel kan selv små forsinkelser resultere i stress i dagligdagen. Af den spørgeskemaundersøgelse, som Folkklivsarkivet i Lund og Dansk Folkemindesamling gennemførte blandt øresundspendlere fremgår det, at stress over usikkerheden over for forsinkelser i togtrafikken er et udtalt problem.¹³ Usikkerhed omkring at kunne nå at hente børn i institution inden lukketid er med til at mindske lysten til arbejdsrelateret pendling på tværs af Øresund. Ønsket om at udvide Københavns metro til også at nå Malmø for derigennem at øge transportmulighederne er tilbagevendende hos flere af de personer, der pendler i forhold til arbejde på tværs af sundet. Andre barrierer, der nævnes, er grænse- og identitetskontrollen, der blev indført i 2015–2016. Selvom omfanget af denne i dag er væsentligt reduceret i forhold til, da den blev indført, betyder usikkerheden og den ekstra rejsetid, at lysten til at pendle over sundet for at arbejde er væsentligt reduceret hos de respondenter, der har oplevet denne ændring. Spørgsmålet er naturligvis, om en usikkerhed over for forsinkelser ville have samme betydning for pendlingsmønstre mellem eksempelvis Roskilde og København eller Höör og Malmø. Den umiddelbare vurdering er, at bevidstheden om ikke bare at være på den anden side af sundet, men også i et andet land, har betydning for vores vilje til at pendle. Dermed kan man også udlede, at Øresundsregionen som region ikke er mere konstitueret, end at de grænsedragninger, der er mellem Danmark og Sverige, udgør en mental barrierer på arbejdsmarkedet, og at det stadig er mere naturligt at søge efter job på sin egen side af grænsen end på den modsatte side af grænsen. Måske kan en styrkelse af infrastrukturen gennem en fast forbindelse fra Helsingør til Helsingborg og en udvidelse af Københavns Metro til også at dække Malmø reducere nogle af de usikkerhedsskabende barrierer, der er i forhold til at bo i ét land og arbejde i et andet, men samtidig skal man også huske på, at selv om vi forbedrer tilgængeligheden, er de mentale, administrative, kulturelle og økonomiske barrierer stadig en betydelig hindring for et integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund. Øget tilgængelighed fører ikke nødvendigvis til øget interaktion.

Noter

1. Åke E. Andersson, David Emanuel Andersson & Christian Wichmann Matthiessen, *Øresundsregionen. Den dynamiska metropolen*, Dialogos, Stockholm, 2013.

2. Arbejdspladspotentialer er beregnet med udgangspunkt i antallet af beskæftigede i områdets 185 kommuner i 2011 og rejsetiden med offentlig transport mellem alle kommuner. Rejsetiderne er baseret på udtræk af

rejsetider mellem hovedbyerne i kommunerne fra rejseplanen.dk, resrobot.se og ruter.no. Da rejsetiderne mellem hovedbyerne varierer i løbet af dagen, er disse konsekvent sat til den kortest mulige. For at visualisere de potentielle arbejdspladser, man kan nå i de enkelte kommuner, på et kort, er værdierne imellem hovedbyerne i de 185 kommuner endelig blevet estimeret ved en interpolation mellem hovedbyerne. Beregningen af potentiale-værdierne er vedhæftet en række usikkerheder, og potentialekort må derfor ses som et teoretiseret og idealiseret billede af virkeligheden. I beregningen af potentiale-værdierne er der kun taget udgangspunkt i rejsetiderne med offentlig transport og dermed ikke i rejsetiderne ved privat bilkørsel. Det er en fejlkilde, der kan have stor betydning i de yderligt liggende dele af korridoren, hvor tilgangen til offentlig transport ofte er begrænset. En anden central fejlkilde ved beregningen af potentiale-værdierne er, at den kun tager udgangspunkt i et centralt punkt i kommunernes hovedbyer. Beregningen bygger derved på en indirekte antagelse om, at alle kommunernes arbejdspladser er placeret her, og at alle rejser starter og slutter i disse hovedbyer.

3. "Pendlere og øvrige indkomstmøtagere fra Sverige til Danmark efter bopælskommune, arbejdsstedskommune, type og køn (1997–2015)" og "Pendlere og øvrige indkomstmøtagere fra Danmark til Sverige efter bopælskommune, arbejdsstedskommune, type og køn (1997–2015)", Ørestat, <http://www.orestat.se/sv/oresunds-databasen-dansk>, 2019.

4. Hans Thor Andersen & Lars Winther, "Crisis in the Resurgent City? The Rise of Copenhagen", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, nr. 3, 2010, s. 693–700.

5. Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther, *The Urban Turn. Cities, Talent and Knowledge in Denmark*, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus, 2012.

6. Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther, *Hovedstadsområdets erhvervs- og befolkningsudvikling. Viden og forskningstemaer*, https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/state-of-the-art_jan_2019.pdf, 2019.

7. Kristian Bothe, Høgni Kalsø Hansen & Lars Winther, "Spatial restructuring and uneven intra-urban employment growth in metro- and non-metro-served areas in Copenhagen", *Journal of Transport Geography*, vol. 70, 2018, s. 21–30.

8. Mats Olsson, "Stad och identitet – Malmö", *Europæiske byer i en global æra. Byidentiteter og regional udvikling*, Svava Riesto (red.), Miljøministeriets Landsplanafdeling, København, 2002, s. 74–79; Sven Nilsson, "Malmö 2015. År 1996 presenterade Malmö stad en framtidsvision för 2015. Nu har vi hunnit halvvägs", *Sydsvenskan*, 16–17 februar 2006.

9. Kristina Vaarst Andersen, Markus Bugge, Høgni Kalsø Hansen, Arne Isaksen & Mika Raunio, "One Size Fits All? Applying the Creative Class Thesis onto a Nordic Context", *European Planning Studies*, vol. 18, nr. 10, 2010, s. 1591–1609.

10. Hansen & Winther, *The Urban Turn*.

11. Hansen & Winther, *Hovedstadsområdets erhvervs- og befolkningsudvikling*.

12. Karl-Johan Lundquist & Lars-Olof Olander, *Omvandlingens geografi. En studie i svensk ekonomi och regions roller genom tre decennier*, Region Skåne, Kristianstad, 2007.

13. Lunds universitets Folklivsarkiv (LUF) M 27 881.

* Kilde til figur s. 89: Kristian Bothe & Lars Winther (red.), *Hurtige tog får arbejdsmarkedet til at vokse. Regional udvikling: tilgængelighed, erhvervsliv og arbejdsmarked i The Scandinavian 8 Million City*, rapport, COINCO, København, 2013.

Referencer

- Andersen, Hans Thor & Winther, Lars, "Crisis in the Resurgent City? The Rise of Copenhagen", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, nr. 3, 2010, s. 693–700
- Andersen, Kristina Vaarst, Bugge, Markus, Hansen, Høgni Kalsø, Isaksen, Arne, & Raunio, Mika, "One Size Fits All? Applying the Creative Class Thesis onto a Nordic Context, *European Planning Studies*, vol. 18, nr. 10, 2010, s. 1591–1609
- Andersson, Åke E. Andersson, David Emanuel & Matthiessen, Christian Wichmann, *Øresundsregionen. Den dynamiska metropolen*, Dialogos, Stockholm, 2013
- Bothe, Kristian, Hansen, Høgni Kalsø & Winther, Lars, "Spatial restructuring and uneven intra-urban employment growth in metro- and non-metro-served areas in Copenhagen", *Journal of Transport Geography*, vol. 70, 2018, s. 21–30
- Hansen, Høgni Kalsø & Winther, Lars, *The Urban Turn. Cities, Talent and Knowledge in Denmark*, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus, 2012
- Hansen, Høgni Kalsø & Winther, Lars, *Hovedstadsområdets erhvervs- og befolkningsudvikling. Viden og forskningstemaer*, 2019, https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/state-of-the-art_jan_2019.pdf (sidst tilgået 12. marts 2020)
- Lundquist, Karl-Johan & Olander, Lars-Olof, *Omvandlingens geografi. En studie i svensk ekonomi och regioners roller genom tre decennier*, Region Skåne, Kristianstad, 2007
- Nilsson, Sven, "Malmö 2015. År 1996 presenterade Malmö stad en framtidsvision för 2015. Nu har vi hunnit halvvägs", *Sydsvenskan*, 16–17. februar 2006
- Olsson, Mats, "Stad och identitet – Malmö", *Europæiske byer i en global æra. Byidentiteter og regional udvikling*, Riesto, Svava (red.), Miljøministeriets Landsplanafdeling, København, 2002, s. 74–79
- Ørestat, <http://www.orestat.se/sv/oresundsdbasen-dansk>, 2019 (sidst tilgået 12. marts 2020)

HON HAR SIN BAS PÅ BÅDA SIDOR SUNDET

Anna Palmehag

Pernille Rømer flyttade till Malmö för att satsa helhjärtat på sin nya anställning som kontrabasist på Malmö Opera. Men efterhand började de subtila skillnaderna mellan länderna gnaga i henne. Nu har hon återfunnit balansen genom att flytta tillbaka till Köpenhamn och pendla till jobbet i Sverige.

Att få fast anställning som klassisk musiker är tufft. Lediga jobb tillsätts genom uppspelningar, där de sökande får spela några minuter inför en jury – alla samma stycke – och en av dem väljs ut. Pernille Rømer sökte ett 30-tal fasta anställningar innan hon fick jobbet som stämledare för kontrabasisterna vid Malmö Opera.

– Så på sitt sätt är det en tillfällighet att det blev Sverige. Å andra sidan erbjöds jag samtidigt arbete på södra Jylland, men valde att inte ta det eftersom Malmö var närmare mina föräldrar i Köpenhamn, säger hon.

Under flera år hade hon haft tillfälliga jobb över hela Europa, men hennes främsta sikte hade varit inställt på Öresundsregionen. Nu bestämde hon sig för att flytta till Malmö för att verkligen komma in i jobbet, lära sig svenska och bygga upp goda relationer till sina kollegor. Hon hyrde ett litet hus i stadsdelen Västra hamnen och trivdes bra både där och på jobbet, som hon lade fullt fokus på. Men så småningom började hon känna sig lite utanför.

Pernille Rømer spelar klassisk kontrabas, med stråke, men hon tycker om att blanda med andra musikstilar. Bland annat spelar hon jiddischmusik i bandet Di Yiddishe Kapelye.

När Pernille Rømer fick arbetet som stämledare för kontrabasisterna vid Malmö Opera flyttade hon till Sverige för att komma in i det nya livet. Men det var först när hon flyttade tillbaka till Köpenhamn och blev pendlare som hon fann sin balans i livet.



– Den växte långsamt på mig, den där känslan av att inte vara helt hemma. Om det var varorna man köper i affären, som är en aning annorlunda. Yoghurten och osten smakar en liten smula annorlunda i förhållande till ens barndom. Men det är inte det som gör skillnaden... Det är svårt att sätta fingret på vad det var, säger hon.

Myndighetskontakterna var ett annat område där hon inte visste riktigt hur det fungerade, även om det var lättare att flytta till Sverige än till Tyskland där hon tidigare bott. Och hon saknade den generella kunskapen som ofta kommer av att växa upp i ett land, som exempelvis att man måste ställa sig i en viss bostadskö för att ha en chans att få en lägenhet. När hon var ledig åkte hon till Danmark för att träffa sin familj och sina vänner.

Under en period tog Pernille Rømer tjänstledigt för att vikariera på operan i Köpenhamn och insåg då att det fungerade att pendla mellan länderna. Fem år efter att hon flyttat till Sverige skaffade hon en lägenhet i Köpenhamn och kände omgående att hon hittat rätt.

– Det var som att mitt liv föll på plats. Det känns mer helgjutet att ha en stadig fot på vardera sidan sundet, säger hon.

I lägenheten på Amager i Köpenhamn bor hon numera med sin norska man, sin

ettåriga dotter och sin 200 år gamla, fransktillverkade kontrabas som hon bär ut i vardagsrummet för en fotosession. De varma, mörka tonerna fyller rummet och hon går snart från att känna sig generad inför kameran till att glömma bort den. Pernille Rømer spelar klassisk bas, med stråke, och vänsterhandens fingrar rör sig längs strängarna. Efter en stund tittar hon upp, lite yrvaket.

– Oj, jag kom helt in i musiken, säger hon.

Under hösten 2019, när intervjun görs, arbetar Pernille Rømer återigen en kortare period på Köpenhamnsoperan, men har inga planer på att lämna sin anställning i Malmö. Visserligen finns det påtagliga nackdelar: lägre lön i Sverige – särskilt då den svenska kronan står så lågt i förhållande till den danska – och inte minst osäkerheten i pendlingen.

– När en föreställning börjar klockan sju i Malmö *måste* man vara där klockan sju, så jag måste beräkna en betydligt större buffert när jag ska till jobbet. Flaskhalsen kring bron är så sårbar, så jag åker inte en timme före utan två timmar före, säger hon.

Ändå har Malmö Opera har blivit en del av hennes liv som hon inte vill mista.

– Det är ett fantastiskt och roligt hus att vara i för det har en så bred repertoar. Man spelar både pop- och rockmusik och symfonikonsserter, utöver opera som egentligen är min kärnrepertoar. Det var en tillfällighet att det blev där jag hamnade, men det har verkligen vuxit för mig. Jag gläder mig åt att komma tillbaka, trots bekymmer med pendling och pengar.

Musikaliskt är det i stort sett ingen skillnad på att spela i Sverige och Danmark, men arbetssätten mellan operahusen skiljer sig på vissa sätt, upplever Pernille Rømer. Hon tycker att det är spännande att skifta perspektiv under en period.

– Det står väldigt klart för mig att regionen behöver två operahus, för de fungerar på olika sätt och kompletterar varandra. Det är inte bara lilla Malmö som är inspirerat av det stora operahuset i Köpenhamn, utan också tvärtom. Malmös framgångar med att sätta upp riktigt stora, genomarbetade musikalproduktioner inspirerar operan i Köpenhamn, och Malmö har också en scen för barn och unga, som inte har någon motsvarighet i Danmark, säger hon.

Efterhand har Pernille Rømer blivit mer rotad i Sverige än i Danmark som musiker. Utöver arbetet på operan spelar hon jiddischmusik i bandet Di Yiddishe Kapelye, gör inhopp i Malmö Symfoniorkester och medverkar i kyrkokonsserter.

– Jag tycker om att det inte är samma sak hela tiden. För att få ett helt liv ska det inte bara vara en sak. Jag har aldrig varit så bra på att sätta mig ned och bli extremt duktig på en sak, jag har alltid gillat variation, säger hon.

»DANMARK HOLDER AF SINE FISKERE – I SVERIGE SES VI SOM EN PITTORESK FAGGRUPPE«

Anna Palmehag

Hvor rejsende over Øresundsbroen ser ud over en vidtstrakt overflade af gråkoldt eller glitrende blåt vand, ser Bo Landén et kort over ynglepladser, strøm og grund. Som fisker har han fulgt broen, siden byggeriet begyndte. Over for det store bygningsværk og det omgivende hav føler han både fascination og bange anelser for, at øresundsfiskeriets dage er talte.

– Jeg har fået spørgsmålet om, hvordan Øresundsbroen har påvirket fiskeriet, mange gange, og jeg vil sige, at det går ad helvede til, for det har det gjort. Men når fiskeriet går ned globalt, kan man ikke sige, at det kun er på grund af broen, siger han.

Bo Landén skulle egentlig ikke have været fisker. Han havde det ikke fra fremmede med en morfar, som var erhvervsfisker, og en far, der fiskede om natten og havde et andet arbejde om dagen. Men hans mor syntes, at Bo Landén skulle have et ordentligt job, så han blev i stedet installationstekniker. 12 år tog det, inden havet trak så meget, at han skiftede bane.

Nu kan han se tilbage på 41 år som erhvervsfisker af primært ål og sild og udpege billeder af sig selv på væggene i den lille stue, som tilhører Limhamns Fiskareförening Öresund. I havnen, lige udenfor, ligger hans nye, mindre båd, som han ikke kunne lade være med at købe, efter at han gik på pension og solgte den gamle. Hans seneste projekt er at fange strandkrabber, som han kløver, panerer og steger.

– Jeg forsøger at skabe en ny niche for fiskeriet, siger han.

Igennem sit aktive arbejdsliv deltog Bo Landén blandt andet som talsperson for de svenske erhvervsfiskere i forhandlingerne om byggeriet af Øresundsbroen. Med støtte fra kyndige eksperter lykkedes det fiskerne at få en aftale om erstatning for tabt indtægt

»Danmark holder af sine fiskere – i Sverige ses vi som en pittoresk faggruppe«



For nogle år siden solgte Bo Landén sin fiskerbåd, men kunne ikke lade være med at købe en ny, mindre båd for i det mindste at kunne komme ud engang imellem.

Bo Landén har i mange år været aktiv i Limhamns Fiskareförening Öresund, som har mange minder på væggene i foreningslokalet.

Blomsterne passer Bo Landén selv.



i byggeperioden og for de fiskeområder, som forsvandt. Han husker, at nogle hævdede, at de kun var ude efter penge. Det gjorde ham vred.

– Jeg er erhvervsfisker, fordi det er i mit hjerte, og fordi jeg vil arbejde med naturen, siger han med eftertryk.

Bo Landén har oplevet, hvordan Øresundsbroen har ændret forudsætningerne i sundet, hvor strømmene har ændret sig, så gamle fiskeområder ikke længere giver nogen fangst. På den anden side kan der findes fisk, hvor der før ikke var nogen. Han er blevet imponeret af det store byggeri, men husker også, hvordan indhyrede russiske pramme uden ordentlig belysning gjorde farvandene risikable for fiskerbådene i konstruktionsperioden. Nu er han mere urolig for regnvandet, der løber af vejbanerne på Øresundsbroen.

– Vandet fosser lige ud i havet med så meget næring fra broen, gummi fra dækslitage, oliespild, udstødning. Alt ryger direkte ud, siger han.

Til tider møder han danske fiskere ude på sundet, men noget større samarbejde mellem dem og svenskerne har der ikke været, ifølge Bo Landén. Han mener, at forskellige vilkår for fiskerne i de to lande er en forklaring.

– De har det, som vi ser det, meget bedre, for Danmark holder af sine fiskere. I Sverige ses vi som en pittoresk faggruppe som Jokkmokks-Jokke eller Enok Sarri, siger han med henvisning til to kendte nordsvenske originaler fra 1960'erne og 70'erne.

Efter at Sverige har stoppet fiskeriet af ål i store dele af året, har danske fiskere kunnet overtage ålefiskeriet i nogle områder i Øresund, fortæller han og mener, at udviklingen måske ikke ligefrem har fremmet gode relationer.

Bo Landén gør et engageret indtryk og er fuld af gode historier. Men når det gælder fiskeriets fremtid, er han dystert. De kystnære netfiskere, som udgår fra Limhamn, konkurrerer på samme marked som store trawlere, der desuden gerne opkøber mindre både for at ophugge dem og selv få ret til større fartøjer. Det, Bo Landén oplever som det største problem, er dog konkurrencen fra havfugle og sæler.

– Eftersom det er Moder Natur, vi ”slås” med, må vi følge med hende. Men skal jeg være helt ærlig, så tror jeg, at det er slut med fiskeriet om tre år på grund af sælen og skarven, siger han.

Samtidig kan han ikke lade være med at lægge et lille forbehold til.

– Jeg har et håb om, at det bliver bedre.

Fodnote: Siden 2017 har Øresundsbroen regelmæssigt udført prøver på vandet, der løber af broen, og rapporterer til Malmøs miljøforvaltning. Fra starten havde broen en automatisk målestation, men målingerne ophørte i 2008 i samråd med Malmö Stad, fordi værdierne indtil da havde ligget betydeligt under grænseværdierne. Målestationen blev senere afmonteret, da udstyret var nedslidt. Værdierne overvåges nu gennem manuelle målinger, og indtil videre indikerer disse målinger ikke nogen større ændringer i stoffer og værdier i vandet, der løber af broen, med-deler Øresundsbro Konsortiet.



FAKTA: ØRESUNDSKONVENTIONEN

I 1937 indgik svenskerne og danskerne den såkaldte Øresundskonvention, som slår fast, at begge nationaliteter har ret til at fiske på hinandens vand ned til en dybde på syv meter. Det indebærer, at fiskerbådene på visse pladser har ret til at fiske helt ind til 30 meter fra nabolandet.

Trawlerfiskeri har været forbudt i Øresund siden 1930'erne.



Skærmen bag Lone Wiggers viser arkitektfirmaets aktuelle projekter, herunder Värtaterminalen i Stockholm.

DET SVENSKЕ MARKED SPARKEDE DØRE OP FOR DANSK TEGNESTUE

Jenny Andersson

Den danske arkitekt Lone Wiggers deltog i konkurrencen om at tegne Øresundsbroen. Tegnestuen C. F. Møller, hvor hun arbejdede, vandt ikke, men det blev alligevel starten på en lang række opgaver i Sverige. I 2008 købte virksomheden et svensk arkitektbureau i Stockholm og ser flere fordele ved at være repræsenteret i begge lande.

Lone Wiggers var med til at starte C. F. Møllers afdeling i København i 1990'erne. Det svenske marked var endnu ikke med i billedet, men da planlægningen af Øresundsbroen blev mere konkret, og arkitektkonkurrencen om at tegne broen blev annonceret, blev C.F. Møller kontaktet af et engelsk arkitektbureau, som ville have en skandinavisk samarbejdspartner med i sit tilbud. Formålet var at sikre, at formgivningen fik et skandinavisk udtryk. Lone Wiggers sad på det engelske kontor i London i ca. ti uger og var med til at tegne broforslaget. Opgaven om at designe broen gik til en anden tegnestue, men hun lærte meget i løbet af arbejdsprocessen.

– Det var en spændende opgave at forsøge at identificere et arkitektonisk DNA for Skandinavien. Hvordan ser skandinaviske ting egentlig ud? Det handler ofte om enkelhed, do more with less. En æstetik, som er lidt beskeden, ikke så ikonisk og højtråbende, men mere pragmatisk, nøjsom, funktionel og sikker. Enkle, smukke linjer og få materialer, siger hun.

Lone Wiggers lærte også mere om svenske regler og forhold, og da Øresundsbroen var vel på plads, havde C. F. Møller fået øjnene op for det svenske marked.

– Vi lavede en forsigtig strategi, hvor vi tog lidt over til Sverige. På et tidspunkt blev vi inviteret til en konkurrence af en svensk virksomhed, som havde købt en grund i



Lone Wiggers, partner och arkitekt hos C. F. Møller Architects, med kollegaen Ola Jonsson, associate partner og arkitekt, på ejendomskonferencen Business Arena i Malmø, i marts 2020. Ola Jonsson er ansvarlig for tegnestuens etablering i Malmø, og afdelingen blev lanceret på konferencen, på C. F. Møller Architects egen udstillingsplads.

Hyllie, og vi vandt. Vi tegnede Malmø Tower (i dag kendt som The Point), som var et 218 meter højt tårn og fik gigantisk presseomtale, siger hun og fortsætter:

– Det var nemt med sproget og kulturen, og så var lønningerne cirka det samme i Sverige. Vi tabte ikke penge på at arbejde for svenske kunder.

C. F. Møller besluttede sig for at være mere strategisk til stede i Sverige og opkøbte Berg Arkitekter i Stockholm i 2008.

Hun mener, at der er forskel på dansk og svensk arkitektur og har en teori om, at det skyldes det svenske såkaldte millionprogram. På kort tid blev der i 1960'erne og

1970'erne bygget boliger, så alle svenskere kunne bo godt, og det placerede den industrialiserede byggeteknik i centrum, hvilket har medført, at arkitekturen siden i høj grad har været drevet af de store entreprenørselskaber, mener hun.

– De store svenske entreprenørselskaber gør det rigtigt godt både i forhold til at skabe velfungerende boliger og til at levere et effektivt og sikkert byggeri. De har meget store markedsandele på udvikling af nybyggeri i Sverige. Men denne dominans betyder også, at innovationen i det arkitektoniske sprog i 40–50 år har været styret af entreprenørerne, og ikke af arkitekterne, som man ellers ser det i mange andre lande i EU.

Der opstod et innovationsgab, som danske arkitekter har forstået at udnytte i 1990'erne og i 2000'erne, mener Lone Wiggers. I dag anser hun, at dette gab dog er effektivt indhentet og lukket af de svenske kollegaer, mens danske arkitekter kigger langt efter de svenske for eksempel på innovation inden for træbyggeri. Men der var en tid, hvor hun oplevede, at der indimellem kunne opstå irritation over, at ”nu vandt en dansker igen”.

En anden faktor, som hun fremhæver, er EU's udbudsregler for serviceydelser, som også åbnede op for at byde på opgaver i andre EU-lande, og gav mulighed for, at flere danske tegnestuer kunne vinde konkurrencer i Sverige på arkitektonisk innovation.

De danske arkitekters tilstedeværelse i Sverige har også handlet om, at der har været så hård konkurrence i Danmark, så de er blevet presset ud på andre markeder, mener Lone Wiggers. Det kan give en form for risikospredning, hvis konjunkturerne falder, på samme måde som det at være forberedt på opgaver for både offentlige og private kunder. For C. F. Møller har det været en fordel at kunne bruge de forskellige tegnestuers referenceprojekter mellem landene. Et eksempel er, at akut- og infektionsklinikken i Malmø er blevet tegnet i samarbejde med kontoret i Aarhus, hvor virksomheden blandt andet har samlet kompetencer inden for sygehusbyggeri.

En anden fordel ved at have kontorer i begge lande er den erfaringsudveksling, der ses mellem kontorerne, mener Lone Wiggers. Hun synes, det er mere fremkommeligt at bygge i træ i Sverige end i Danmark. Det er noget, som hun sammen med nogle kollegaer, forsøger at ændre.

– Vi har oprettet en intern CFM-skole med vidensdeling mellem svenske og danske arkitekter. Jeg og et par danske kollegaer har lavet en lille gruppe, som rejser rundt og fortæller danskerne, hvorfor vi skal bygge mere i træ. Nu kan vi se, at blandt andet danske politikere begynder at få øjnene op for dette: hvis de kan i Sverige, så må vi også kunne i Danmark, siger hun.

Et andet eksempel er at deres svenske partner i tegnestuen har sat et større strategisk ligestillingsfokus på dagsordenen.

– Det er en større diskussion i Sverige, og på denne måde har vi fået en energi-indsprøjtning i de her spørgsmål i vores andre kontorer, og det gør, at vi kan arbejde strategisk med dem, siger hun.

C. F. Møllers tilstedeværelse i Sverige er langsigtet.

– Vi er i dag veletableret i Stockholm, og det er naturligt at overveje, hvordan vi kan række ud mod resten af Sverige. Dels i forhold til den svenske vestkyst med Göteborg, dels Lund og Malmø i Skåne. Det hænger naturligt sammen med, at vi begynder at få opgaver her, og vi har blandt andet vundet en konkurrence om Lunds nye Centralstation og en fysisk tilstedeværelse fremstår mere og mere interessant. Det vil også kunne skabe grobund for et stærkt samarbejde over Øresund.

Det hvidmalede kontor på Holmen i København har mødelokaler med glasvægge ud mod kantinen. I entréen vises der billeder af aktuelle projekter på en skærm, og Lone Wiggers viser stolt de store svenske projekter som Slussen, Biomedicum ved Karolinska Institutet og Värtaterminalen. Etableringen i Sverige tog som nævnt fart med højhuset Malmø Tower i Hyllie, men projektet blev ikke, som de havde tænkt sig. Da C. F. Møller havde vundet arkitektkonkurrencen, gjorde de et stort arbejde med at analysere stedet, og, som Lone Wiggers udtrykker det, blive enormt kloge på højhuse. Så kom finanskrisen.

– I 2008 blev tårnet skrinlagt. Men efter et halvt år sagde bestilleren, at de alligevel ville fortsætte, men at huset skulle være halvt så højt.

Projektet fik derefter navnet ”Point Hyllie”, og det sidste og højeste hus blev færdigbygget i år. C. F. Møller har dog ikke været med hele vejen.

– Vi har lavet skitsen og en del af dispositionsforslaget, men bygherren valgte helt at overtage projektet og færdiggøre det sammen med entreprenøren. Vi er naturligvis skuffede over, at vi ikke fik lov til at lave opgaven. Det, man kan se i dag, er, at facaderne er ret tro mod det, vi har tegnet. Men vi har ikke kunnet gennemføre vores arkitektarbejde, så vi ved ikke, hvordan løsningerne er gennemført inde i bygningerne, siger Lone Wiggers.

BIOLOGEN PÅ PEPPARHOLM

Sofi Eriksson

Redan innan Öresundsbron byggdes hade biologen Christian Ebbe Mortensen full koll på växt- och djurlivet i Öresund, vilket gav honom uppdraget att utreda eventuella konsekvenser av brobyggandet. Sedan dess har han följt den konstgjorda ön Pepparholms utveckling i snart 20 år och sett många arter komma och gå.

På den konstgjorda ön Pepparholm står en ring med journalister. Dagen till ära visar ön upp sig från sin bästa sida med strålände sol och fågelkvitter, och runt omkring ligger Öresund blankt. Det enda som stör idyllen är bilarna som i hög fart rullar förbi på sin färd mellan Danmark och Sverige, och ett och annat tåg som får reportrarna att ställa sig ännu tätare för att höra. I mitten av samlingen står Christian Ebbe Mortensen. Han är biologen som följt Pepparholms djur- och växtliv sedan bron byggdes, och till och med innan dess. Den här soliga dagen berättar han för de nyfikna journalisterna om att antalet fågelarter minskat det senaste året, men även att hans grupp upptäckt vita kaniner, förmodligen utplacerade av någon privatperson. Bland fåglarna som lämnat ön finns bland annat storspov, silvertärna samt större och mindre strandpipare.

– Det försvinner ju arter, och det gillar man inte. Men det kommer ju inte fler fåglar än det är anpassat för här. Att de mer sällsynta fåglarna försvinner är självklart trist, men att de försvinner vartefter vegetationen blir mer vanlig är ju naturligt. Då kommer i stället de fåglar man ser på land och det är vad som skett här, säger han.

Redan innan bron byggdes var Christian Ebbe Mortensen med och utredde vilka konsekvenser brobygget kunde få för naturen i området. Han jobbade då för Köpenhamns amt, ett tidigare administrativt område omkring Köpenhamn, och hade länge studerat grannön Saltholm.



Varje år har Øresundsbro Konsortiet en pressträff för att visa utvecklingen av naturlivet på Pepparholm. Christian Ebbe Mortensen förklarar att växterna på den konstgjorda ön till stor del är desamma som finns på Öland och Gotland, vilket beror på den kalkrika marken.

– Tanken var egentligen inte att vi skulle fortsätta med arbetet efter att bron byggdes, men tillsammans med Hans Ohrt (representant för Øresundsbro Konsortiet, numera med titeln miljökonsult för Øresundsbron, reds. anm.) kom vi fram till att nu när bron väl skulle byggas skulle det vara väldigt spännande ur ett rent biologiskt perspektiv att följa utvecklingen på Pepparholm. Som biolog tycker man att det är oerhört intressant, för det var ju bara barmark och asfalt i början.

Sagt och gjort. De senaste 20 åren har Christian Ebbe Mortensen tillsammans med bland andra Hans Ohrt inventerat vilka djur- och växtarter som kommit och gått på den konstgjorda ön. På frågan om hur han trodde att det skulle se ut på Pepparholm för 20 år sedan är svaret tydligt.

– Så här! Det var jag rätt säker på, men jag visste inte hur fort det skulle gå. Att det gick att förutspå beror på att marken är av kalk, precis som på Salholm. Det finns särskilda plantor som tål kalk och andra som inte alls gör det. Det som tillkommit är till stor del samma plantor som finns på Öland och Gotland, som också har kalkrika marker.

Hur tror du att växt- och djurlivet kommer att utvecklas på Pepparholm de kommande 20 åren?

– Det kommer att växa till sig ännu mer, komma fler buskar och de sista öppna platserna kommer långsamt att försvinna.



KERSTIN THAM, rektor för Malmö universitet sedan 2015 och tidigare prorektor för Karolinska institutet, hade inte fullt ut förstått möjligheterna i den dansk-svenska Öresundsregionen innan hon flyttade från Stockholm för att börja sitt nuvarande arbete.

– Jag kom ner hit med ett Stockholmsperspektiv och där förstår man inte riktigt de möjligheter som finns i den här regionen inom många olika områden, bland annat inom *life science*. Jag tycker att den här regionen – just för att den inte bara omfattar södra Sverige utan även den danska sidan – måste vara en av de mest innovativa miljöerna i norra Europa. Det hänger samman med att människor och olika typer av verksamheter möts och samverkar över gränserna och där måste

bron ha haft stor betydelse för regionens förutsättningar att vidareutvecklas. När jag kom ner såg jag en outnyttjad potential som jag inte insett när jag var i Stockholm, och kunde mer förstå diskussionen kring ”Greater Copenhagen”.

Anna Palmehag

Hon bor i Halland och väljer oftare färjorna mellan Helsingborg och Helsingör än Öresundsbron när hon ska till Danmark för att gå på konsert, besöka ett museum eller äta gott på restaurang. Det känns ”snabbare och säkrare”, men ibland blir det ändå bron ifall hon samtidigt med besöket i Köpenhamn har ett ärende i Malmö. Beträffande framtidens broresor är hon helt säker på vad hon önskar sig mest.

– Ser fram emot en fast förbindelse i norra delen av Sundet. Då kan vi åka runt!
(LUF M 27 881, svars-ID 201)

Hon är i sextioårsåldern och åker med tåg över bron en till två gånger per månad, ofta för att komma till och från flygplatsen, men det kan också vara arbetsmöten i Köpenhamn ”eller bara nöje”. När det är arbete brukar hon, ”p g a tågkaoset”, åka i god tid för att inte riskera att komma för sent. På vår fråga om vad Öresundsbron betyder för regionen svarar hon:

– Jag upplever att bron är mycket betydelsefull för södra Sverige. I Stockholm vet man inte mycket om bron och dess vikt. Många stockholmare i olika viktiga och beslutsfattande ställningar kände enligt min erfarenhet inte ens till gränskontrollerna! Jag tror att bron bidrar till en gemenskap i regionen. Men det är tydligt att bron inte alls har samma betydelse för Danmark som den har för Sverige. (LUF M 27 881, svars-ID 142)

ÖRESUNDSREGIONEN SOM IMAGINÄR PLATS OCH UTOPISKT GRÄNSLAND

DEN DANSK-SVENSKA PUBLIKENS
UPPLEVELSE AV TV-SERIEN *BRON*¹

Tina Askanius

”Nordic noir” har blivit enormt populär runtom i världen de senaste åren, som en specifik underavdelning till deckargenren. En särskild anledning till det är att ”Nordic noir” ger ”socio-politiska insikter och målar upp en komplex bild av det skandinaviska samhället och sprickorna i dess demokratiska ideal”.² Tv-serien Bron, som utspelar sig i gränslandet mellan Sverige och Danmark, är ett relevant exempel på denna alltmer populära genre. I dramaserien spelas huvudrollen av Öresundsbron, som vi firar och granskar i denna bok.

Bron utspelar sig i den integrerade Öresundsregionen mellan Danmark och Sverige, vars faktiska, fysiska plats har en mycket aktiv roll både i seriens berättelse och i publikens engagemang i den. I denna essä intresserar jag mig särskilt för hur publiken, i sin inlevelse, upplever och föreställer sig Öresundsregionen och den ikoniska bro som – på olika sätt – sammanbinder denna region. Analysen visar hur publiken interagerar med och reflekterar över komplexiteten i samtida skandinaviska samhällen och det ”politiska drömskapet” (*political dreamscape*)³ i en gränslös Öresundsregion, via sin inlevelse i och sina tolkningar av dramaserien. Studien utgår från 113 djupintervjuer med seriens tittare. Den ställer frågan hur Öresundsregionen och Öresundsbron, som i *Bron* skildras som en utopisk ”plats för fantasin”,⁴ skapar en känsla av samhörighet och medborgarengagemang i Danmark och Sverige.⁵ Jag börjar med att introducera några nyckelbegrepp och idéer, som jag sedan kommer att utveckla mer i detalj i analysen.

När det gäller tv-publiken kan vi förstå medborgarengagemang som ett sätt att beteckna både implicita och explicita uttalanden om olika former av gemenskap, vare sig dessa är nationella, regionala eller tvärkulturella. I ett försök att förstå publikens



Den ikoniska Öresundsbron spelar huvudrollen i tv-serien Bron och förankrar den på en mycket specifik plats och i ett regionalt landskap.

samhällsengagemang i relation till konstruktionen av Öresundsregionen,⁶ där dramat utspelar sig som en form av gränsöverskridande, tvärkulturellt platsskapande, inspireras jag av två begrepp. Dessa härrör ur en tankelinje inom kulturstudier med fokus på regionbyggande i olika integrerade gränsområden runtom i Europa. Jag ser dessa gränsområden som ”politiska drömskap” och de människor som lever där som ”regionauter”, som skapar ett slags gränsöverskridande identitet.⁷ Som medievetaren Pei-Sze Chow påpekar är *Bron* den första stora tv-produktion som särskilt behandlar, representerar och omskapar tvärkulturella möten i denna transnationella region, liksom också den rumsliga upplevelse som möjliggörs av Öresundsbron som länk mellan de två länderna.⁸ Hennes forskning visar hur serien, både som produktion och berättelse, skildrar svårigheterna och motsägelserna i skapandet av en sammanhängande

Öresundsidentitet. Mitt bidrag undersöker vilka gensvar dessa försök att inge en känsla av Öresundsidentitet faktiskt får hos publiken.

Publikens känsla av att tillhöra ett utopiskt gränsland

”Nordic noir” som genre är generellt förknippad med en seriell snarare än episodisk narrativ struktur. Normalt spänner den över ett stort antal avsnitt, ofta över flera säsonger. Detta gör att den centrala mordgåtan fungerar som en katalysator för ett antal sidoberättelser och andra teman.⁹ Ett seriedrama som *Bron*, som sträcker sig över fyra säsonger och totalt 38 avsnitt, möjliggör en intim relation med dramats fiktiva värld och dess karaktärer. Eftersom tv-serier löper under en längre tidsperiod kan en imaginär värld skapas som tittarna kan förhålla sig till, där en känsla av samhörighet uppstår på olika nivåer, exempelvis lokal, europeisk eller transnationell nivå. *Bron* ger tittarna en känsla av tillgång till ett symboliskt samhälle, en värld av samhörighet bortom dem själva. Uttryck för kulturellt medborgarskap som formuleras av publiken omfattar allt från att uppmärksamma de subtila politiska undertonerna i manusets estetiska och berättande kvaliteter till att hänvisa explicit till ”verkliga” och aktuella politiska frågor i Danmark och Sverige.

I det följande behandlas dessa observationer i en analys av hur kulturellt medborgarskap artikuleras kring ett specifikt tema som identifierats i publikens gensvar: känslan av att tillhöra en utopisk plats, en Öresundsregion utan nationella gränser. Jag illustrerar hur några av de utmärkande dragen i serien framkallar känslor av det transnationella, nordiska samhället hos publiken. Det är detta gränsöverskridande samarbets värderingar och ideal som är kärnan i berättelsen. *Bron* väcker hos publiken en önskan om förståelse för olikheter och en utopisk vision av en Öresundsregion utan gränser. Det är en fascinerande och lockande bild av en region som målas upp under fyra säsonger: två länder och två städer smälter samman i ett grått och dimmigt gränsland.

”Malmö och Köpenhamn känns som ett”

Malmö och Köpenhamn känns som ett [...]. Det känns inte som två länder, utan som ett land. Det är mycket vackert skildrat. (Madeleine, 27 år, SE)

Kommentatorer och kritiker har kallat den plats som skildras i serien ”ett Malmö som inte finns” och ”en Öresundsregion som ännu bara är på gång”.¹⁰ Vad de antyder är hur



De båda huvudrollsinnehavarna i säsong tre och fyra av Bron, Thure Lindhardt (som Henrik Sabroe) och Sofia Helin (som Saga Norén), presenterar galapremiären av säsong fyra på plats i Köpenhamn i december 2017. Serien har fått flera efterföljare i andra gränsregioner runt om i världen.

dramat på ett övertygande sätt konstruerar regionen som en friktionsfri utopi där alla kulturella och språkliga barriärer har eliminerats. Publiken reagerar också på hur ”det verkar som att det tar två minuter att åka över bron” (Sara, 46, SE) och hur ”alla förstår varandra, det är orealistiskt” (Eva, 42, SE).

Etnologen Orvar Löfgren betraktar Öresundsregionen som ett politiskt drömskap och påpekar att dessa integrerade transnationella territorier ofta är mer av ett politiskt projekt snarare än en upplevd erfarenhet hos medborgarna i regionen.¹¹ Öresundsregionen existerade åtminstone inledningsvis mer i PR-material, för att locka investerare och turister, än i människors medvetande på båda sidor om sundet. Även om regionen, likt många andra integrationsprojekt runtom i Europa, kan betraktas som ett toppstyrt politiskt projekt, finns det också ett regionbyggande underifrån, *bottom-up*, av vanliga medborgare och människor, som omfattar kreativa och kulturella praktiker av olika slag. I detta bidrag visar jag att en tv-produktion som *Bron*, och publikens

olika sätt att identifiera sig med den fiktiva skildringen av gränslandet mellan Danmark och Sverige, kan förstås som en del av dessa kulturella praktiker där band mellan medborgare knyts över gränserna.

Öresundsregionen är förvisso primärt ett ekonomiskt och politiskt projekt som framhålls av en politisk och ekonomisk elit. Regionen anses vanligen vara en framgångshistoria och betraktades, åtminstone i inledningsfasen av brobygget, som något av ett laboratorium för kulturell och ekonomisk integration inom EU och som "ett experiment i det nya Europa utan gränser".¹² Publiken relaterar tv-serien *Bron* till den strategiska kommunikationen och varumärkesbyggandet kring invigningen av bron runt millennieskiftet, som riktades mot investerare, medborgare och turister, och som under många år påverkat livet i regionen. En ung man reflekterar:

De har lyckats mycket bra med att skildra Malmö och Köpenhamn som en sorts skandinavisk huvudstad. Det känns nästan som att det är en stad. Nästan som ett omfattande marknadsföringsprojekt. Kanske vill du bo i staden där alla dör. Men de skildrar Malmö som Öresundsregionen, som ett. Det känns nästan avsiktligt. Som att Region Skåne har slagit sig ihop med filmskapare och köpt en tv-serie för att skapa den bilden. (Arvid, 23, SE)

En kvinnlig tittare minns mediespektaklet under invigningen av Öresundsbron runt millennieskiftet och kommenterar så här:

Det är verkligen smart. Öresundsbro-konsortiet, varumärket Öresund och alla dessa organisationer som vi har spenderat miljoner på att skapa för att sätta Öresundsregionen på kartan. De måste alla ha fått en hel del hjälp från denna serie. (Ann Marie, 60, SE)

Den lokala publiken, med förstahandsupplevelser av regionens integration, uttrycker intresse för seriens vision, trots att de vet att skildringen inte stämmer med vardagen i regionen. En Öresundspendlare säger: "Jag tycker det känns ungefär som att 'det skulle väl vara bra om det verkligen var så, en liten utopi utan gränser'" (Sara, 46, SE). Det faktum att alla verkar förstå varandra ses som "orealistiskt" och "överkligt". Men tittarna uppskattar det som en "tänk om-kommentar" om regionens potential och framtidsutsikterna för Skandinavien i stort.

Publiken som "regionauter"

Många i den lokala publiken i Malmö- och i Köpenhamnsområdet uttrycker en mycket stark känsla av tillhörighet i en Öresundsgemenskap och av att vara invånare i regio-

nen. De uppskattar det faktum att *Bron* handlar om regionen och att den för omvärlden visar en bild av en internationell metropol och knutpunkt. Många i Skåne betraktar Köpenhamn som sin storstad. Det är särskilt sant i förhållande till, och ofta i opposition mot, Stockholm:

Det betyder så mycket för mig att det är från Öresundsregionen. Dels för att jag tycker att regionen borde visas mer, men också för att det är trevligt att känna igen saker. Jag är trött på att se scener från Stockholm hela tiden. (Sara, 46, SE)

Vi får inte mycket uppmärksamhet i denna region, jämfört med Stockholm. I Stockholm brukar de inte bry sig om frågor som rör den här regionen och de stödjer inte Öresundsregionen. Så jag gillar att serien är härifrån. (Katarina, 50, SE)

Morten (49, SE), entreprenör och affärsman i regionen, beskriver seriens skildring av Öresund:

Det är inte bara ett urbant landskap, det är en metropol. Det skapas en internationell atmosfär i och med att de åker fram och tillbaka över bron. Man vet knappt var man är, vilket land man befinner sig i. När man bor här blir man lite stolt. Jag har ofta undrat om människor i Stockholm får samma känsla.

Malin (36, DK), som arbetar med integrationsfrågor för Migrationsverket i Sverige, menar att de filmiska tekniker som gör att gränserna raderas är särskilt betydelsefulla för hennes eget engagemang i serien:

Det är ett intressant initiativ att försöka väva ihop skandinaviska länder på tv. Man gör det exempelvis med *Skavlan*, som också är ett samarbete. Inte med Danmark, utan mellan Norge och Sverige. Detsamma gäller för *Bron*. Jag kan vara lite påverkad av mitt jobb, men jag tycker att det är positivt att man försöker skapa kopplingar över gränserna och att skapa relationer. För det är ju det de gör – de skapar en vision av en region där människor samarbetar. För mig är det nästan en del av en större diplomatisk strategi. Jag tycker att det är oerhört positivt som ett sätt att försöka utplåna de befintliga gränserna.

En manlig tittare från regionen hävdar samtidigt:

Den urbana miljö eller bakgrund som de använder, där de skildrar Öresundsregionen som en storstad av typ urban djungel, är intressant [...] Jag tycker att bron som en faktisk geografisk referenspunkt gör det trovärdigt och det tar en vidare in i detta imaginära universum. Jag ser detta område i min vardag, Sverige–Danmark-regionen, och det gör att jag identifierar mig med serien. (Lars, 43, DK)



Brons lokala publik i Malmö och i Köpenhamnsområdet uppskattar att tv-serien handlar om regionen och visar upp den som en knutpunkt för omvärlden. Visserligen anser många att det exempelvis är "örealistiskt" och "överkligt" att svenskar och danskar förstår varandra, men samtidigt menar de att den ger en fingervisning om regionens potential.

I detta avseende kan vi delvis förstå de lokala tittarna som vad Löfgren, baserat på ett arbete av Tom O'Dell, kallar kulturella regionauter.¹³ Regionauter är "människor som utvecklar färdigheter och regional kunskap för att använda världen på båda sidor av gränsen".¹⁴ De rör sig både i "de fysiska och mentala landskapen i en region och utforskar skillnader".¹⁵ För den lokala publiken är dramat således en del av en redan existerande, men porös, regional identitet. Där ingår en uppsättning "kollektiva berättelser om vår region" och om hur vi och vår region skiljer sig från andra.¹⁶ Kulturgeografer har hävdade att människor som lever nära en statsgräns förkroppsligar särskilda "hybridiserade gränspassageidentiteter". Detta förhållande refererar till en individ vars liv är inskränkt av gränsovergångar och mångkulturalism i en särskild region.¹⁷ Gränsoverskridande regioner som dessa, hävdar Löfgren, definieras inte bara i termer av fysiska avstånd och transportsystem, utan också av kulturella definitioner av närhet och näbarhet.¹⁸

Ett av sätten som serien skapar denna känsla av närhet och nåbarhet hos publiken är genom den ständiga och snabba resan fram och tillbaka över gränsen och bron. Dessa sekvenser skildrar ofta de två kriminalpoliserna i huvudpersonen Sagas bil, som kör över bron på vad som verkar vara ett fåtal minuter. I denna konstruktion av den imaginära crossover-stadsbilden mellan Malmö och Köpenhamn spelar det ingen roll vilken plats vi är på. Som Hans (44, DK) noterar: ”Jag kan inte alltid se om det är Sverige eller Danmark, men kanske är det inte så viktigt heller, eftersom det är Öresundsregionen de visar.” I slutet av säsong tre har tittarna naturaliserat det tvärkulturella samhället i regionen i en sådan utsträckning att de inte ens märker de gränsöverskridande markörerna: ”Som medborgare i Öresund tycker jag att samarbetet mellan Sverige och Danmark var mycket tydligare i den första säsongen, mindre i den andra, och sedan i säsong tre är det normalt” (Heidi, 47, DK).

Som vi kan se sätter publiken ord på gränsarbetet mellan de två städerna, länderna och huvudpersonerna, och talar om hur linjerna mellan dem är suddiga eller raderade. Liksom de två poliserna och huvudpersonerna är konstruerade som regionauter, som utan ansträngning snabbt korsar nationella territorier i den ”imaginära gränsöverskridande metropolen” i serien,¹⁹ delar publiken en känsla av att vara positionerade som regionauter av serien. Om populärkulturen tillåter oss att fantisera om de ideal och förhoppningar vi har för samhället, vilket har påpekats av medievetarna Joke Hermes och Peter Dahlgren,²⁰ ger producenternas sätt att porträttera regionen som ett framgångsrikt politiskt och tvärkulturellt projekt, samt publikens sätt att uppleva denna skildring, oss sedan möjlighet att redogöra för hur ”utopiska förhoppningar blandas med mer olycksbådande känslor av föraningar om hur kultur och samhälle kommer att utvecklas”.²¹ *Bron* är både en önsketänkande historia om en region och en kritisk kommentar till denna region. Den engagerar således tittarna inte bara i en övertygande ”territorialisering av kultur”²² utan fungerar också som en naturalisering av gränsövergången och idén om ett gränslöst Skandinavien, och, i förlängningen, en gränslös värld.

Gränskontroller och frågan om att stänga Öresundsbron

De osynliga barriärerna i ett tvärkulturellt samhälle med frånvarande gränser, som är så påtagliga i *Bron*, blev under 2016 av publiken alltmer betraktat som något av en paradox i förhållande till verkligheten, där gräns- och id-kontroller infördes mellan Danmark och Sverige som en konsekvens av den så kallade flyktingkrisen 2015. När händelserna började utvecklas i slutet av den tredje säsongen befann sig danskar och svenskar som levde i regionen plötsligt i en politisk kris mellan de två länderna i frågor

som rörde Genèvekonventionerna och hur man skulle samarbeta under det plötsliga inflödet av migranter och flyktingar. Man såg omfattande gränskontroller införas för första gången sedan 1950-talet. Vid tiden för de sista intervjuerna som genomfördes för denna studie var dessa frågor nyhetsstoff och därför ett diskussionsämne bland tittarna: ”Nu är allt annorlunda på grund av gränskontrollerna som har införts.” I en av de senaste intervjuerna säger samma tittare: ”I dag sade regeringen att de kanske kommer att stänga bron” (Julia, 27, DK). Många noterade hur gränskontrollerna mellan Danmark och Sverige var i full kraft. De såg ironi i detta med tanke på temat och visionen i serien, som de hade kommit att älska:

Jag gillar verkligen hur de försöker radera befintliga gränser... Det är intressant att verkligheten är helt motsatt. Nu har vi gränskontroller och det går inte alls att bara åka över bron som [kriminalpoliserna] gör. Det är en riktigt sorglig vändning, och jag önskar att det hade gått i en annan riktning. (Malin, 36, DK)

Bilden av gränsöverskridande samarbete i hjärtat av dramat återspeglade inte längre den politiska verkligheten i regionen. Eftersom en gränslös, integrerad region plötsligt verkade avlägsen, uppmuntrade tittarna producenterna till *Bron* att vidta åtgärder:

Under nästa säsong måste de göra något med dessa gränskontroller. Om de gör en fjärde säsong skulle det vara ett fantastiskt historiskt dokument om vad som händer just nu. De måste göra något på det temat nu när allt detta har hänt i regionen. De kan inte ignorera det! Det håller nog på att skrivas redan! (Måns, 42, SE)

Och tittarnas förväntningar på att Öresundsbron skulle framställas som en plats med en förnyad och förstärkt gräns med säkerhetskontroller, polisbevakning och konflikter uppfylldes verkligen. I fjärde säsongen är luftrummet ovanför Öresund mörkare och dystrare än någonsin tidigare. De två kriminalpoliserna arbetar på ett ohyggligt mordfall då chefen för det danska migrationsverket hittats stenad till döds. Dramat utspelar sig mot bakgrund av flyktingkrisen och iscensätter en efterföljande pandemi av paranoia, populism, polarisering och rasism i båda länderna. Det finns uppenbara överlappningar mellan fiktion och den politiska verkligheten bortom tv-skärmen där europeiska länder har utökat sina befogenheter att deportera migranter och humanitära organisationer rapporterar om ökande extremism och attacker mot migranter vid gränserna. Denna utveckling har fått kritiker att hävda att ”*Bron* förenar inte bara Sverige och Danmark. Den spänner över den värld vi lever i.”²³



Under de fyra säsongerna av Bron byggdes en känsla upp hos publiken av närhet och nåbarhet i Öresundsregionen, där det till slut spelade mindre roll i vilket land varje scen utspelade sig.

Avslutande kommentarer

Publikens inlevelse med serien föränleds huvudsakligen av byggandet av gemenskap och lojaliteter, genom vilka tittarna känner sig sammankopplade. *Bron* positionerar tittarna som medlemmar i en gemenskap som mobiliserar särskilda former av social subjektivitet. Dessa gemenskaper kanske inte är desamma för alla tittare, utan de tar olika former och är i olika storlek, varav jag har belyst en dimension här.²⁴ Publiken har inte en enda identitet som är exklusivt nationell, skandinavisk eller regional. Tittarna konstruerar och ser sig själva som tillhörande olika, överlappande gemenskaper – som danskar, svenskar, skandinaver, Öresundsinvånare, eller kanske alla på en gång. På samma sätt som nationella gränslinjer är porösa och instabila, överlappas de natio-

nella, transnationella eller regionala gemenskaperna som sammanför publiken av *Bron* på dess resa mot ”sökandet efter fantasier och känslor som binder oss samman med varandra”.²⁵

Tittarnas känsla av gemenskap – även om denna naturligtvis uttrycks med olika intensitet – genomsyrar deras upplevelser av serien. I vissa fall är dessa berättelser tve tydligt sammanflätade med marknadsdiskurser om varumärkesbyggande för regionen; publikens beskrivning och språkbruk speglar diskursen som omgärdar regionbyggandet och marknadsföringen av Öresundsregionen. Samtidigt reflekterar tittarna kritiskt över sina egna känslor av en nästan naiv regional stolthet och inlevelse med dessa utopiska berättelser. Dessa dubbla, ibland motstridiga, attityder tyder på att tittarna är medvetna om hur en sådan elitdriven diskurs indirekt kan påverka deras känsla av inkludering och tillhörighet. De tillåter sig att vara helt absorberade av den värld och berättelse som byggs upp i serien och accepterar förutsättningarna som det innebär att hängivet engagera sig i denna medieupplevelse.

Noter

1. Denna text bygger på en syntes av analys och argument som tidigare presenterats i två artiklar: Tina Askanus, "Audience engagement with *The Bridge*. Cultural citizenship, cross-border identities and audiences as 'regionauts'", *European Journal of Cultural Studies*, vol. 22, nr 3, 2017, s. 271–290; Tina Askanus, "It feels like home, this is my Malmö. Place, media location and fan engagement with *Bron*||*Broen*", *Participations. International Journal of Audience Research*, vol. 14, nr 2 (november), 2017.
2. Barry Forshaw, *Death in a Cold Climate. A Guide to Scandinavian Crime Fiction*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2012 (min övers.).
3. Orvar Löfgren, "Regionauts'. The transformation of cross-border regions in Scandinavia", *European Urban and Regional Studies*, vol. 15, nr 3, 2008, s. 195–209.
4. Stig Reijnders, *Places of the Imagination. Media Tourism, Culture*, Ashgate, Farnham, 2011.
5. Denna publikstudie är en del av ett större forskningsprojekt om producenter av tv-underhållning och dess publik i Danmark, Sverige och Storbritannien ("Media Experiences", 2013–2016) under ledning av professor Annette Hill. Essän bygger på en omfattande samling av produktionsintervjuer och observationer, kvalitativa djupgående publikintervjuer, fokusgrupper och deltagares observationer. Ur denna större mängd data fokuserar den på intervjuer och fältarbete som bedrivits med 113 publikmedlemmar i Danmark (39) och Sverige (74). Före alla intervjuer och fokusgrupper informerades deltagarna om forskningsprojektet och fick en försäkran om etiska principer, såsom anonymitet och konfidentialitet. Intervjuerna genomfördes fram till att man nådde en teoretisk mättnad då inga fler variationer i data hittades.
6. Var och en av de fyra säsongerna av tv-serien *Bron* utspelas i denna gränsregion. I säsong ett hittas en död person skuren i två delar på bron: en halv kropp på den svenska sidan, andra halvan på den danska sidan. Detta tvingar polisen från de två länderna att samarbeta i mordfallet.
7. Löfgren; Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson (red.), *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*, Centrum för Danmarksstudier nr 24, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2010.

8. Pei-Sze Chow, "Traversing the Øresund. The transnational urban region in Bron/Broen", *Global Cinematic Cities. New Landscapes of Film and Media*, Andersson, Johan & Webb, Lawrence (red.), Wallflower Press, London, 2016, s. 36–58.
9. Glen Creeber, "Killing us softly. Investigating the aesthetics, philosophy and influence of Nordic Noir television", *The Journal of Popular Television*, vol. 3, nr 1, 2015, s. 21–35.
10. Torbjörn Flygt, "Ett Malmö som inte finns", *Sydsvenska Dagbladet*, 24 november 2013, <https://www.sydsvenskan.se/2013-11-24/ett-malmo-som-inte-finns> (hämtad 14 november 2019).
11. Löfgren.
12. Löfgren, s. 198.
13. Tom O'Dell, "Öresund and the Regionauts. Culture and Cooperation in Europe's Borderlands", Anderson, James, O'Dowd, Liam & Wilson, Thomas M. (red.), *European Studies. An Interdisciplinary Series in European Culture, History and Politics*, Rodopi, Amsterdam, 2003, s. 31–54.
14. Löfgren, s. 196 (min övers.).
15. Ibid.
16. Anssi Paasi, "Region and place. Regional identity in question", *Progress in Human Geography*, vol. 27, 2003, s. 475–485.
17. Eeva-Kaisa Prokkola, Kajsa Zimmerbauer & Frederiika Jakola, "Performance of regional identity in the implementation of European cross-border initiatives", *European Urban and Regional Studies*, vol. 22, nr 1, 2015, s. 104–117.
18. Löfgren.
19. Chow, s. 45.
20. Joke Hermes, *Re-reading Popular Culture*, Blackwell Publishing, Malden, 2005; Peter Dahlgren, "Doing citizenship. The cultural origins of civic agency in the public sphere", *European Journal of Cultural Studies*, vol. 9, nr 3, 2006, s. 267–286.
21. Dahlgren, s. 3 (min övers.).
22. Löfgren, s. 196.
23. Se recension av säsong fyra i Sam Wollaston, "Ultra-violent, bracing but still brilliant", *The Guardian*, 11 maj 2018, <https://www.theguardian.com/tv-and-radio/2018/may/11/the-bridge-season-four-review-ultra-violent-bracing-but-still-brilliant> (hämtad 14 november 2019).
24. För ytterligare perspektiv på publikt engagemang med serien och analyser av internationell publik, se Annette Hill, "Sense of Place. Producers and Audiences of International Drama", *New Patterns in Global Television Formats*, Aveyard, Karina, Jensen, Pia Majbritt & Moran, Albert (red.), Intellect, Bristol, 2016, s. 281–294.
25. Hermes, s. viii (min övers.).

Referenser

- Askanius, Tina, "Audience engagement with *The Bridge*. Cultural citizenship, cross-border identities and audiences as 'regionauts'", *European Journal of Cultural Studies*, vol. 22, nr 3, 2017, s. 271–290
- Askanius, Tina, "It feels like home, this is my Malmö. Place, media location and fan engagement with Bron||Broen", *Participations. International Journal of Audience Research*, vol. 14, nr 2 (november), 2017

- Chow, Pei-Sze, "Traversing the Øresund. The Transnational Urban Region in Bron/Broen", *Global Cinematic Cities. New Landscapes of Film and Media*, Andersson, Johan & Webb, Lawrence (red.), Wallflower Press, London, 2016, s. 36–58
- Creeber, Glen, "Killing us softly. Investigating the aesthetics, philosophy and influence of Nordic Noir television", *The Journal of Popular Television*, vol. 3, nr 1, 2015, s. 21–35
- Dahlgren, Peter, "Doing citizenship. The cultural origins of civic agency in the public sphere", *European Journal of Cultural Studies*, vol. 9, nr 3, 2006, s. 267–286
- Flygt, Torbjörn, "Ett Malmö som inte finns", *Sydsvenska Dagbladet*, 24 november 2013, <https://www.sydsvenskan.se/2013-11-24/ett-malmo-som-inte-finns> (hämtad 14 november 2019)
- Forshaw, Barry, *Death in a Cold Climate. A Guide to Scandinavian Crime Fiction*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2012
- Hermes, Joke, *Re-reading Popular Culture*, Blackwell Publishing, Malden, 2005
- Hill, Annette, "Sense of place. Producers and audiences of international drama", *New Patterns in Global Television Formats*, Aveyard, Karina, Jensen, Pia Majbritt & Moran, Albert (red.), Intellect, Bristol, 2016, s. 281–294
- Löfgren, Orvar, "'Regionauts'. The transformation of cross-border regions in Scandinavia", *European Urban and Regional Studies*, vol. 15, nr 3, 2008, s. 195–209
- Löfgren, Orvar & Nilsson, Fredrik (red.), *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*, Centrum för Danmarksstudier nr 24, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2010
- O'Dell, Tom, "Öresund and the Regionauts", *Culture and Cooperation in Europe's Borderlands*, Anderson, James, O'Dowd, Liam & Wilson, Thomas M. (red.), Rodopi, Amsterdam, 2003, s. 31–54
- Paasi, Anssi, "Region and place. Regional identity in question", *Progress in Human Geography*, vol. 27, 2003, s. 475–485
- Prokkola, Eeva-Kaisa, Zimmerbauer, Kajsa & Jakola, Frederiika, "Performance of regional identity in the implementation of European cross-border initiatives", *European Urban and Regional Studies*, vol. 22, nr 1, 2015, s. 104–117
- Reijnders, Stig, *Places of the Imagination. Media Tourism, Culture*, Ashgate, Farnham, 2011
- Wollaston, Sam, "Ultra-violent, bracing but still brilliant", *The Guardian*, 11 maj 2018, <https://www.theguardian.com/tv-and-radio/2018/may/11/the-bridge-season-four-review-ultra-violent-bracing-but-still-brilliant> (hämtad 14 november 2019)

KØBENHAVN BLEV EN FRISTAD, DA MALMØ FØLTES FOR LILLE

Thea Wiborg

Da Malmø-forfatteren Fredrik Ekelund indså, at han er transvestit, blev København en fristad. Den danske åbenhed og hovedstadens mange muligheder gav ham rum til at udforske sin kvindelige identitet og lade Marisol træde frem.

”Ved dog ikke, om det bliver Fredrik eller Marisol, som dukker op, bare så du ved det” skriver han, inden vi mødes.

Da Fredrik Ekelund kommer til caféen i Limhamn, er han stilfuldt klædt i sorte bukser og trøje, med solbriller og knaldrøde negle. Den, som har læst hans bog Q, forstår, at grænsen mellem Fredrik og Marisol bliver mere og mere flydende.

”Att vara gränsvarelse, tänker jag nu, många år senare, hemma på båda sidor gränsen. Borta på båda sidor gränsen”, skriver han i bogen (s. 120) og ræsonnerer, at diagnosen borderline, som han fik som ung, egentlig betyder grænse, et andet ord for trans.

Vi mødes for at tale om grænselandet mellem Sverige og Danmark, om forskelle og ligheder, om forskellige former for åbenhed og om den sprogforbistring, der kan opstå imellem de to nabolande. København har spillet en helt speciel rolle for Fredrik Ekelund som ”frihedens by”, hvor han i løbet af de seneste par år har udforsket sin transidentitet og sin kvindelige side.

Fredrik Ekelund flyttede med sine forældre fra Uppsala via Sundsvall til Malmø, da han var ni år.

Fodnote: Fredrik Ekelund, Q, Albert Bonniers Forlag, Stockholm, 2018.



Malmø føltes som et fængsel for forfatteren Fredrik Ekelund, da han indså, at han er transvestit, og derfor tog han over Øresundsbroen til den danske hovedstad for at udforske sin transidentitet gennem Københavns natteliv og danskernes åbne mentalitet.

– Jeg følte en stærk kærlighed til byen med det samme. Der var et lys og en glæde, som gik lige ind i mig.

Han var god til fodbold – en interesse som stadig gør sig gældende – og fandt hurtigt nye venner. Som ung arbejdede han i Malmø havn, og i 1984 skrev han sin første bog netop om havnen. Det var ikke planlagt, at der skulle komme flere bøger, men det kom der – 18 af dem – og flere handler om Malmø. Udover fra arbejdet i havnen har han også fået inspiration til sine bøger fra job som taxichauffør og tolk, der har bragt ham rundt i hele byen.

– Malmø er mit ler, som jeg elsker at ælte og skrive om.

Men Malmø blev for lille, da Fredrik Ekelund for et par år siden indså, at han er transvestit.

– Malmø blev som et fængsel for mig som transperson, fortæller han.

Så det var naturligt at vende blikket mod København. Som Fredrik havde han den relation til København, som mange i Malmø har.

– Fredriks relation til København var egentlig en ret enkeltsporet relation. Den handlede om at tage til Dragør eller København for at feste eller gå rundt i centrum som for eksempel på Strøget.

Nu blev København en by at eksperimentere i, et sted hvor han kunne udforske sin egen kvindelighed og transvestisme. København blev Marisols hovedstad.

– København blev mit paradis, min frihedszone. I Malmø følte jeg mig indelukket, og jeg turde ikke gå ud, men hver gang, jeg kom til København, blev jeg mødt af en helt anden åbenhed.

Det handler til dels om, at København er en meget større by, men Fredrik Ekelund synes også, at der er en anden mentalitet på den anden side af Sundet.

– Danskerne, og ikke mindst københavnernes, har generelt et mere åbent syn på, hvordan man kan leve sit liv. Altså ”leben und leben lassen”. Der er et glimt i øjet, som jeg holder meget af, og det er sjældent, at jeg har oplevet provokationer som transvestit på gaderne i København. Det har virkelig betydet meget for mig, og det har hjulpet mig til at blive tryk som kvinde, fortæller Fredrik Ekelund.

I Københavns natteliv kunne Fredrik gå ud som Marisol og lære en ny side af den danske hovedstad såvel som sig selv at kende. I sin bog *Q* skriver Fredrik Ekelund om Marisols eventyr i bylivet, om mødet med danske transpersoner og om relationen til en norsk makeup-artist, om friheden ved at gå på byens gader med sminke, kjole og høje hæle og om natklubber, øl, sprut og fester. I sommeren 2019 har Fredrik/Marisol boet i København i den danske forfatter Carsten Jensens lejlighed på Østerbro og har haft en mere rolig tilværelse; cyklet rundt i byen, over cykelbroerne, langs med Sønder Boulevard og ud til Refshaleøen; har nydt godt af cafékulturen og spillet fodbold i parken.

Der er noget ved København, som gør, at det føles mere frit og trygt at bevæge sig rundt i byen, mener han. Et sted i bogen nævner Fredrik Ekelund, at danskerne har en ”dybere social begavelse”. Hvad mener han med det?

– Det har at gøre med den danske hyggekultur, bodegaerne, alkoholpolitikken, og at der er mere tætbefolket. Der findes en kultur, som er en del af den europæiske cafétradition, hvor en kvinde kan sidde alene på en café i fred, hvis hun vil. Men man kan også let falde i snak med folk, som man ikke har et nærmere forhold til.

Samtidig mener Fredrik Ekelund dog, at der er en form for mytedannelse omkring begrebet ”hygge”, og at det indimellem bliver brugt til at dække over konfliktskyhed.

– Det kan blive lidt sådan, at ”Nu sidder vi her og tager en bajer”, og hvis man så pludselig fortæller, at man er blevet seksuelt forulempet på toilettet, så vil de sige ”Jaja,

I den tryckta versionen av
boken fanns här ett fotografi
på Marisol.

*København blev
en fristad for
Fredrik Ekelund,
og det var her,
hans kvindelige
side med navnet
Marisol voksede
frem og fik tiltro
til sig selv. Dans-
kerne har gene-
relt et mere åbent
syn på, hvordan
man kan leve sit
liv, mener han.*

sæt dig nu ned og tag en bajer til, og så snakker vi om det en anden dag”, siger han på fejlfrit dansk.

Det er netop det her paradoks omkring danskerne, som han ofte vender tilbage til. For selvom danskerne er åbensindede, kan de også opleves som ekskluderende.

”... och känslan växer av hur dessa danskar, med sitt smil och sitt hygge, sluter sig än mer i en egen, nationell bubbla, hur öppna och Dronning Margrethe-instängda de tycks bli denna afton ...” skriver Fredrik Ekelund i Q (s. 113) om en nytårsaften, hvor alle pludseligt vender sig så meget ind i danskheden, traditionerne, Dronningens nytårsstale og nationalsangen ved midnat, selv på natklubben Never Mind.

Og selvom en del af denne følelse kom af, at støvletterne klemte samt Marisols følsomme dagsform, ligger der noget i den lukkethed, som kan opstå. Svenskerne har en anden åbenhed, mener han.

– Danskerne, synes jeg, har en tendens til at være inde i deres eget sprog og er ikke lige så åbne mod omverden, som svenskerne er generelt. Jeg oplever indimellem med mine transvenner i Danmark, at jeg kan havne udenfor, fordi mit danske sprog ikke er perfekt. Det er som en nationalistisk sprogboble, siger han og tilføjer:

– Dermed ikke sagt, at man er nationalist i politisk forstand, men man har en sådan utrolig kærlighed til det danske sprog og til den danske udtale, at man til tider har svært

ved at løfte blikket. Det gør, at jeg ganske ofte kan føle mig ensom i København, sprogligt ensom, på trods af at jeg oversætter og taler rimeligt godt dansk.

Netop sprogets betydning fremhæver Fredrik Ekelund. Måske ikke så mærkeligt med tanke på, at han er forfatter og oversætter. Sproget er nøglen til en bedre integration i Øresundsregionen, mener han.

– Jeg synes, at det er vældigt sørgeligt, at den sproglige forståelse er så dårlig, og jeg er skuffet over, at danskerne ikke er så nysgerrige på Malmø og Sverige. Jeg oplever det som en stor ubalance, at svenskeren, skåningen og malmøborgeren generelt elsker Danmark og København på en måde, som ikke er gengældt.

– Det er så sørgeligt, når jeg hører en tjener, som slår over i engelsk, når der er svenske gæster. Så er jeg næsten ved at begynde at græde.

Han efterspørger artikler på nabosproget i aviserne og mere samarbejde. Noget, som han ser som positivt, er det kommende event World Pride.

– Jeg håber meget på World Pride 2021, som jo er et samarbejde mellem Malmø og København. Det kan blive en fantastisk ting. Det er klart, at det er én begivenhed, men en gang imellem kan én stor begivenhed også sætte store aftryk, som rækker langt.

Og han ser fortrøstningsfuldt på fremtiden. Selvom der ses en konservativ modbevægelse, synes Fredrik Ekelund, at LGBT-spørgsmålene og åbenheden vinder frem i Sverige, hvor der nu findes en Pride-festival i mange mindre byer, og de unge ser ud til at være mindre optagede af kønsroller.

– Jeg tror, at om 20–30 år har meget af det, som jeg kæmper med, og som vi i vores minoritet kæmper med, løst sig. Ikke af sig selv, det er jo en politisk kamp, men den kamp har måske nået en form for afslutning, hvor det ikke længere bliver så vigtigt i skoler og på arbejdspladser, om der er nogen, der kommer med paryk og aftagelige bryster. Det er bare en del af den diversitet, som de fleste har taget til sit hjerte.

København og Malmø er på rette vej, men det kan blive bedre, fremfor alt i Malmø, mener Fredrik Ekelund. På trods af at det er lettere at være transperson i København, hører han alligevel hjemme i Malmø og sin bydel Limhamn.

– Jeg elsker nærheden til havet. At kunne tage ned til stranden ved Sibbarp, arbejde, bade og læse. Og så er der jo nærheden til København. Jeg kan godt lide at se over til København og vide, at dér er det! Det findes altid der, hvis jeg får brug for et tilflugtssted, siger han og smiler.

FORSKELLE I DANSK OG SVENSK KULTUR GIVER DYNAMIK I ARBEJDSLIVET

Jenny Andersson

Dorte Bo Bojesen ser sit netværk i Danmark som et aktiv i jobbet som administrerende direktør i Form/Design Center i Malmø. Hun mener, at det kræver åbenhed og nysgerrighed at arbejde over sundet og oplever forskelle i dansk og svensk erhvervskultur.

Danske Dorte Bo Bojesen har arbejdet i Sverige i næsten 20 år og har været administrerende direktør for Form/Design Center i Malmø i cirka et år. Hun startede sin karriere hos en dansk tekstilvirksomhed, hvor hun arbejdede i 12 år, før hun blev headhuntet til stillingen som chefdesigner i en tekstilvirksomhed i Borås, Sverige. Siden har hun også været rektor på Textilskolen i samme by og arbejdet hos flere designvirksomheder i Boråsområdet og i Skåne.

– For mig var det et valg at begynde at arbejde i Sverige. Jeg skal udvikle mig både som leder og som designer i forhold til teknikker, materialer og æstetik samt andre forretningsmodeller og kulturer, siger hun.

Hun har kun været tilbage i Danmark i en treårig periode, siden hun begyndte at arbejde i Sverige. Da arbejdede hun på Designskolen i København, KADK, men boede stadig i Skåne og pendlede over broen hver dag.

Tror du, at det påvirker en virksomhed at hente medarbejdere ind fra den anden side af sundet?

– Det tror jeg helt sikkert. Det er vigtigt, at man udnytter de forskellige kvaliteter, man har. Der kommer en anden dynamik ind, som er utroligt vigtig. Man har brug for åbenhed fra begge parter for at imødekomme det, og det afhænger også af, hvor forandringsklar din organisation er. Skal man arbejde interregionalt, kræver det åbenhed

og nysgerrighed over for hinanden og over for, hvorfor der er forskelle, siger Dorte Bo Bojesen. Hun mener for eksempel, at Form/Design Center vil drage fordel af, at hun er dansk, ved også at kunne udnytte hendes netværk i Danmark. Dorte Bo Bojesen ser ikke sproget som en barriere og tænker ikke på, om hun læser eller lytter på svensk eller dansk.

– Mit første job i Sverige var på engelsk, så jeg tog mig aldrig tid til at lære svensk grammatik, det er på gehør. Det er lidt en udfordring, og man har sin accent med sig hele tiden. Jeg tror, at det er det samme for mange, der er flyttet over sundet, man tager sig ikke tid til at lære, og det går jo tilstrækkeligt godt alligevel, siger hun og tilføjer, at det kan gøre, at man bliver misforstået, fordi man misser det subtile og detaljerne i sproget.

Når det gælder forskelle mellem svensk og dansk erhvervskultur, ser hun blandt andet, at man sommetider i Sverige er drevet af politisk korrekthed og lister rundt om et problem i stedet for at tage fat i det direkte.

– Hvis du havde spurgt mig for 19 år siden, ville jeg nok have ment, at der var større forskel. Nu er jeg tilpasset den svenske model og erhvervskultur for, hvordan man arbejder i en organisation. Det er klart, at den store forskel er den flade organisations- og konsensusstruktur i Sverige. Der er lidt mere hierarki i Danmark, siger hun og uddyber:

– Jeg plejer at sige, at man går fra tanke til hjerte til ben. Du får en ide, føler efter og går så til handling. Der føler jeg, at man i Sverige bliver meget længere i hjertet, fordi du har denne konsensusstruktur, mens vi danskere er meget mere handlingsorienterede og ret hurtigt går ned i benet. Vi går i gang, får erfaring og kan derefter justere. Her har jeg til tider stået og stampet i jorden i Sverige og tænkt, at vi skal videre, og har været frustreret. Nu har jeg arbejdet her så længe og lært mig det. Hvis du finder balancen, kan det fungere, men det kræver, at man har indsigt, forståelse og respekt for, at der er forskelle, og at man ikke bare kaster sig ud i det med fuld fart på, siger hun.

Form/Design Center ligger blandt bindingsværkshuse ved Lilla Torg i Malmø og har en moderne entré i glas med limegrønne detaljer. Virksomheden har fire etager med udstillinger, butik, café og kontor, og regeringen har udnævnt Form/Design Center som et vigtigt og nationalt mødested for samarbejde og vidensdeling inden for arkitektur, design og kunsthåndværk i det sydlige Sverige. Derfor investeres der i at udvide virksomheden, hvilket blandt andet omfatter flere foredrag og workshops samt et øget samarbejde i udviklingsprojekter med andre aktører i det sydlige Sverige. Ændringerne vil også blive bemærket af offentligheden i bred forstand.

– Ja, det er mit mål generelt at sætte Form/Design Center på landkortet for at gøre



Dorte Bo Bojesen har været administrerende direktør i Form/Design Center i Malmø i et år og har arbejdet i Sverige i næsten 20 år. Hun mener, at der findes forskelle i svensk og dansk erhvervskultur, men hun ser ikke sproget som en barriere.

vores opdrag permanent. Form/Design Center er også et vigtigt udstillingsvindue ud mod offentligheden. Det er unikt i Sverige, og der findes ikke noget lignende i de nordiske lande, siger Dorte Bo Bojesen.

FORM/DESIGN CENTER

Form/Design Center er rettet mod arkitektur, design og kunsthåndværk med udstillinger, program- og eventaktiviteter, butik og café i lokalerne på bygningen Hedmanska Gården ved Lilla Torg i Malmö. Centeret drives af non-profitforeningen Svensk Form Syd med støtte fra Kulturdepartementet, Malmö Stad, Region Skåne og Statens kulturråd.

FLERE DANSKE KULTURCHEFER

Dorte Bo Bojesen, administrerende direktør i Form/Design Center, er en af flere danske kulturchefer i Malmö. I begyndelsen af 2020 tiltrådte Maria Frej som ny administrerende direktør og koncerthuschef i Malmö Live Konserthus. Kitte Wagner hos Malmö Stadsteater, Michael Bojesen hos Malmö Opera, Kirse Junge-Stevnsborg hos Malmö Konstmuseum, Gitte Wille i Region Skåne og Ditte Maria Berg på Teaterhøjskolen er andre eksempler på kulturchefer med dansk baggrund i Malmö.

MED EN MUSIKALISK MISSION

Anna Palmehag & Mandus Örarbäck

Två bandbokare i Helsingör och Helsingborg har funnit varandra i målet att bryta ned barriären mellan svenskt och danskt musikliv. Rasmus Schröder på Kulturværftet och Hasse Jönsson på The Tivoli har hittills etablerat ett konsertsamarbete och arbetar tillsammans kring en talangtävling för nya band i Skåne och på Själland. Men det nya radarparets ambitioner är större än så.

– Innan vi börjar intervjun skulle jag vilja visa något, säger Rasmus Schröder och trycker upp hissen till takterrassen på kulturhuset Kulturværftet i Helsingör.

Höstvindarna rycker lätt i hår och kläder när han kliver fram till räcket, men de är så pass ljumma att han lämnat jackan inomhus. Kulturværftet – Kulturvarvet – ligger som namnet antyder vid vattnet, med några hundra meter till färjeterminalen. Snett till vänster tronar slottet Kronborg, bortom det syns en tunn strimma hav och sedan brer Sverige ut sig.

– När jag ser ut över vattnet känner jag att det finns något magiskt över det, och att det ligger en oförlöst potential i att Helsingborg är så nära, säger han.

Redan när Rasmus Schröder började sitt jobb som musikredaktör på Kulturværftet visste han att han ville försöka arbeta på tvärs över Öresund. Ambitionerna fick sitt utlopp då han träffade Hasse Jönsson, som grundat pop- och rockklubben The Tivoli i Helsingborg och numera arbetar där som bandbokare. De två klickade både som personer och i en gemensam vision om att öka mobiliteten och bryta ned barriärer inom musikbranschen.

– Jag tycker att det är galet att vi inte utnyttjar att vi liknar varandra så mycket. Många artister blickar ut i världen, men svenska artister hoppar över Danmark och



Hasse Jönsson, band-bokare på The Tivoli, och Rasmus Schröder, musikredaktör på Kulturvärfvet, har enligt dem själva en fantastisk kemi, vilket gjort det lätt att samarbeta.

Målet med det dansk-svenska konsertsamarbetet är dels att låta danska band spela i Sverige och vice versa, dels att tillsammans boka större, internationella artister.



danska artister tittar åt ett annat håll än Sverige. Jag undrar mycket över varför. Är vi rädda för att misslyckas? Eller är det inte någon som har gjort det förut? Vi måste faktiskt bearbeta vissa artister för att de ska vilja jobba i ett annat land, säger Rasmus Schröder.

Som ett exempel på hur skarpa nationsgränserna är inom musikvärlden berättar han om när Hasse Jönsson bokat in den svenska artisten Laleh, som drog en publik på 10 000 personer till sin konsert på Sofiero i Helsingborg.

– Jag jobbar professionellt med musik, men hade aldrig ens hört talas om Laleh. Den idén har vi byggt hela vårt samarbete kring, säger Rasmus Schröder.

Hasse Jönsson uttrycker en liknande syn på läget när han tar emot i den välfyllda baren på The Tivoli.

– Folk är så hemma i sitt eget, och ser bara den egna världen. Men vi vill ju se om vi kan bredda det här på något fantastiskt sätt och även låta folk få ta del av en annan form av kultur. För att lyckas med det förstod vi snabbt att vi måste ha någon som förflyttar människorna, säger han.

Konsertsamarbetet görs följaktligen i samverkan med färjeoperatören Forsea som trafikerar Helsingborg–Helsingör. Upplägget är att stora danska artister bokas för konserter i Helsingborg – eller vice versa – och att färjeresorna ingår i konsertbiljetten. På så vis blir det enkelt för den inhemska publiken att följa med över sundet, men artisterna får också möjlighet att möta en ny publik i grannlandet.

– Vi har till exempel presenterat danska Nephew och Dizzy Mizz Lizzy på The Tivoli som rymmer 600 personer – och det var så klart helt utsålt. Majoriteten av publiken var danskar, men vi kunde fortfarande introducera några band för en massa svenskar som inte kände till dem. Dessutom presenterade vi också The Tivoli för danskarna, och visade att här finns ett riktigt coolt ställe dit man kan åka och lyssna på musik, säger Rasmus Schröder.

Tillsammans kan The Tivoli och Kulturvärfvet också boka större internationella band med mindre risk, eftersom de kan marknadsföra evenemanget och sälja biljetter i båda länderna.

Ett ytterligare samarbete dem emellan tog sin början under 2019, då talangtävlingen Popkorn för första gången anordnades på båda sidor Öresund. Tävlingen hålls sedan år 2000 för unga, nyetablerade band i Helsingborgstrakten och kompletterades nu med en dansk motsvarighet på Själland. De två bästa banden från varje land möttes sedan i en gemensam final på The Tivoli. Enligt Hasse Jönsson utgjorde det nya upplägget inte bara en möjlighet för deltagarna att utvecklas och potentiellt slå igenom i två länder, utan lyfte hela tävlingen.

– Vi har fått en större bredd: det har varit fler som sökt, högre kvalitet, fler tjejer och fler band. Så här långt känns det väldigt positivt och som att det är rätt inriktning, säger han.

I Popkorn ingick också att alla banden fick delta i ett seminarium i Helsingör, där de fick träffa personer från branschen och höra hur man kan jobba som musiker. Vinnarna fick dessutom en coachning i hur de skulle kunna utvecklas som artister både musikaliskt och på scen men också som en del av branschen. Kompetensutveckling inom musikbranschen är något som Hasse Jönsson och Rasmus Schröder skulle vilja arbeta ännu mer med under de kommande åren.

– Det var bara en seminariedag första året, men vi tänker oss att det framöver kunde utvecklas till ett lite större arrangemang i Region Skåne och Region Hovedstaden, där vi tar ett större ansvar för den regionala kompetensutvecklingen, säger Rasmus Schröder och får stöd av Hasse Jönsson, som till och med skulle vilja etablera en högre utbildning för musiker i norra Öresund.

Ytterst är Rasmus Schröders ambition att bryta ned barriärer och öka mobiliteten i Norden. Han drömmer om en inre nordisk marknad för musik, där det är självklart att röra sig över gränserna. Öresundsbron har hjälpt till att skapa en naturlighet i att röra sig fram och tillbaka mellan Sverige och Danmark, menar han, men även Helsingborg och Helsingör har en roll att fylla.

– Det här är stället där Danmark och Sverige ligger närmast varandra. Det är här vi ska göra det, det är här vi ska lyckas. Vi vill att det ska vara naturligt för svenska och danska artister att gå genom oss om de vill in i det andra landet, säger han och fortsätter:

– Vi säljer inte bilar eller tvättmaskiner, utan upplevelser. Musik är en mycket tacksam produkt att sälja, för vi behöver inte pracka den på människor. Den är bra att använda när vi vill berätta om mobilitet och större förståelse över gränserna.

På vägen har de båda entusiasternas samarbete fått stöd av såväl Nordisk Kulturfond som HH-samarbetet mellan Helsingborg och Helsingör, liksom av Region Skåne. Inför 2020 bidrog dessa aktörer med över en halv miljon svenska kronor till projektet. I centrum står dock väldigt tydligt Rasmus Schröder och Hasse Jönsson.

– Det krävs ju också att det är någon som brinner för det. Det är det så klart med mycket här i livet. Men det behöver vara någon som känner att det här kan vi bygga vidare på, säger Hasse Jönsson.

JOHAN RÖSTIN, tidligere administrerende direktør i ForSea 2017–2020 samt Copenhagen Malmö Port 2009–2017, har arbejdet på begge sider af Øresund samt på tværs af sundet siden 1990. Han synes, at forskellene mellem svensk og dansk er positive for regionen.

– Blandede kulturer, åbne sind og respekt for forskelligheder er fantastisk. Vi svenskere og danskere må forstå hinanden, men vi er helt forskellige i vores måde at ræsonnere på, hvilket jeg oplever som vældig positivt. For vi kan udvikles sammen, og det indebærer ikke, at den ene har mere ret end den anden, bare fordi man har forskellige perspektiver på ting – og forskellige udgangspunkter. Dét, mener jeg, er spændende.

Camilla Neve Lieknins



TRO FLYTTER MÅSKE BJERGE, MEN EN BRO BEVÆGER MENNESKER

NÅR KOSMOPOLITTER OG LOKALE MØDES I
DEN REGIONALE SKABELSESPROCES

Christian Tangkjær

To realise this potential everyone will have to understand what the region holds for them. Inhabitants, neighbours, travellers, local and international business people, all must share an enthusiasm and belief in the future of Øresund.

That is why the region needs a brand – to reach people across the Sound, across the world. To engage and involve them in the making of Øresund.¹

Øresundsregionen er langt mere end geografi, det er en drøm, der bygger på troen på lokal kraft i en global verden, og det hele blev ambitiøst komponeret ind i et regionalt brand "Øresund – The Human Capital", der som en skabelsesberetning skulle folde sig ud og realisere det enorme potentiale, der eksisterer i denne grænseoverskridende region. Citatet ovenfor er fra den brandbog, som blev udarbejdet i anledningen af mangfoldiggørelsen af det nye brand for regionen i 1999. Øresundsregionen, her blot kaldet Øresund, var fremtiden, og en forudsætning var, at alle involverede sig i realiseringen af regionen. Skabelsesberetningen var ikke religiøst funderet, men den byggede på en stærk tro på realisering af potentialer og forening af to adskilte geografiske områder. Samtidig med lanceringen af det fælles brand udgav Københavns Kommune og Malmö Stad en publikation med titlen *Our New Region*.² Dengang i 1999 kunne man også læse, at "vi" i regionen har rødder både hos vikingerne og kristendommen. Drømmen om Øresundsregionen blev pakket ud gennem markedsføringens disciplin, der slår på foreførelsens rationalitet om identitet (Hvem er du?), valg (Hvad tilbyder vi dig?) og frihed (Hvad vil du?), men Øresundsregionen var mere end et produkt, det var nærmere et velfærdsprojekt, og denne "Human Capital" blev markedsført som "åben", "inkluderende", "ansvarlig" og "innovativ". Gode velfærdsværdier, der stadig 20 år senere har solid

velfærds karakter, om end disse velfærds værdier i deres særegenhed også synes meget konforme. Med konform menes, at The Human Capitals værdier repræsenterede noget universelt attraktivt, men også en ideologisk form for "comfort of sameness", der på den ene side skulle differentiere regionen fra andre regioner og samtidig på den anden side skulle repræsentere en form for familiaritet. Samtidig blev regionens "vi" fremskrevet som et horisontalt og lokalt kammeratskab bestående af det danske og det svenske folk, der allerede var og i endnu højere grad skulle forenes i et fælles velfærdsprojekt.³

Velkommen til Øresundsregionen

Brandet for Øresundsregionen blev i 1999 skabt i et samarbejde med Wally Olins, en internationalt anerkendt brandingekspert, der gennem interviews, samtaler og workshops havde fundet frem til regionens sande karakter og potentialer. I en bog om branding skrev Olins nogle år senere: "we should remain quite clear that what marketing,



Op til åbningen af Øresundsbroen blev brandet for Øresundsregionen skabt i et samarbejde med en internationalt anerkendt brandingekspert. Det handlede om fortællingen om en identitet fortalt gennem metaforerne "viking", "kristen", "åben", "innovativ", "ansvarlig" og "inkluderende".

branding and all the rest of it are about is persuading, seducing and attempting to manipulate people into buying products and services”.⁴ Det regionale brand var i den forstand en pakke af gode argumenter pakket ind i en æstetisk form af farver, stemmer, arkitektur og lys, og brandet var drevet af liberale ideer om konkurrencen med andre regionale brands. Men det var mere end blot kommunikation ud i en global verden. Det satte også jagten efter den autentiske, øresundsregionale identitet i gang internt i regionen, der endnu ikke helt var en region, men mere en sammenhængende fortælling om en region.

Kort tid efter broens åbning blev der igangsat fotokonkurrencer, hvor borgere kunne være med til at portrættere øresundsidentiteten ”in action” i form af mennesker, der udtrykte det øresundsregionale. Brandet handlede hermed om fortællingen om en identitet fortalt gennem metaforerne ”viking”, ”kristen”, ”åben”, ”innovativ”, ”ansvarlig” og ”inkluderende”. Det blev også til en politisk maskine, der skulle skabe forestillingen om samme identitet gennem konkrete tiltag, hvorigennem det øresundsregionale skulle opstå. Og det var en politisk maskine, der tydeligt skabte ”insiders” og ”outsiders” for at få fortællingen om det lokale potentiale i det globale til at passe ind i projektets anatomi og strategi. Kommunikationen er væsentlig for at forstå, hvordan realiseringen af det øresundsregionale skulle ske gennem bevægelsen af lokale kroppe og sind, både internt i området og eksternt, til et globalt publikum, der meget gerne skulle vælge (et besøg i) regionen til. Markedsføringsmaterialet fra 1999 slutter med ”A warm welcome to a cool place!”.⁵

Manifeste og latente roller i det Øresundsregionale liv

I det følgende vil jeg fremlægge, hvordan jeg som forsker i Øresundsregionen oplevede regionen folde sig ud som sociale begivenheder. En region er en politisk konstruktion, og den er omgærdet af grænser, som danner et indenfor og et udenfor.⁶ Der er altså et indenfor og et udenfor, og derfor også ”insiders” og ”outsiders”. I det følgende vil jeg fortælle om insiders og outsiders i Øresundsregionen, da Øresundsregionen som brand og politisk projekt var på sit højeste. Med ”sit højeste” menes, at Øresundsbrandet levede et liv institutionelt båret oppe af aktører, netværk, metaforer, visioner og ressourcer. Fortællingen bygger på konkrete iagttagelser fra for snart 20 år siden, hvor jeg som forsker iagttog det øresundsregionale liv. Det interessante ved ”insiders” og ”outsiders” er, at de begge er positioner, hvorfra det regionale skabes og leves, men de har ikke nødvendigvis noget med hinanden at gøre.

I de tre oplevelser beskrevet nedenfor fra årene efter broåbningen bliver det også

tydeligt, hvordan der er forskellige identiteter i spil i den regionale skabelse. Identitet er her forstået overordnet som den måde, vi ser hinanden og os selv på, og det er herigennem, vi skaber og overskrider grænserne. Med inspiration fra den amerikanske sociolog Alvin Gouldners tekst om latente og manifeste roller⁷ sættes der her en ramme for, hvordan vi også i Øresundsregionens skabelsesliv og organisering kan få øje på ”lokale” og ”kosmopolitter”. Manifeste roller er de roller, vi oplever og lever fuldstændigt naturligt, legitimt, og som ses som åbenlyst relevante. De latente roller er de roller, vi omvendt ikke oplever og lever som naturlige og relevante, men som omvendt kan have stor betydning for, hvordan vi kan organisere os og udvikle vores samspil. Gouldner ønskede med distinktionen at forstå komplekse organisationer, og hvordan manifeste og latente roller har betydning for udviklingen af det organisatoriske liv. Øresundsregionen er ikke en organisation, men det er en politisk konstruktion og en social skabelse, hvor manifeste og latente roller udspiller sig. Gouldner refererede til to generiske roller, der enten kan være manifeste eller latente, nemlig ”de lokale” og ”kosmopolitterne”. Her vil jeg oversætte de lokale til dem, der i deres forståelse og liv har en tydelig reference til det lokale og er loyale over for det nære. De kender historien, der bruges til at orientere sig lokalt, de bevæger sig naturligt rundt i det nære, og deres legitimitet gør det let for dem. Kosmopolitterne har omvendt stærke referencer til det ydre, og deres referencer er globale, når de skal skabe forståelse for det lokale. Derfor er deres loyalitet heller ikke lokalt forankret, men mest af alt er deres loyalitet knyttet til deres evne til at bevæge sig globalt.

De lokale i Falsterbo og ved Dragør

Sammen med et dansk filmselskab blev der planlagt en tur rundt i Øresundsregionen for at tale med mennesker på begge sider af sundet og fra forskellige dele af området om Øresundsbroens betydning.⁸ Tanken var at få sat både tanker, ord og billeder på de oplevelser, lokale mennesker havde i det øresundsregionale, og ikke mindst at få dem til at reflektere over, hvad Øresundsbroen betød helt generelt. Vi kørte rundt en sommerdag i 2004 og talte med ca. 15-20 forskellige mennesker i løbet af dagen. Det var mennesker, vi mødte på gaden, på havnen, på stranden, på broen osv. Udgangspunktet var at forstå Øresundsregionen som en kulturel skabelse, der skulle være forankret i hverdagen fremfor i de store visioner designet af bureauer og politiske aktører. Det foregik 4-5 år efter, at Øresundsbrandet bød velkommen til Øresundsregionen og herigennem satte rammerne for, hvad Øresundsregionen repræsenterede. Den franske filosof Henri Lefebvre skelnede mellem forskellige dimensioner ved det rumlige, nemlig hvordan rummet erfares praktisk (”lived space”), hvordan vi oplever det (”perceived space”),

samt hvordan det søges frembragt af elitære institutioner ("conceived space").⁹ Hvor fortællingen om Øresundsbrandet skal ses som et elitært forsøg på at skabe Øresundsrummet, var vores tur rundt i sommerlandskabet et forsøg på at forstå levede liv og refleksioner over broen. At det blev modsætningsfyldt er alt andet end overraskende, fordi levede liv sjældent er drevet af konformitetens ideologi og et sammenhængende narrativ. Tværtimod er det her, der opleves grænser, brydninger og modsætninger, der netop er med til at realisere rummet.

En passioneret ældre herre i golfdress fortæller om, hvordan han allerede i 1960'erne byggede Øresundsbroer, fordi han som ingeniør arbejdede i entreprenørbranchen og der lavede skitser til broer. Vi står ved Falsterbo Golfklub i det sydlige Skåne, hvor han måske har gået en runde på golfbanen. Han udtrykker en tydelig selvopfattelse som erfaren brobygger og en ironisk begejstring for noget, der er så historisk selvfølgelig: Broer har han arbejdet med i mange år, siden 1952, og det er derfor længe siden, han erkendte det oplagte ved den broforbindelse, der så endelig er blevet en realitet.

Ved golfklubben taler vi også med en yngre mand, der forholder sig til Øresundsbroen ud fra en økonomisk kalkule om, at den sparer tid og gør det mindre besværligt at komme frem og tilbage. Han tager i den grad vores spørgsmål om Øresundsbroens betydning alvorligt og kommer med flere analytiske begrundelser for dens positive betydning og dens økonomiske selvfølgelighed, men fremhæver også at der vil komme mere kulturudveksling mellem landene.

På Lilla Torg i Malmø møder vi et ældre ægtepar, der begge ser positivt på en bro, der vil integrere Sverige og Danmark. Dog er manden også skeptisk, fordi en væsentlig barriere er skatteforholdene, og hvis der ikke laves en skatteaftale mellem Sverige og Danmark, vil det minimere gevinsten ved broen.

I Dragør sidder en mand på en bænk. Han har blå overalls på og sidder i skyggen med en øl i hånden. Han har ikke selv brugt broen endnu, men han fortæller, at hans kone løb over broen i år 2000, da den åbnede, og han er absolut positiv overfor den. Han har ingen fordomme over for svenskere, siger han, men tydeligt irriteret peger han på en mand, der også sidder på bænken: "På nær lige ham der!" Det er en mand med langt hår, stort skæg og med et stort grin om munden. Han undskylder grinende, at han er fuld, og det er han helt sikkert også.

Ikke så langt derfra sidder en mand i sin sejlbåd og nyder solen. Vi går ned til ham og spørger ham om Øresundsbroens betydning. Han taler positivt om den, at den er en god idé, fordi den forbinder de to lande. Det er nærmest lidt naturligt, at Danmark og Sverige forbindes af broen. Dog har han kun selv brugt broen én gang, men han tror, at området kan udvikle sig til et kraftcenter og smelte sammen.



Havnen i Dragør er nu til dags blevet et stille sted.

På en strand i Skåne fortæller en ung livredder, at man nu ser det mere som én region og tager mere over på den anden side. I Dragør taler vi med en ansat i turistbureauet, der ikke er helt så begejstret for broen i sten og beton, han savner færgerne. Det gør ægteparret på broen ikke. De står ved betalingsbommene, og manden virker overbevist om, at broen vil skabe muligheder for erhvervslivet på begge sider, men, siger han også, det kræver, at prisen for at krydse broen sættes ned.

En yngre mand sidder sammen med et par andre i solen i Dragør havn, da vi spørger ham om Øresundsbroens betydning. Han er sikker på, at det positive på begge sider kan udnyttes og forbindes og skabe noget endnu større!

På grænsen fra Berlin til Lund

To år efter broens åbning bliver der afholdt et forskningsseminar i Skåne. Jeg kører i bil til Sverige, men ved Solrød Strand ca. 30 kilometer fra Øresundsbroen skal jeg tanke og kører ind på tankstationen. Imens jeg tanker, kommer en yngre mand hen til mig

og spørger, om han må køre med til Sverige. Det overrasker mig, fordi vi er langt fra broen, og det er bestemt ingen selvfølge, at nogen skal til Sverige herfra. Jeg giver ham lov til at køre med, og han stiger ind i bilen. Han er studerende fra Berlin, fortæller han mig, og skal besøge en god ven, der studerer på Lunds Universitet. Meget begejstret fortæller han om Øresundsregionen, som han mener har et stort potentiale. Han så ovenikøbet åbningsceremonien på tv i 2000, hvor Dronningen og Kongen holdt taler, og han har læst flere avisartikler om regionen.

Vi nærmer os nu lufthavnen, hvorfra Øresundsforbindelsen begynder som en tunnel ned under havets overflade, og på vejen foran os står der "Sweden is next, and you are leaving Denmark". Den unge studerende er tydeligvis imponeret over broen, der tårner sig op mod himlen. Han fortæller, at han ved, at Øresundsregionen er meget innovativ og især gør det godt inden for life-sciences. Han refererer til Medicon Valley – et brand, der blev udviklet i 1995 for at brande Øresundsregionen. Den unge studerende fra Berlin er helt tydeligt opdateret om idéerne om en Øresundsregion, men har ingen erfaring med eller sociale relationer som sådan til det lokale (ud over sin ven på udveksling).

Foran betalingsanlægget på den svenske side står de svenske toldere. Jeg ruller vinduet ned og taler med tolder, der kigger ind og spørger, hvad vi skal i Sverige. Jeg fortæller, at jeg skal deltage i et forskningsseminar, men at jeg faktisk ikke kender min passager...

En grænse er en politisk manifestation, og fremmede kan selvfølgelig ikke bare krydse en politisk grænse, fordi den er sat for at passe på det nationale. Passageren er ikke bare en fremmed, han ser også fremmed ud i sin militærjakke og hullede cowboybukser, han taler engelsk med tysk accent og har stort, lyst rastahår. Grænsebetjenten bliver straks mistænksom og beder ham om at stige ud. Betjenten ser nøje i den studerendes identifikationspapirer og beder om at se hans bagage, der er en stor slidt rygsæk bag i min bil. Det er vigtigt at sige, at den unge studerende blot ser mistænkelig ud, men at alt er i orden, og han kan derfor sætte sig tilbage i bilen. Jeg sætter ham kort tid efter af ved Svågertorp, hvorfra han skal videre mod Lund for at besøge sin ven.

En oplevelse af at være provinsiel i Øresundsregionen

Medbringende filmgrej og mikrofon kører vi i vores bil ind i Rosengård. Det er i 2004. Vi vil tale med beboerne i dette område om, hvad Øresundsbroen betyder for dem. Rosengård har ca. 25.000 beboere og ligger midt i Malmø. Mellem 85 og 90 % af beboerne har en udenlandsk baggrund og har med stor sandsynlighed ikke vikingeblood

i årerne. Det er vanskeligt for os at finde nogen, der har lyst til at tale med os, hvilket er forståeligt med det udstyr, vi kommer med, sikkert også på grund af emnet og vores underlige dansk-svenske udtale. Vi spotter et ægtepar, der gerne vil tale med os, men det er vanskeligt at tale sammen, fordi de ikke forstår dansk og heller ikke forstår vores "svenske". Men de virker opsatte på at hjælpe os og kalder derfor på en, der kan oversætte for os. Vi taler derfor engelsk sammen. Familien fortæller stolt, at det ene familiemedlem er iraner fra New York, og hans kone er fra Iran, men de har vist mødt hinanden her i Rosengård. Familien kender til Øresundsbroen, men de har ingen erfaring med at køre over broen. De virker smilende og nysgerrige. Manden fra New York taler om grænser og fred og om det positive med broer, der forbinder folk. Deres erfaring med grænser er, at de adskiller og skaber konflikt mellem mennesker, fortæller han. Vi føler os i den samtale meget lokale, da vi møder de globale, der ser noget andet og kommer med en anden erfaring. Globalisering er på en og samme tid grænseoverskridende og grænsesættende. I globaliseringen får vi øje på forskelle, og samme forskelle kan overskrides gennem økonomiske, politiske og kulturelle handlinger. Øresundsregionen er et globalt udtryk, der på den ene side overskrider grænser og på den anden side sætter dem, men som insiders kan det være vanskeligt at se det globale i det lokale og derfor også alle de grænser, der hele tiden er på spil.

Når de lokale og globale identiteter mødes på grænsen

Grænsen er der stadig, broen har stået der i snart 20 år, og måske er grænsen endda tydeligere end før, fordi flere mennesker end nogensinde har erfaring med at krydse grænsen over broen, der forbinder Danmark og Sverige. Grænsen er måske også blevet tydeligere, fordi vi lokalt er blevet noget mere kritiske overfor det globale, og derfor er det blevet vigtigere at sætte vores grænser. Det globale opleves ikke længere som noget entydigt positivt, men opleves i højere grad også som noget negativt, vi skal beskytte os imod. Det ser vi over det meste af Europa, og vi har også længe set det i samspillet mellem Danmark og Sverige. Immigrationsbølgen globale udtryk har sat hårde grænser mellem Danmark og Sverige, og politisk reageres og regeres der nu i begge lande ud fra frykten for det globale. Øresundsregionens grundlæggende idéer byggede på det globales logik om at overskride grænser, udnytte forskelligheder og se potentialerne i det fælles forskellige.

De lokale udtrykker en dedikation til de lokale fortællinger, og herigennem bekræftes den lokale ideologi. Der er yderligere en tydelig indre reference, eksempelvis til "os" og "det", vi har og er. Kosmopolitterne er ikke loyale over for det lokale, og de har i det



I Rosengård møder Christian Tangkjær en familie fra New York og Iran, som taler om grænser og fred og om det positive med broer, der forbin-der folk.

hele taget ikke en primær reference til den indre reference, men er i stedet drevet af en ydre reference, der overskrider det lokale. De lokale og kosmopolitterne er ikke bare én identitet eller rolle, vi kan påføre den enkelte, men er i stedet manifester og latente roller og identiteter, der på forskellige måder optræder som relevante eller irrelevante.¹⁰ Øresundsregionen som brand, som fortælling og som ideologi er relevanssættende for de manifester og latente identiteter, og på den måde har Øresundsregionen sin særlige måde at bringe aktørerne i spil på. Det lokale er selve kernen i Øresundsfortællingen, og det globale er konteksten. Det globale er relevant, men kun så længe det forbliver en kontekst for det lokale. For den tyske studerendes vedkommende oplevede det lokale ham som noget globalt og fremmed, der forsøgte at overskride de lokale grænser.

Måske broer slet ikke skal skabe regioner?

De lokale og kosmopolitterne i fortællingerne ovenfor fortæller om "the true believers" og de dedikerede, der bekræfter den lokale ideologi om en Øresundsregion. De er i den grad i harmoni med hinanden med deres individuelle fortællinger om Øresundsbroen og -regionen. Mødet med den tyske studerende fortæller historien om den entusiastiske, men også fremmede, der opleves som outsider og dermed ikke som lokal. Han var en ydre reference og dermed udtryk for social friktion, der satte grænser, og for at kunne overskride grænserne skulle han legitimere sig som det, han var, før han kunne få lov til at bevæge sig. I Rosengård oplevedes nogle fremmede, der var meget kosmopolitiske i deres udtryk, men dog lokalt meget nærværende, idet de boede i det centrale Malmø. Og det interessante var, at de måske bedre end så mange andre var i stand til at sætte ord og følelser på, hvad det også var for et politisk projekt, der var gang i med Øresundsbroen og -regionen, og den spinkelhed, ethvert grænsebyggende projekt bygger på. For dem var grænser det, der adskilte, men i Øresundsregionen så de grænsen som et projekt, der samlede og forbandt.

Øresundsbrandet skabte ikke en egentlig identitet, og måske det heller ikke indfangede den egentlige identitet i Øresundsregionen, fordi der trods alt var for langt fra den elitære konstruktion til de levede liv i regionen. Brandet har heller ikke haft – det er dog en påstand – en effekt på de levede liv, men broen har som både infrastrukturelt objekt og symbol haft en stor effekt på disse. Der er ikke én regional identitet, men mange identiteter, der skaber liv. De manifesterede identiteter, altså dem vi allerede kender, mestrer og oplever som relevante i dagligdagen, de er selvfølgelig vigtige, men de latente identiteter er interessante, fordi det er her, vi kan skabe nye relationer og roller.

På samme måde som sociale identiteter kan være manifesterede og latente, kan grænser også være det. Grænsen mellem Danmark og Sverige blev for mere end 20 år siden gjort til noget latent og irrelevant for at skabe fortællingen om det sammenhængende, men her mere end 20 år senere, er grænsen ikke længere latent, men meget manifest. Alligevel er der masser af trafik og bevægelse over grænsen, men at kalde det en region i egentlig institutionel forstand, som drømmen var for 20 år siden, det er ikke korrekt. Flere af de institutionelle aktører, der blev forsøgt etableret dengang er ikke længere eksisterende. Manifesterede grænser gør lokale identiteter relevante og det kosmopolitiske irrelevant. Og måske er det godt det samme, fordi vi hermed har fået en grænse, der gør det relevant at krydse den. Øresundsbroen har i hvert fald været en infrastrukturel succes med mere end 20.000 krydsende biler hver dag i gennemsnit. Det er mere end 7 millioner køretøjer hvert år. Måske broer slet ikke skaber regioner?

Noter

1. Öresundskomiteen, *Hello – Øresund*, Wolff Olins brand book, 1999.
2. *Our New Region = vår nya region = vores nye region*, Malmø stad & Københavns Kommune, Malmø, 1999.
3. National identitet som et horisontalt kammeratskab er beskrevet i Benedict Anderson, *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, London, 1983.
4. Wally Olins, *On Brand*, Thames & Hudson, New York, 2003.
5. *Our New Region*.
6. Anssi Paasi, "The construction of socio-spatial consciousness", *Nordisk samhällsgeografisk tidskrift*, vol. 15, 1992, s. 79–100; Anssi Paasi, *Territories, Boundaries, and Consciousness. The Changing Geographies of the Finnish-Russian Boundary*, Wiley, New York, 1996.
7. Alvin W. Gouldner, "Cosmopolitans and locals. Toward an analysis of latent social roles", *Administrative Science Quarterly*, 1957, s. 281–306.
8. Filmselskabet var JJ-Film, der er kendt for sine filmproduktioner om kunst og kultur, og som især er kendt i den brede befolkning for sine film om det danske kongehus.
9. Henri Lefebvre, *The Production of Space*, Blackwell, Oxford, 1991.
10. Jf Gouldner.

Referencer

- Anderson, Benedict, *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, London, 1983
- Gouldner, Alvin W., "Cosmopolitans and locals. Toward an analysis of latent social roles", *Administrative Science Quarterly*, 1957, s. 281–306
- Lefebvre, Henri, *The Production of Space*, Blackwell, Oxford, 1991
- Olins, Wally, *On Brand*, Thames & Hudson, New York, 2003
- Our New Region = vår nya region = vores nye region*, Malmø stad & Københavns Kommune, Malmø, 1999
- Paasi, Anssi, "The construction of socio-spatial consciousness", *Nordisk samhällsgeografisk tidskrift*, vol. 15, 1992, s. 79–100
- Paasi, Anssi, *Territories, Boundaries, and Consciousness. The Changing Geographies of the Finnish-Russian Boundary*, Wiley, New York, 1996
- Öresundskomiteen, *Hello – Øresund*, Wolff Olins brand book, 1999

FORSKNINGSANLÆG GJORDE TYSKE RALF TRANT TIL ØRESUNDSBORGER

Erik Ottosson

Tyske Ralf Trant er vant til at krydse grænser. Nu gør han det hver dag fra hjemmet i København til arbejdet på forskningsanlægget European Spallation Source (ESS) uden for Lund. Han tror, at Øresundsregionen kun vil udvikle sig til det bedre i de kommende år.

– Regionen udgør et knudepunkt for europæisk forskning, og det gør det vældigt attraktivt at være her, siger han.

Ralf Trant, som arbejder med miljø- og sikkerhedsanliggender på ESS, tager en neon-gul vest og cykelhjelme på. Det er myldretid, når Øresundstoget ruller ind mod Lund C, og han må forberede sig på at hente sin sammenklappelige cykel fra hylden i togkupéen, inden han stiger af. På vanlig vis løfter han cyklen ud af toget og suser nogle minutter senere ud i Lunds gader med retning mod ESS, hvor han de seneste tre år som Associate Director har haft ansvaret for miljø, sikkerhed, sundhed og kvalitet.

– Jeg kendte ikke til regionen inden. Det har været en positiv overraskelse at komme her, siger han, da han har sat sig til rette inde på ESS, som for tiden både er et kontor og en byggeplads.

Det var muligheden for at være med til at bygge noget nyt op, som lokkede Ralf Trant til Øresundsregionen. Når ESS i 2023 er i drift, kommer anlægget til at huse verdens mest kraftfulde neutronkilde, som gør det muligt at undersøge materialers struktur mere detaljeret end nogensinde før. Ralf Trant har tidligere i 17 år arbejdet med miljø- og sikkerhedsanliggender på verdens største partikelfysiklaboratorium, CERN, i Genève i Schweiz, og håber at kunne bidrage til færdiggørelsen af ESS med sin erfaring og viden.



Ralf Trant kommer til at gøre tjeneste på ESS i to år mere, inden han skal tilbage til partikelfysiklaboratoriet i CERN i Schweiz. Men han lover at komme til indvielsen af ESS i 2023. "Det ser vi alle frem imod", siger han.

– Vi bygger et helt nyt forskningsanlæg her. Det er vældig spændende, og jeg tror, at de fleste af mine kollegaer er lige så begejstrede som jeg, siger han.

Der er 56 nationaliteter repræsenteret på ESS. Selv er han født og opvokset i Wuppertal i Tyskland, men har i mange år boet i Schweiz og Frankrig. At bo og arbejde i to forskellige lande er ikke noget nyt for ham. I sin tid på CERN cykelpendlede han til arbejdet, både fra hjemmet i Frankrig og fra Schweiz.

I dag krydser han endnu en landegrænse på vejen over Øresundsbroen med toget. Dagen starter med, at han cykler til Ørestad Station, selvom Hovedbanegården er tættere på hans hjem. På den måde får han lidt motion, inden han sætter sig på toget for at sende nogle mails. Fremme i Lund cykler han til ESS i stedet for at tage bybussen.

– Jeg kan godt lide at cykle, og på den måde får jeg mere tid på cyklen, siger han og forklarer, at selv når den nye letbane begynder at køre, vil han fortsat vælge cyklen.

At han og hans hustru bosatte sig i København var ikke et svært valg. Det er en rimelig stor by med et stort udvalg af kulturelle tilbud, synes han. Ralf Trant besøger gerne Den Kongelige Opera i København, hvor han tager til koncerter og lytter til klassisk musik, og han har også været i operaen i Malmø.

– Det er fantastisk, at der her findes mulighed for at kunne bo i et land og arbejde i et andet, siger han.

ESS er resultatet af et partnerskab mellem 13 europæiske lande, som i fællesskab bygger og finansierer forskningsanlægget. Sverige og Danmark er såkaldte værtslande, og udover at anlægget er placeret i Øresundsregionen (i København ligger ESS' data-center) betaler landene 47,5 procent af de totale byggeomkostninger på 1,84 milliarder euro. Ralf Trant synes, at det er en fantastisk idé at placere anlægget her og er ikke overrasket over, at det bliver en realitet. Han mener, at der findes et specielt perspektiv i regionen, hvilket er blevet forstærket yderligere takket være ESS. Med Lunds Universitet med sit internationale perspektiv og med synkrotronforskningsanlægget Max IV, der allerede tiltrækker forskere fra hele verden til regionen, er Lunds og regionens profil et stærkt videnskabeligt knudepunkt. God logistik, som den store, internationale lufthavn i København, som kan nås på en halv time, bidrager yderligere til regionens tiltrækningskraft, mener Ralf Trant, som tror på en lys fremtid for regionen.

– Jeg tror, at regionen i fremtiden vil udvikles til et videnskabeligt knudepunkt, som kommer til at lokke virksomheder og muligvis nye forskningsanlæg til. Det vil fortsat vokse, siger han.

FAKTA: ESS

ESS er et europæisk samarbejdsprojekt med Sverige og Danmark som værtslande. Hovedanlægget er placeret i Lund, og dets Data Management and Software Centre ligger i København.

Åbnes:

2023

Ansatte:

Lidt over 500, heraf mellem 30 og 40 på DMSC i København. Når anlægget er i fuld drift, vil det have ca. 3.000 besøgende gæsteforskere hvert år.

Formål:

ESS kan sammenlignes med et gigantisk mikroskop, som anvendes til undersøgelse af materialer. Anlægget vil generere op til 100 gange flere neutroner end de ledende neutronkilder i dag, hvilket giver uovertrufne muligheder for fremtidige forskningsgennembrud inden for eksempelvis life science, transport, materialer og energi.

Øresundsdataforbindelse:

ESS i Lund er tilsluttet datacentret i København via et optisk fiberkabel langs Øresundsbroen og tunnellen. Kablet danner en slags "informationsbro", som gør det muligt på kort tid at overføre alle videnskabelige data, som produceres på ESS, til datacentret.

Kilde: ESS, <https://europeanspallationsource.se>

»JAG VILL BO DÄR DET HÄNDER«

Sofi Eriksson

Som äldre senior känner sig Inga Lodenius som mer Öresundsbo än någonsin tidigare. Turerna över bron från Malmö till Köpenhamn har blivit en del av vardagen och operaföreställningar, konserter, museer och en nyfikenhet på att upptäcka nya kvarter lockar.

– Öresundsbron är porten till kontinenten. Köpenhamn är ”himmave”, Berlin och Hamburg är nära.

En dag under andra världskriget hörde Inga Lodenius på radionyhetererna att ett stort svart moln dragit in över Danmark. Inga Lodenius, som växte upp på Bjärehalvön, tittade och spanade ut över Kullen mot grannlandet, och med ångest sökte hon molnet. Dagen förblev strålande vacker, men för den sjuåriga flickan hade närheten till Danmark plötsligt blivit påtaglig.

En del av skolåren spenderades i Helsingborg där Inga Lodenius ofta besökte sin moster som bodde mitt emot det danska slottet Kronborg. Redan på den tiden pratades det om en bro över Öresund, då mellan Helsingborg och Helsingör. Men det behövs väl inte, tänkte Inga Lodenius, det är väl bara att hoppa mellan alla båtarna så är man över på den danska sidan. Hon ler åt minnet.

Sedan följde ett antal år längre bort från Danmark, då flytten gick till Stockholm där Inga Lodenius började arbeta som chefssekreterare och sedan tog upp språkstudier på Stockholms universitet. Som gift har Inga flyttat omkring en hel del och bland annat bott i Wien och Graz i några år.

– Jag har alltid varit en storstadsmänniska, jag vill bo där det händer. Det har jag känt ända sedan min uppväxt på landet, säger hon.



Operan på Holmen i Köpenhamn är en av de platser som Inga Lodenius gärna och ofta besöker.

1983 gick så flyttlasset tillbaka till Skåne och till Malmö, men den nära relationen till Köpenhamn kom först i och med bron. När beslutet om brobygget skulle tas satt Inga Lodenius klistrad framför radion.

– Jag minns att jag var så nervös. Jag ville så väldigt gärna att det skulle bli verklighet och att de politiker som försökte stoppa planerna skulle misslyckas. När det stod klart att bron skulle byggas kände jag en stor lycka och glädje, säger hon.

Från sin bostad, som vetter mot sundet, såg hon senare brodelarna fraktas.

I dag är både Köpenhamn och Berlin vanliga inslag i Inga Lodenius liv. Det händer att hon beger sig till Köpenhamn tre gånger under en vecka och det har blivit allt oftare i takt med att hon lärt känna staden.

– Nu åker jag *in* till Köpenhamn. Precis som *in* till stan. Om jag säger att jag är från Sverige när jag är i Berlin blir jag sedd som en turist. Numera brukar jag säga att jag är från Malmö mitt emot Köpenhamn, då blir jag sedd som en besökare.

Vad ger det dig att åka till Köpenhamn?

– Det ger mig trevliga upplevelser och dessutom känslan av att vara en Öresundsbo, att vi delar historia, säger Inga Lodenius, vars kända skånska rötter sträcker sig tillbaka till 1600-talet – då Skåne var danskt.

– Visst är jag svensk, men det danska finns kvar.

Något som Inga Lodenius ofta åker över Öresund för är besök på de många musikscenerna. Hon har abonnemang på konserthuset och Tivolikort och hon går ofta på något av de båda operahusen.

– Vi här i Öresundsregionen har det väl förspänt. Vi har ju faktiskt tre vackra operahus, dels ett i Malmö, dels två i Köpenhamn. Dessutom har vi två nybyggda konserthus i världsklass, ett i Malmö och ett i Köpenhamn. Vi har också förnämliga museer, varav några mycket kända, säger hon.

En del besök som Inga Lodenius gör arrangeras via kulturföreningarna Operakonstens Vänner i Skåne (OVIS), Malmö Symfoniorkesterns Vänförening (MSOV) och Malmö Konststudio. De sistnämnda arrangerar bland annat museiturer och arkitekturrundor till Köpenhamn, som hon också tycker är givande och spännande.

Inga Lodenius upplever att engagemanget i föreningarna ger henne mer än bara kulturupplevelser.

– Man träffar trevliga människor och får nya intryck. Visst händer det att jag vaknar upp trött, men att jag har något inplanerat får mig att stiga upp och sedan blir jag pigg av att komma iväg och göra stimulerande saker, säger hon.

Hon tror att många, inte minst äldre, har en uppfattning av att det är krångligt att ta sig över till Köpenhamn och ta del av kulturen.

– Men det gäller bara att våga. Förstår man inte språket går det bra att be dem prata långsammare och fråga sig fram. Så det beror ju helt och hållet på hur man agerar.

Men det är nog inte bara tvekan inför det obekanta som hindrar människor från att ta sig över Öresund i dag, tror Inga Lodenius.

– Det har även blivit en ekonomisk fråga. I dag är tågbiljetten alltför dyr och varför finns det ingen pensionärsrabatt? När dessutom kronan är så svag som den är i dag blir tyvärr den enklaste kaffe väldigt dyr, säger hon.

Hur ser en typisk dag i Köpenhamn ut för dig?

– Gäller det ett opera-, konsert- eller museibesök är proceduren densamma, men behållningen skiftar. Ett besök på Tivoli spänner över allt från en promenad i den vackra parken till en konsert eller ett kafé- eller restaurangbesök, säger Inga Lodenius och fortsätter:

– Åker jag över tillsammans med en väninna för att utforska en för oss mindre välkänd stadsdel har vi oftast planerat promenaden och informerat oss om eventuella

sevärdheter. Sedan traskar vi runt och kilar in på en kvarterskrog och äter någonting gott. Vi flanerar och njuter av dagen.

Hur tror du att integrationen över Öresund kommer att se ut de kommande 20 åren?

– Jag tror och hoppas på en intensifierad integration, inklusive Öresundsmetron. Det vill säga, så länge Stockholm (regeringen) inte förhalar nödvändiga beslut.

OPERA KONSTENS VÄNNER I SKÅNE (OVIS)

En ideell förening som anordnar föredrag, intervjuer och seminarier med operaartister, regissörer, sångpedagoger med flera, för sina operaintresserade medlemmar. Dessutom arrangeras resor till operascener och konserthus inom Sverige och utomlands.

MALMÖ SYMFONIORKESTERS VÄNFÖRENING (MSOV)

En ideell förening med syftet att främja utvecklingen för musikerna i Malmö Symfoniorkester. Föreningens medlemmar blir inbjudna till musiksoaréer där musiker spelar och berättar om sin karriär och vardag. Dessutom anordnas lyssnarkurser och resor till konserthus och operascener utomlands.

MALMÖ KONSTSTUDIO

En ideell konstförening som anordnar föreläsningar, studiebesök och konstresor inom och utom landet. Föreningens syfte är att underhålla och bredda intresset för kultur, inte minst den bildande konsten.

MED PINGISVÄSKAN ÖVER ÖRESUNDSBRON

Emil Persson

Cirkeln är slut för Petra Sörling. Tjugo år efter sin första sejour i bordtennislaget i danska Hillerød kämpar hon återigen om medaljer för Hillerød GI Bordtennis. Mycket har förändrats sedan hennes första år i klubben, både för Petra Sörling, bordtennisen och Öresundsregionen. Även om benen var lite snabbare som 28- än som 48-åring är kärleken till bordtennisen och Danmark starkare än någonsin.

– Det ska bli otroligt roligt att spela i dag, säger en laddad Petra Sörling. När jag spelade Europaspel på 90-talet fanns en annan stress, det är den största skillnaden för mig i dag. Visst, jag var tjugo år yngre, och snabbare i ben och fötter då, men pingisen är en oerhört mental sport. Man kan vinna väldigt mycket på att vara den klokaste spelaren vid bordet, fortsätter hon.

Pingisbollarna smattrar på borden i Frederiksborgcentrets bordtennishall i allt högre tempo medan lagen värmer upp. I en av de två hagarna joggar två rumänska spelare runt och småpratar, medan ett par italienskor ser bestämda och fokuserade ut. På läktaren och vid barborden bakom stolsraderna är stämningen mer uppsluppen. Mellan kaffeklunkarna hörs åskådarnas skratt, de flesta här känner varandra sedan länge. Hillerød GI Bordtennis ska för andra året i rad stå värd för en av grupperna i Europacupen i bordtennis. Ett rumänskt och två italienska lag gästar de regerande danska mästarna i Frederiksborgcentret. I Hillerøds profilstarka lag finns landslagsspelaren och tidigare olympiern Mie Skov, veteranvärldsmästaren Pia Toelhøj och ordföranden för Svenska bordtennisförbundet som blev världsmästare tillsammans med Pia Toelhøj, Petra Sörling.

Petra Sörling bor i dag utanför Trelleborg, men de första erfarenheterna av spel i



Petra Sörling är vd för Rosengård fastigheter. Genom sitt idrottande på andra sidan sundet har hon fått kunskaper och lärdomar som hon kunnat ta med sig in i yrkeslivet.

Danmark fick hon redan när hon bodde i Malmö i slutet av 1990-talet. Efter flera år i Malmö FF:s bordtennissektion flyttade Petras dubbelpartner Pia Toelhøj hem till Danmark. Petra Sörling följde efter, men då hon fortsatt bodde kvar i Skåne blev hon tvungen att pendla. En upplevelse som var annorlunda då, innan Öresundsbron fanns.

– Jag tog flygbåten från Malmö till Köpenhamn, och sedan bussen till Hovedbanegården. Sen blev jag antingen hämtad där eller fick ta tåget till Hillerød. Det var en otrolig omständlig resa. Väldigt många gånger när man kom från match missade man båten precis, då fick man sitta och vänta en timme tills nästa båt kom. Det hände också att jag missade sista båten. Då fick jag ringa någon klubbkamrat i Hillerød, ta tåget tillbaka och sova hos dem, säger Petra Sörling.

Jämfört med den förra sejouren i klubben har Petra Sörling kunnat träna mer på plats i Danmark nu, något hon på 1990-talet fick göra mer på egen hand.

– Det är annorlunda med bron. Då var vi inte många som pendlade över för att idrotta i Danmark. Jag kommer ihåg en kille som heter Anders Svensson, han spelade hockey i Malmö först, men började spela i Danmark (Rødovre, reds. anm.) när han blev lite äldre. Många gånger var det bara vi som tog sista båten hem, han med sin hockeytrunk och jag med min pingisväska, säger Petra Sörling.

I dag är det fler som gör resan över Öresund för att idrotta. Hillerøds herrlag i bordtennis har en svensk tränare, Ola Lindberg, som precis som Petra Sörling har lång erfarenhet av den danska idrottsrörelsen. I herrlaget finns Hugo Törngren, Christoffer Kjelsson och Patrick Skarsholm, och i damlaget har Petra Sörling sällskap av Annie Hedlund.

– Annie spelar i Eslöv, men är också reserv hos oss. Man kan spela i två länder nu, det kunde man inte när jag var barn. Det är jättekul att man kan det, och det gör det också lättare för oss att man får vara fler än fyra i ett lag numera.

Petra Sörling har många bollar i luften: hon har inte bara varit ordförande för Svenska bordtennisförbundet sedan 2003, hon är också vicepresident för Internationella bordtennisförbundet och vd för Rosengård Fastigheter i Malmö, som arbetar för en socialt hållbar stadsutveckling. Men även om bordtennisen alltid varit närvarande för Petra Sörling var spelarkarriären vilande under många år. Efter 18 år utanför pingishagen blev ett veteranmästerskap tillsammans med den tidigare lagkamraten Pia Toelhøj en väg tillbaka till spel.

– 1998 kom vi två i den högsta serien och tog silver tillsammans. Det var det bästa klubben någonsin presterat – fram till 2018. Då var två tredjedelar återigen samma spelare. Tanterna kom tillbaka och fick vinna guld, säger Petra Sörling med ett leende.

Pia Toelhøj har också en dansk-svensk bordtenniskarriär. Hon och Petra Sörling träffades som elvaåringar, när Petra Sörling fick följa med på ett danskt juniorlandslagsläger i Olofström. De båda blev vänner, och efter många års brevväxling började Pia Toelhøj spela för Malmö FF:s bordtennissektion. Idrott över gränserna är något som ligger henne varmt om hjärtat.

– Bara titta i hallen i dag, är det inte fantastiskt? Här är danska, italienska, rumänska, serbiska och svenska spelare. Det gör vardagen lite roligare. Och bron har gjort det så mycket lättare än när jag spelade i Malmö på 90-talet. Därför får bron alltid lite extra kärlek från mig, säger Pia Toelhøj.

Det dansk-svenska bordtennissamarbetet sträcker sig långt utanför Hillerød. Petra Sörling möter ofta svenskor i det danska seriesystemet, och även på förbunds nivå finns samarbeten.

– Vi i det svenska bordtennisförbundet har ett nära samarbete med det danska, och det har naturligtvis blivit ännu bättre tack vare att jag spelar i Danmark. Ibland har man gjort saker i Danmark som man inte gör i Sverige, och finns det goda exempel att sprida, då har jag tagit kontakt med mina kollegor i danska förbundet. Vi har över 50 000 medlemmar i svenska förbundet och i Danmark ligger man på knappt 10 000, så vi har många gånger varit exempel för danskarna med. Samtidigt känner vi på det in-



Närmst i bild syns Petra Sörling med sina lagkamrater Mie Skov, som spelat olympisk bordtennis för Danmark, och Pia Toelthøj, som vunnit veteran-VM tillsammans med Petra Sörling.

Petra Sörling servar hem ett poäng i Frederiksborgcentret i danska Hillerød.

ternationella planet att vi alltid har ett gott stöd från Danmark i större frågor. Vi hjälps åt i vardagen, men också i större strategiska frågor, berättar Petra Sörling.

Petra Sörling upplever att det finns skillnader mellan att spela i Danmark och Sverige, skillnader hon även burit med sig in i sitt arbetsliv.

– Den största skillnaden är mentaliteten. Om man tycker något, kring en laguttagning eller hur vi ska agera i klubben så är man oerhört direkt och rak här. Jag brukar skoja och säga att om man i ett damlag i Sverige varit lika rak hade de tjejerna aldrig mer träffats. Det är snabba beslut här, medan man i Sverige gärna vill känna efter och söka konsensus. Jag har sett det på förbunds nivå, klubb nivå, lagnivå och även i arbetslivet. Det är den största skillnaden.

Att idrotta på andra sidan Öresund har givit Petra Sörling kontakter, nätverk och andra kunskaper om Danmark, som hon kunnat ta med sig i yrkeslivet. Dessutom upplever hon att hon fått en djupare förståelse genom att vistas i en annan miljö än den svenska, både av sig själv och andra.

– Det som kanske ser ut på ett sätt är inte alltid så när man kommer under ytan. Man förstår varför saker görs på ett visst sätt, eller varför man tycker och tänker som man gör. Vi är ganska olika även om vi lever så nära varandra, säger hon.

– Jag har lärt mig att se hur otydliga vi svenskar kan uppfattas. Jag har lärt mig att vara mer tydlig. Det gör inte heller ont om alla inte tycker likadant ibland. Det kan växa något ur det, när man vågar prova att se saker på ett nytt sätt, säger Petra Sörling.

Efter sina många år i dansk bordtennis upplever Petra Sörling Danmark som hemma.

– Köpenhamn är definitivt mycket mer hemma för mig än Stockholm. Ska man göra något gör man det i Köpenhamn, och jag har många kompisar i Danmark. Köpenhamn är definitivt min huvudstad, säger hon.

Hon upplever att regionens stora infrastruktursatsningar gjort det lättare att se mer av hela Danmark.

– Även när jag spelade i Hillerød på 90-talet var vi till exempel i Esbjerg och spelade tävlingar. Men på den tiden var det väldigt många båtar för att komma dit, det kändes som om man skulle till Indien, skrattar hon.

Stjärnan Mie Skov räcker inte till i sista set. Efter att ha glänst i sin första singelmatch får hon frustrerat se sig besegrad av italienska Quattro Moro Cagliaris vassaste kort Andreea Clapa. Mie Skov har trots förlusten bjudit publiken på underhållning. Stundtals fint spel, med hårda smashar och luriga skruvar har blandats med att hon jublat ikapp med publiken vid bollvinster, och skrikit nästan lika högt vid de förlorade bollarna. Men då både Pia Toelhøj och Petra Sörling dragit det kortaste strået i sina

matcher är Hillerøds förlust i den första lagmatchen ett faktum. Trots misräkningen är stämningen i hallen god, och det återstår två lagmatcher för Hillerød innan helgen ska summeras.

– De kommer igen i nästa, säger Karen Margrethe Hansen, som är funktionär och mamma till lagledaren Brian Hansen, och fortsätter:

– Men du ska veta att Petra är guld värd. Hon hjälper alltid till och ställer alltid upp.

När Petra Sörling får höra om berömmet släpper irritationen över förlusten något. Hon spricker upp i ett leende, men tonar ned sin egen roll.

– Det är så det funkar för mig. Jag hade varit här i dag även om jag inte spelat. Vi är ju ett lag.

Hun er omkring 40, bor i København og har arbejdet i Sverige siden begyndelsen af 2000-tallet. Hun har oplevet meget i sine år som pendler. I sit svar mindes hun især tre hændelser af både personlig og samfundsmæssig betydning:

– For 7–8 år siden døde en kollegas mand i Øresund, da han var ude at dykke. Skibsvraget, som han dykkede under, lå i flere måneder tæt på broen og Malmø. Jeg kiggede altid efter skibsvraget, når vi passerede det, og tænkte på min kollega. En anden voldsom oplevelse var flygtningene i 2015. Trætte, mørke mennesker, der søgte beskyttelse. Det var så forfærdeligt at blive mindet om, hvor uretfærdigt verden er skruet sammen. At jeg bare sidder i toget med mit rødbedefarvede pas og kan passere grænser, når jeg vil. Lugten var anderledes. Mennesker, der har rejst under kummerlige forhold lugter jo ikke af sæbe og violer. En tredje uventet oplevelse var stormen for nogle år siden. Jeg var i det sidste tog, der fik lov til at passere broen. Det var vildt. Midt ude på broen stoppede toget og begyndte ligesom at gynge. Uf. Personalet så lidt blege og usikre ud, da de gik gennem toget og op til lokomotivføreren. En ung kvinde gik i panik i min kupé, og jeg valgte at bryde tavsheden i stillekupeen og snakke roligt med hende, indtil vi var over broen. Bagefter omfavnede hun mig og sagde tak. (LUF M 27 881, svars-ID 262)

Hun er en kvinde i 30-års alderen, som bor og arbejder i Malmø, men er vokset op i København.

– Min første rejse over broen var nok en indkøbstur til Malmø. Det var længe, før jeg begyndte at arbejde herovre. Det oplevedes lidt ”kedeligt” i forhold til at tage flyvebåden, som jeg var vant til, det føltes ikke længere som at komme til ”udlandet”.

Hun forklarer desuden, at broen er enormt vigtig for Øresundsregionen, ikke mindst for, at regionen kan fungere som et fælles arbejdsmarked.

– På nationalt plan føles det, som om broen ikke er så vigtig for Sverige, fordi den ligger så langt fra Stockholm. Det føles, som om de deroppe ikke forstår, hvordan tingene fungerer hernede. Nogle gange føles det endda, som om Stockholm bevidst prøver at sabotere Øresundsregionen. (LUF M 27 881, svars-ID 983)

SOPHIE HÆSTORP ANDERSEN (Socialdemokratiet), regionrådsformand i Region Hovedstaden, mener, at samarbejdet på tværs af alle kommuner og regioner i Greater Copenhagen er rigtig godt. Det kompletteres af stærke bilaterale samarbejder, hvor for eksempel Region Skåne og Region Hovedstaden arbejder sammen omkring fertilitetsbehandling og på at få en fælles akutlægehelikopter over Øresund. Der findes også et samarbejde om forskningsanlæggene ESS og MAX IV. Dog ser hun udfordringer for Greater Copenhagen.



– Greater Copenhagen er en region i vækst.

Og derfor ser vi i mange dele af regionen store udfordringer med at finde kvalificeret arbejdskraft. Det gælder både i forhold til virksomhederne, men også i forhold til kommuner og regioner, der har et stort behov for læger, SOSU-assistenter, håndværkere og andre, som er nødvendige for, at vi kan sikre den velfærd, som borgerne efterspørger, og skabe den vækst, vi har behov for. Det er en vigtig udfordring for Greater Copenhagen-samarbejdet, som vi skal løse i fællesskab også med arbejdsmarkedets parter.

Emil Persson

Fotnot: En dansk SOSU-assistent är ungefär detsamma som en svensk undersköterska.



PETER DANIELSSON (Moderaterna), kommunstyrelsens ordförande i Helsingborg, menar att det finns stor potential i ökat samarbete i Öresundsregionen. Han har varit med och fattat beslut om Greater Copenhagen's trafikcharter, där hela regionen ställer sig bakom gemensamma prioriteringar för stora infrastrukturprojekt.

– Det är viktigt att regionen är enig och driver frågorna tillsammans gentemot den svenska och danska regeringen. Öresundsregionen är en dynamisk, snabbväxande och attraktiv plats med stor framtidspotential. Genom att binda samman regionen även i norr med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan vi frigöra ytterligare kraft.

– Det är bara genom att knyta oss närmare varandra och samarbeta mer som vi når den kritiska massa av arbetskraft, företag, forskning och utbildning, attraktivt boende, kultur och fritidsaktiviteter som krävs för att vi ska kunna hävda oss i den globala konkurrensen om företag, investeringar och talanger.

Emil Persson

Hun er i 45-års alderen og pendler med tog over broen i hverdagene. Hun oplever rejserne som stressende.

– Man kan nemt komme til at lyde som et brokkehoved, men der er altid forsinkelser, mangel på personale, tog, der ikke virker, køreledninger, der falder ned, banearbejde, varmeapparater, der ikke virker, når det er koldt, og brager løs, når det er varmt, overfyldte tog, folk, der besvimer, folk, der skændes og kommer i klammerier på grund af stressniveauet, nedbrudt personale, ofte kommer man ikke med på grund af overfyldte tog. Vi har boet i Malmø i 13 år. De første år var fyldt med optimisme, så blev tålmodigheden sat på prøve, og nu er det bare sortsyn. Vi har givet op, vores livskvalitet er dalet drastisk, siden vi flyttede til Malmø på grund af broen, og var det ikke, fordi vi havde børn, der nu er svenske med hele deres liv og verdensbillede funderet her, ville vi være flyttet. Så snart de flytter hjemmefra, flytter min mand og jeg tilbage til Danmark – ikke på grund af Sverige, men på grund af broen. (LUF M 27 881, svars-ID 96)

Hun er i 30-års alderen og samlevende i Malmø, men søger job i Danmark.

– I hverdagen vil jeg ikke være afhængig af Øresundstoget. Med to børn, som skal hentes i børnehaven, kan jeg ikke stå og stresse over aflyste og totalt overfyldte tog. Det koster mere, men på grund af usikkerheden må jeg køre i bil. (LUF M 27881, svars-ID 205)



GRÄNSENS ÅTERKOMST

BRON, DEN DJUPA STATEN OCH MODERNITETENS SKIFTANDE SKEPNADER

Per-Markku Ristilammi

Jag tyckte då och tycker än i dag att svenska staten svek mig fullständigt när de vände ryggen mot Öresundsregionen. Att gränskontrollerna behövdes kan jag leva med – men sättet hur de infördes och dess påverkan av tusentals om inte tiotusentals människors liv var och är helt oacceptabelt. Jag blir än i dag så upprörd när jag tänker tillbaka till den tiden.¹

Före och under byggandet av Öresundsbron förutspåddes nationalstaternas minskade betydelse under inverkan av globaliseringsprocesser. Ett nytt gränsregionernas Europa skulle växa fram och allt mer av beslutsfattande skulle ske på supranationell EU-nivå eller regional nivå. Den nya transnationella Öresundsförbindelsen skulle, både symboliskt och praktiskt, ligga i framkanten av denna utveckling och vara en tillväxtmotor för hela den nya gränsregionen.

Ett viktigt element i marknadsföringen och identitetsbygget kring den nya regionen var framhävandet av en speciell form av skandinavisk statsledd modernitet i regionen med betoning på hög livskvalitet, öppna och demokratiska samhällen, egalitära ideal och rationalitet som ledstjärna. Samtidigt var denna marknadsföring också riktad mot internationella kapitalmarknader med betoning på högt teknologiskt kunnande och fredliga arbetsmarknadslösningar.

Vad som dock var tydligt redan under brobyggnadsperioden var att nationalstaterna inte var så svaga som en viss form av retorik antydde. Nationella skillnader i uppfattningen kring hur det rationella, moderna samhället skulle organiseras blev tydliga när nationella regelverk skulle anpassas genom regionbygget. Ett tydligt exempel var de olika skattesystemen på båda sidor av sundet som ställde till med problem för bropendlarna.

Under flyktingkrisen 2015 blev Öresundsbron i medierna till en symbol för det öppna och välkomnande Sverige med stora skaror av volontärer från frivilligorganisationer beredda att hjälpa och vägleda de asylsökande.



Utvecklingen sedan dess med flyktingkrisen 2015 och införandet av gränskontrollerna i Europa och regionen visar på att de nationella modernitetsprojekten skiftat skepnad. Denna artikel kommer att analysera dessa skiftande skepnader med hjälp av den speciella form av statsledd *bio-politik*² som gränskontrollerna innebar och spekulera kring framtidens regionbygge utifrån begreppet *plasmatisk modernitet*.³

Den 12 november 2015 beslutade den svenska regeringen att införa gränskontroller vid Öresundsförbindelsen.⁴ Gränspoliserna bordade Öresundstågen vid svenska sidan för att kontrollera passagerarna. Några veckor senare, den 4 januari 2016, tvingades transportörsföretag att genomföra identitetskontroller vid järnvägsstationen på Köpenhamns flygplats, samt vid andra stationer och färjelägen på väg mot Sverige. Svenska och danska medborgare hade inte upplevt detta på generationer. Före Schengenöverenskommelsen hade den nordiska passunionen inneburit att man fritt kunnat resa mellan de nordiska länderna. Nu upphörde denna frihet.

Inbördeskriget i Syrien, tillsammans med den säkerhetspolitiska situationen i Afghanistan och Irak, förde med sig att ett oförutsägbart antal flyktingar kom till Sverige för att söka asyl. Individer och familjer som hade utstått vedermödorna med att ta sig över Medelhavet eller vandrat den så kallade Balkanrutten befann sig vid Sveriges

gränser. Svenska medier hade under veckorna innan beslutet att införa gränskontroller togs översvämmats av beskrivningar av människor som anlant till Malmö Central, slutpunkten på Öresundsförbindelsen. Bron hade blivit till en symbol för det öppna och välkomnande Sverige med stora skaror av volontärer från frivillorganisationer beredda att hjälpa och vägleda de asylsökande. Stadsarkivet i Malmö tog initiativ till att dokumentera den exceptionella hjälpinsatsen. I centrum för uppmärksamheten fanns Öresundsförbindelsen.⁵

Förhistorien

Jag minns min egen första tågresa över bron, och hur storslagen den vackra vyn över det glittrande vattnet var och hur jag då – på tidigt oo-tal – kände mig som en internationell forskare, på riktigt. Minns hur jag drömde om storslagna samarbeten över alla typer av gränser, disciplinära och nationella, i framtiden. Nu är den framtiden här.⁶

År 2000, vid invigningen, hyllades Öresundsbron som en symbol för det nya Europa, ett gränsregionernas Europa, där nationalstaternas betydelse skulle minska.⁷ Den ekonomiska och kulturella globaliseringen skulle leda till att det gamla Europa med sina nationsgränser skulle försvinna på grund av den oundvikliga historiska utvecklingen. Schengen-överenskommelsen, med sitt fokus på den fria rörligheten för arbete och kapital, var en politisk symbol för denna utveckling. Gamla skillnader och stridigheter skulle förpassas till glömskan och nya samarbetsmöjligheter skulle lyftas fram i den nya Öresundsregionen.

Publika tillställningar som exempelvis halvmaraton över bron anordnades för att skapa känslor av samhörighet mellan medborgarna i den nya transnationella regionen. Invigningen av bron blev till ett internationellt medieevenemang som kunde marknadsföra regionen över hela världen.

Ett genomgående tema i marknadsföringen av bron var något som kan kallas *modernitetens återkomst*. Den nya regionen skulle innebära starten på en ny framtid⁸, vilket i sin tur innebar att det hade funnits en gammal framtid, det vill säga det gamla industriella Malmö, som symboliskt nedmonterades under 2002 med det gamla landmärket, Kockumskranen.⁹ Genom frambesvärjandet av den nya framtiden framkallades samtidigt bilden av den gamla, misslyckade, industriella framtiden. Broförbindelsen i sig själv var en triumf för modern industriell teknologi, men den framtida användningen av bron var invävd i den nya, förment postindustriella, nyliberala ekonomin. Brons monumentala framtoning av industriell modernitet formade därför en paradoxal fond



Många publika evenemang hölls när Öresundsbron var ny, för att skapa känslor av samhörighet mellan medborgarna i den nya regionen. Men i takt med att bron blev vardag blev evenemangen färre. När bron fyllde tio år firades den dock högtidligen i Luftkastellet strax söder om Malmö.

till de evenemang som kringgärdade invigningen. Genom kombinationen av stabilitet och rörelse symboliserade bron den nyliberala ekonomins krav på ständig förändring parad med varumärkesstabilitet. Talande nog placerade stadsplanerare i Malmö några år senare en evighetssymbol, ∞ , på en karta över regionen för att illustrera den tillväxtmaskin bron skulle utgöra.¹⁰

Den flytande moderniteten och den formlösa staten

Nationella identiteter tycktes vid tiden för broinvigningen tillhöra en äldre tid där staten erbjöd inre och yttre stabilitet. Nu hade denna ersatts av en instabil stat, präglad av det som med sociologen Zygmunt Baumanns term skulle kunna kallas för *flytande modernitet*.¹¹ Mobiliteten över bron skulle skapa nya postnationella hybrididentiteter och staterna skulle anpassas till dessa förändringar. Hastigheten, mobiliteten, *den flytande formen*, verkade behöva stater som kunde anpassa sig till kapitalflödena. Den instabila staten skulle balansera mellan den gamla nationalistiska ordningen och den nya flytande moderniteten och krävde därför en politik präglad av flexibilitet och medborgare som var anpassningsbara till den nya verkligheten.

Några år efter broinvigningen såg framtiden inte lika ljus ut. Antalet fordon hade inte nått upp till de förväntade 11 000 per dygn och statistiken över arbetsmarknadsrörlighet visade inte på ökad integration. Tillväxtmaskinen hade stannat av. På många sätt hade tanken på den nya framtiden ersatts av en blek samtid. Evenemang anordnades inte längre för att skapa samhörighetskänsla i regionen.

På ett politiskt plan blev också en ökande polarisering mellan staterna tydlig. Den allt hårdare flyktingpolitiken på danska sidan gjorde att svenska politiker tog avstånd och började använda Danmark som ett avskräckande exempel. På samma sätt använde danska politiker Sverige som ett avskräckande exempel på politisk korrekthet utan förankring i verkligheten. Regionen tycktes nu härbärgera skillnad i stället för samhörighet. Bropendlare och andra resenärer fortsatte att korsa sundet, men under 2010-talet minskade den retoriska kraften hos regionen och bron.

Vid denna tid kunde den mörkare samtiden symboliseras av bron i den internationellt erkända tv-deckaren *Bron*, i vilken skillnader mellan danskhet och svenskhet användes i dramatiserande syfte.¹² Karaktärerna i serien spelade på en underliggande känsla av kulturell olikhet, gränsande till nationalkaraktärer. De danska och svenska polisbyråkratierna illustrerade den fortsatta betydelsen av nationella olikheter och bron framstod som en farlig svaghet i staternas skyddssystem, ett hot i stället för en möjlighet.

2015

För flyktingarna under vintern 2015–16 var färden över bron inte en upplevelse ägnad åt att skapa känslor av regional samhörighet. I stället blev färden ett återupplivande av erfarenheter där överflödet av mening skapade traumatisk tystnad. Högtalarutropet i

tågagnarna på väg in till Hyllie station på svenska sidan signalerade för alla passage-rare, turister, pendlare och flyktingar, att statens makt nu skulle utövas på deras kroppar genom den speciella ritual som är förbunden med gränsövergångar.¹³ Vakter vid trådstängsel redo att granska identitetshandlingar; poliser, några av dem med hundar, bordande tåget, granskande ansikten, jämförande med fotografier, fasthållande statens blick längre vid vissa passagerare än andra. Pendlarnas uppgivna framvisande av id-kort; turisternas förvirrade letande efter sina handlingar; det gradvisa uppbyggandet av spänning hos flyktingarna. Det *biopolitiska* statsmaskineriet¹⁴ utförandes sitt uppdrag att regulera de kroppar som får tillträde till nationen, att stöta bort de kroppar som inte passar in till *abjektzonen* där deras värdighet inte längre existerar.¹⁵ För några av dem som passerade gränsen förvandlades statens öga till ett medicinskt maskineri ägnat att skapa sanningseffekter kring det inre av deras kroppar.¹⁶

Den ”djupa staten” i Öresundsregionen

Hele meningen med Øresundsbroen forsvandt. Det var for mig en meget ubehagelig oplevelse med politi og hunde, hvorfor jeg helt mistede lysten til at rejse over Øresund. Det forstyrrede min oplevelse af et fredeligt og samarbejdende Europa. Det var pinligt og gjorde ondt. En politisk demonstration uden mening, som skabte en stemning af fjendtlighed og mistillid – altså det stik modsatte af ideologien om det grænseoverskridende samarbejde. Hvad værre var, de venner jeg havde fået, oplevede jeg også som fjendtligt indstillet. Fremmedhad og dem/os distinktioner kom pludselig til udtryk. Fra at have været et symbol på fred, frihed og samarbejde er broen nu blevet en påmindelse om inderlig mistillid. Det stof som nationalisme, racisme og chauvinisme næres af. Selvom jeg ikke vil, kan jeg ikke undgå at blive påvirket. Det vi kæmpede og arbejdede for føler jeg er tabt. Øresundsregionen er blevet til Danmark og Sverige igen.¹⁷

Något som var tydligt i regionbygget redan före hösten 2015 var skillnaden mellan uppfattningen att nationalstaterna minskade i betydelse och den vardagsverklighet som bland annat bropendlarna upplevde. Det stod klart att regler och lagar stiftade av nationalstaterna fortfarande hade en avgörande betydelse för dem som dagligen rörde sig över gränsen. Men händelserna 2015–16 lyfte upplevelsen av att korsa statsgränser till en ny nivå. Trots de signaler om generöst mottagande som tidigare hade sänts ut av den svenska staten, skapade antalet flyktingar ett tillstånd som skulle kunna beskrivas som ett aktiverande av den ”djupa staten”.¹⁸ Den flytande, gränslösa modernitet som präglade Öresundsregionen och den nationella politiken sedan broinvigningen förvand-

lades hösten 2015 till ett (för politikerna) outhärdligt plasmatiskt tillstånd där till synes allt kunde hända. För att komma ur denna politiska "dödszon" aktiverades den "rena statens" intressen, exekverade av den "djupa staten". Pendlarna befann sig plötsligt i ett tillstånd av "dubbla läger" där de båda staternas maktanspråk skapade en gråzon utan egentlig logik.¹⁹

Det är möjligt att se införandet av de stränga migrationslagarna under 2015 som en aktivering av den byråkrati som sociologen Max Weber kallade "järnbur" (*stahlhartes Gehäuse*), den byråkrati som omfattar och gestaltar statens form. Men den formlösa, plasmatiska, neoliberala staten omvandlas under press till den bestraffande staten, en stat som inte är flytande utan reglerande, diagnosticerande, skapande skillnad, politiserande kroppar, efterliknande den gamla moderniteten.²⁰

I denna stämning förvandlas tågagnarna som rullar in på Malmö centralstation till spöktåg, för alltid på väg utan att nå sin destination. I alla fall var det så mediebilderna av flyktingarna såg ut hösten 2015: alltid på väg, aldrig framme, alltid längre norrut, avvissade av staten. Den förkroppsligade statens letande efter tecken på etnisk annorlunda-het blandas med de oönskades ängslan. Tågagnen förvandlas till en del av den djupa statens nervsystem, det signalsystem som verkar utanför politiken.²¹

Bron som biopolitisk mekanism

Men att sitta i Hyllie och invänta gränskontrollen, personal i uniform, stundvis med polishund med. Det är en speciell känsla som på något sätt i hela sig väcker oro och många tankar om tillhörighet och rättigheter. Det är ingen positiv upplevelse, även om reflektion kring nationalitet, medmänsklighet, tillhörighet etc i sig är positiv så präglas hela situationen av oro.²²

I don't know, I always find this extremely uncomfortable, it is like I am perceived to be criminal until I prove otherwise, it's both humiliating and frustrating (and I am of a quite light complexion and female, I imagine that darkerskinned guys have a harder time). But well... so this issue with the passport control always made the trip into Sweden very stressful for me. I felt quite discriminated by police officers (normally women actually) about half of the times I went there.²³

Infrastrukturen som skulle skapa ekonomisk tillväxt, den renodlade tillväxtmotorn, förvandlades till en annan form av maskineri. Bron blev del av ett biopolitiskt maskineri, drivet av en bränsleblandning bestående av politiska affekter och den djupa staten.



Med införandet av gräns- och id-kontrollerna hamnade pendlarna i vad Per-Markku Ristilammi kallar ”dubbla läger”, där de båda staternas maktanspråk skapade en gråzon utan egentlig logik.

Nu förkroppsligar bron den nationella suveränitetens återkomst, på en vardaglig skala manifesterad genom gränspolisernas blickar som rör sig genom tåget, jämförandes ansikten med dokument, skapandes känslor av skräck eller lättnad. Ting som staket, gula västar, digitala kameror, pass, infraröda kameror i tunneln är delar av en ny form av makt som visar inte bara regionens minskade roll, utan också statens nya form.

Noter

1. Lunds universitets Folkliivsarkiv (LUF) M 27 881, svars-ID 102. Blockcitaten i artikeln är hämtade från svaren på frågelistan ”Öresundsbronens betydelse”, som spreds digitalt till allmänheten under 2018–19 av Folkliivsarkivet i Lund och Dansk Folkemindesamling i Köpenhamn.
2. Biopolitik i den här meningen handlar om statens makt över medborgarnas kroppar, se Michel Foucault, *The History of Sexuality. Volume 1, An introduction*, övers. Robert Hurley, Pantheon Books, New York, 1978.
3. Inspirerat här av Zygmunt Baumans begrepp *liquid modernity* i Zygmunt Bauman, *Liquid Modernity*, Polity Press, London, 2000.

4. <http://www.regeringen.se/artiklar/2015/11/regeringen-beslutar-att-tillfalligt-aterinfora-granskott-vid-inre-grans/> och <http://www.regeringen.se/4ae76f/contentassets/23c37b142cd54d658d660dc5ca27afe5/sarskilda-atgarder-vid-allvarlig-fara-for-den-allmanna-ordningen-eller-den-inre-sakerheten-i-landet-prop.-20151667> (båda hämtade 8 november 2019).
5. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Stadsarkivet/Om-oss/Om-Malmo-stads-arkiv/Ankomst-Malmo.html> (hämtad 8 november 2019).
6. LUF M 27 881, svars-ID 127.
7. Beskrivningen och analysen av händelserna kring broinvigningen år 2000 härstammar från min medverkan i projektet "Frambesvärjandet av en transnationell region. En flervetenskaplig studie av Öresundsområdet" (1999–2003), lett av Orvar Löfgren och Per-Olof Berg, se Per-Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren (red.), *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, Studentlitteratur, Lund, 2000, samt Per-Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren (red.), *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, Studentlitteratur, Lund, 2002. Se också Per-Markku Ristilammi, "Vitt ljus – Vitt brus. Om regionala födelsesmärten", *Come In – Go Out. Det 10. billede*, Konstakademiets Arkitektskole, Fonden Kulturbro, Informations Forlag, Köpenhamn, 2002; Per-Markku Ristilammi, "Afterthoughts on Modernist Necropoles", *Ethnologia Europaea*, vol. 35, nr 1, 2005; Per-Markku Ristilammi, "Spectral Events. Attempts at Pattern Recognition", *Magic, Culture and The New Economy*, Orvar Löfgren & Robert Willim (red.), Berg, Oxford & New York, 2005; Per-Markku Ristilammi, "Urban globalisering i Öresundsregionen. Mångkulturalitetens varierande grader av synlighet", *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard (red.), Centrum för Danmarksstudier nr 14, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2007; Per-Markku Ristilammi, "I brons skugga", *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*, Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson (red.), Centrum för Danmarksstudier nr 24, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2010.
8. Från omslaget till Öresundsregionens "brand-book": "In July 2000 the opening of a fixed link between Copenhagen, Denmark and Malmö, Sweden will herald the beginning of a new era for northern Europe. It will be the opening of a new region. The opening of countless possibilities and opportunities for inhabitants, travellers and businesses. The start of a new future." Öresundskomiteen, *Hello – Öresund*, Wolff Olins brand book, 1999.
9. https://en.wikipedia.org/wiki/Kockums_Crane (hämtad 8 november 2019).
10. Konceptet *growth machine* myntades redan på 1970-talet av Harvey Molotch som ett sätt att kritiskt beskriva de sociala och ekonomiska processer som leder till städers tillväxt, se Harvey Molotch, "The City as a Growth Machine. Toward a Political Economy of Place", *The American Journal of Sociology*, vol. 82, nr 2, 1976.
11. Bauman.
12. Tina Askanius, "Engaging with *The Bridge*. Cultural citizenship, cross-border identities and audiences as 'regionauts'", *European Journal of Cultural Studies*, vol. 22, nr 3, 2019. Se även Askanius bidrag i denna volym.
13. Alla gränsövergångar innefattar en performativ dimension i vilken kroppar arrangeras i specifika ritualer, se Nancy Wonders, "Global flows, semi-permeable borders, and new channels of inequality. Border crossings and border performativity", *Border, Mobility and Technologies of Control*, Sharon Pickering & Leanne Weber (red.), Springer, Dordrecht, 2006.
14. Foucault.
15. Hal Foster, *Bad New Days. Art, Criticism, Emergency*, Verso, London & New York, 2015.
16. "Sweden child migrant tests 'reveal many adults'", *BBC News* 5 december 2017, <http://www.bbc.com/news/world-europe-42234585> (hämtad 8 november 2019).
17. LUF M 27 881, svars-ID 249.
18. Begreppet "djupa staten" skapades ursprungligen för att beskriva militärens roll inom den turkiska staten. Se också Per-Markku Ristilammi, "The Bridge: Redux. The Breakdown of Normative Conviviality", *Conviviality at the Crossroads. The Poetics and Politics of Everyday Encounters*, Oscar Hemer, Maja Povrzanović Frykman & Per-Markku Ristilammi (red.), Palgrave Macmillan, Cham, 2020, s. 193f.
19. Giorgio Agamben, *Homo Sacer. Sovereign Power and Bare Life*, Stanford University Press, Stanford, 1998.

Agamben framställer fånglägret som den yttersta manifestationen av statens makt under 1900-talet.

20. Statens förmåga att skifta form tillhör det ”stasiologiska” fältet, där *stasis* bibehåller spänningen mellan rörelse (*kinesis*) och fasthet inom det politiska fältet, se Allen Feldman, *Archives of the Insensible. Of War, Photopolitics and Dead Memory*, University of Chicago Press, Chicago & London, 2015, s. 9ff.

21. Michael Taussig, *The Nervous System*, Routledge, London & New York, 1992.

22. LUF M 27 881, svars-ID 474.

23. LUF M 27 881, svars-ID 2092.

Referenser

- Agamben, Giorgio, *Homo Sacer. Sovereign Power and Bare Life*, Stanford University Press, Stanford, 1998
- Askanius, Tina, ”Engaging with *The Bridge*. Cultural citizenship, cross-border identities and audiences as ’regionauts’”, *European Journal of Cultural Studies*, vol. 22, nr 3, 2019
- Bauman, Zygmunt, *Liquid Modernity*, Polity Press, London, 2000
- Berg, Per-Olof, Linde-Laursen, Anders & Löfgren, Orvar (red.), *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Øresund Region*, Studentlitteratur, Lund, 2000
- Berg, Per-Olof, Linde-Laursen, Anders & Löfgren, Orvar (red.), *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, Studentlitteratur, Lund, 2002
- Feldman, Allen, *Archives of the Insensible. Of War, Photopolitics and Dead Memory*, University of Chicago Press, Chicago & London, 2015
- Foster, Hal, *Bad New Days. Art, Criticism, Emergency*, Verso, London & New York, 2015
- Foucault, Michel, *The History of Sexuality. Volume 1, An introduction*, övers. Robert Hurley, Pantheon Books, New York, 1978
- Molotch, Harvey, ”The City as a Growth Machine. Toward a Political Economy of Place”, *The American Journal of Sociology*, vol. 82, nr 2, 1976
- Ristilammi, Per-Markku, ”Vitt ljus – Vitt brus. Om regionala födelsesmärtor”, *Come In – Go Out. Det 10. Billede*, Konstakademiets Arkitektskole, Fonden Kulturbro, Informations Forlag, Köpenhamn, 2002
- Ristilammi, Per-Markku, ”Afterthoughts on Modernist Necropoles”, *Ethnologia Europaea* vol. 35, nr 1, 2005
- Ristilammi, Per-Markku, ”Spectral Events. Attempts at Pattern Recognition”, *Magic, Culture and The New Economy*, Orvar Löfgren & Robert Willim (red.), Berg, Oxford & New York, 2005
- Ristilammi, Per-Markku, ”Urban globalisering i Öresundsregionen. Mångkulturalitetens varierande grader av synlighet”, *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*, Nils-

- son, Fredrik, Sanders, Hanne & Stubbergaard, Ylva (red.), Centrum för Danmarksstudier nr 14, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2007
- Ristilammi, Per-Markku, "I brons skugga", *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*, Löfgren, Orvar & Nilsson, Fredrik (red.), Centrum för Danmarksstudier nr 24, Makadam, Göteborg & Stockholm, 2010
- Ristilammi, Per-Markku, "The Bridge: Redux. The Breakdown of Normative Conviviality", *Conviviality at the Crossroads. The Poetics and Politics of Everyday Encounters*, Hemer, Oscar, Povrzanović Frykman, Maja & Ristilammi, Per-Markku (red.), Palgrave Macmillan, Cham, 2020
- Taussig, Michael, *The Nervous System*, Routledge, London & New York, 1992
- Wonders, Nancy, "Global flows, semi-permeable borders, and new channels of inequality. Border crossers and border performativity", *Border, Mobility and Technologies of Control*, Sharon Pickering & Leanne Weber (red.), Springer, Dordrecht, 2006
- Öresundskomiteen, *Hello – Øresund*, Wolff Olins brand book, 1999

LIVET SOM ”KÆRLIGHEDSFLYGTNING”

Erik Ottosson

Yildiz Yazan flyttede med sin mand over Øresund til Skåne i 2009 og blev såkaldt ”kærlighedsflygtning”. Men de syv år i Sverige blev præget af udfordringen om at finde et arbejde. ”Måske var det på grund af sproget, men jeg oplevede, at der var flere jobmuligheder i Danmark”, siger hun og er glad for, at familien nu er faldet til i Ballerup.

Indvandringsreglerne i Danmark medførte, at flere hundrede danske kærlighedsflygtninge flyttede til Sverige i løbet af 2000'erne. Det skyldes de danske betingelser for at opnå familiesammenføring med en partner fra et land uden for EU, heriblandt 24-årsreglen, som dikterer, at ægtefællerne som udgangspunkt skal være over 24 år for at blive familiesammenført. Derudover er der krav om eksempelvis selvforsørgelse, tilknytningskrav og sprogkundskaber. Yildiz Yazan bestemte sig for at benytte sig af den grænseregionale regions muligheder og det faktum, at de to lande har forskellige regelværk. Da hun flyttede sammen med sin mand fra Tyrkiet, etablerede de sig, ligesom hundredvis af andre danske par, i Malmøområdet for at kunne bo sammen.

– Jeg var 20 år dengang, og jeg tænkte, at en familiesammenføring i Danmark var umulig. Mange sagde, at det var svært, og jeg ville ikke have nogle problemer. Jeg hørte også, at man kunne få et godt liv i Sverige, siger hun.

De flyttede først til Arlöv uden for Malmø, men planen var at flytte tilbage til Danmark relativt hurtigt. Yildiz uddannede sig til økonomiassistent i Kastrup, men da hun var færdig med sin uddannelse, viste det sig, at det var svært at få job. Måske var det sproget, som gjorde det svært at komme ind på det svenske arbejdsmarked, tænker hun i dag.

Det var også svært at finde en bolig i Sverige, og i løbet af syv år flyttede hun og familien fem gange.

– Der tror jeg, at chancerne er lidt bedre i Danmark, og at der findes flere boligselskaber at vælge imellem, siger Yildiz Yazan.

Da hendes mand fik svensk statsborgerskab i 2016, begyndte tankerne om at flytte tilbage til Danmark igen at vokse, og året efter gik flyttebilen til Ballerup, hvor Yildiz Yazan selv er vokset op.



Flytningen tilbage til Danmark skete tids nok til, at hendes to sønner nåede at lære dansk, inden de startede i skole. Yildiz Yazan bor nu med familien i Ballerup.

Kort tid efter, at hun var flyttet tilbage til Danmark, fik hun job som tolk fra dansk til tyrkisk. I dag har hun to job, både som tolk og som SOSU-assistent.

Hvad fik jer til at flytte tilbage til Danmark til sidst?

– Frem for alt fordi det var så svært at finde et job i Malmø. Men jeg savnede også min familie. I Sverige havde vi ingen forældre eller venner, som kunne hjælpe os med at passe børnene, når vi havde brug for det. Men jeg er glad for, at jeg fik mulighed for at lære det svenske sprog, siger hun.

DANSKE KÆRLIGHEDSFLYGTNINGE I SVERIGE

I 2002 skærpede Danmark sin lovgivning, så det blev sværere for personer i Danmark at flytte sammen med en partner fra et andet land udenfor EU, forudsat at de ville bo i Danmark. Det kræver blandt andet, at begge personer er over 24 år, at de har en lejlighed på mindst 40 kvadratmeter, og at de har over 100.000 kroner i banken.

Da Sveriges lovgivning har været mere generøs, og der er fri bevægelighed inden for såvel Norden som EU, har tusindevis af danskere i de seneste to årtier valgt at flytte til Sverige for at kunne bo sammen med en partner fra et land udenfor EU eller Norden. For at få opholdsret i Sverige kræves det, at EU-medborgeren i parret kan forsørge sig gennem arbejde, studier, pension eller andet.

Læs mere på:

www.aegteskabudengraenser.dk

www.nyidanmark.dk

www.migrationsverket.se

INTERNATIONELL REKRYTERING LYFTE DANSK E-HANDELSJÄTTE I MALMÖ

Anna Palmehag

Med en dansk ledning, anställda från hela världen och huvudsäte i Malmö-stadsdelen Hyllie utgör e-handelsbolaget Boozt.com själva sinnebilden av ett Öresundsföretag. Bolagets vd Hermann Haraldsson tycker att både placeringen och medarbetarmixen är till stor fördel, men ser samtidigt problem för företag som arbetar på tvärs över gränsen.

Öresundsbron är det självklara blickfånget när Hermann Haraldsson ser upp från datorn och ut genom fönstret till sitt arbetsrum på sjätte våningen. Bron sträcker sig ut i vattnet, över mot Köpenhamn där han bor.

I det nybyggda kontorshuset i Hyllie, med grönsaksodlingar på takterrassen och gräddbullar till medarbetarna vid kaffemaskinen, har Boozt.com suttit sedan maj 2019. I takt med att bolaget växt från några få till nära 400 anställda har flytten gått till allt större och större kontor – men hela tiden inom Malmö. På nätet säljer bolaget kläder, skor, väskor och sportattiraljer till kunder i nio länder, men med störst fokus på Norden. Bland klädesmärkena som erbjuds finns allt från Dolce & Gabbana till Esprit och omsättningen låg under 2018 på 2,78 miljarder svenska kronor.

När det företag som så småningom skulle utvecklas till Boozt.com startade år 2007 var det av två danskar som jobbat med postorder i Malmö. De föreställde sig att den infrastruktur för distanshandel som byggts upp i Skåne skulle vara till nytta och valde att stanna på den svenska sidan sundet.

Frågan om placeringen ställdes på sin spets år 2010, då bolaget var nära att gå i konkurs. Nya pengar pumpades in, och Hermann Haraldsson tog över och omvandlade



Hermann Haraldsson ser knappt några skillnader mellan vad svenska och danska kunder efterfrågar hos Boozt.com.

bolaget till det e-handelsbolag det är i dag. Men det var svårt att hitta arbetskraft både i Köpenhamnsområdet och Skåne.

– Det fanns problem med att ligga i Malmö, för det var väldigt svårt att locka anställda från Köpenhamn. Och dessutom var det svårt att locka svenskar, för sist-in-först-ut-principen gör att svenskarna inte är mycket för att byta jobb. Det som gjorde skillnaden var att vi kom på att Lunds universitet är bra på att få hit utländska studenter, som sedan träffar en svensk tjej eller kille. Då vill de gärna bo i Malmö, men har svårt att hitta jobb, för de talar inte språket. Det var bland dem vi fick de första anställda, säger Hermann Haraldsson.

Så småningom övertalade han också några danska vänner att börja jobba i Sverige och efterhand har han märkt att erbjudanden om svenska tjänstebilar varit ett effektivt sätt att locka fler över Öresund.

Strategin att rekrytera personer med utländsk bakgrund använder sig Boozt.com fortfarande av och arbetsstyrkan är en mix av danskar, svenskar och personer från öv-

riga världen. I dag har företaget 370 anställda, varav cirka 330 arbetar i Sverige och 40 i Danmark. Av de svenska medarbetarna sitter de flesta på kontoret i Hyllie. Företagets lager ligger i Ängelholm.

– Vi har anställda från Baltikum, Balkan, Asien och Amerika – en riktigt, riktigt bra blandning. Det fungerar fint. Visst har vi utmaningar – svenskarna tycker ibland att vi är alltför danska och danskarna tycker någon gång att vi är alltför svenska. Och utlänningarna tycker att vi svenskar och danskar är lite märkliga människor. Men på det hela taget fungerar det bra, säger Hermann Haraldsson och ler.

Han tycker att Hyllie ligger optimalt placerat mitt i Öresundsregionen, med nära till både Köpenhamn och Malmö. Logistiken fungerar alltså, men däremot ser han administrativa och politiska problem som försvårar för företag som vill arbeta över gränsen mellan Sverige och Danmark.

Ett exempel är priset för att köra över bron, som är alldeles för högt enligt Hermann Haraldssons mening. Han jämför med San Francisco Bay Area, en annan innovativ region med många broar, som han menar kan växa snabbare bland annat eftersom det är gratis att passera broarna.

– Jag förstår inte att politikerna och de två staterna inte sagt att vi ska få ned priserna. När vi betalar ”brobizz” för våra medarbetare ska det dessutom förmånsbeskattas och vi ska betala sociala avgifter för den kostnaden. Det tycker vi är helt galet. Jag vill att man ser över möjligheten att reducera priserna, säger han.

Dessutom lyfter han fram att regelverket gör det omöjligt för de anställda som inte är EU-medborgare att bo i Danmark och arbeta i Sverige.

– Du kan inte få uppehållstillstånd för en amerikan som vill bo i Köpenhamn men jobba i Malmö. Och vi har många unga utvecklare som kommer från Asien, USA och utanför EU och hellre vill bo i Köpenhamn. Vi pratar gärna om att vi är Greater Copenhagen, men gör det inte lätt, säger han och fortsätter:

– Jag har förståelse för att det är svårt att samordna skattesystemen i Sverige och Danmark, men dessa två barriärer borde vara några av de lättaste att lösa.

Gränsen utgör också ett irritationsmoment i vardagen när Hermann Haraldsson själv blir stoppad i den svenska gränskontrollen för resande från Danmark. På det hela taget tycker han visserligen att kontrollen fungerar okej, men menar att den bidrar till att skapa en barriär mellan länderna.

– Jag blir irriterad av att bli stannad av en polis på bron som frågar ”vad ska du göra här?”. Jag tycker det är onödigt – vi befinner oss trots allt i Norden och ska inte behöva visa pass. Då sätter jag mig ibland på tvären: ”varför ska du veta det?”. Vill man ha integration borde bron vara gratis och det skulle varken finnas polis- eller tullkontroll.

Men samtidigt som han ser vissa problem när två länder möts i vardagen beskriver sig Hermann Haraldsson på det stora hela som ett ”jättefan av regionen”. Han talar om Öresundsregionen som en innovativ region, med störst tillgång till talanger i hela Norden och en fantastisk potential, inte minst för att få människor att trivas och stanna kvar.

– Jag har tre barn och när jag blir gammal kan de bo nära mig, och samtidigt ha spännande jobb, säger Hermann Haraldsson, som själv flyttade till Danmark från Island i tonåren.

Han tecknar en ljus bild av de kommande 20 åren med Öresundsbron, då han tror att regionen växer sig ännu starkare och omfattar många goda idéer, starka universitet, teknologifokus och en bibehållen nordisk samhällsmodell som ger möjlighet att locka de mest välutbildade människorna i världen.

– Ni – fast med åren har jag ju också själv blivit dansk – är inte medvetna om vilket fantastiskt samhälle vi har byggt upp, baserat på tillit och frihet. Hur stolta vi ska vara över den nordiska modellen, som många gärna vill kopiera. Vi ska vara stolta över det och inte skämmas över att vi tycker att vi bor i världens bästa land. Det är inte det samma som att andra inte också är bra, men vi tycker att vår samhällsmodell är bäst, säger Hermann Haraldsson.

Samtidigt tror han att medvetenheten om den nordiska modellen ökar och att den kommer att stå stark även i framtiden. Ett tecken på det, menar Hermann Haraldsson, är att Boozt.coms medarbetare från andra delar av världen snabbt tar modellen till sig och bland annat uppskattar balansen mellan arbete och fritid.

– Min morfar växte upp i en stuga med grästak, i fattigdom, på Island. På tre generationer har vi skapat ett enormt välstånd och det ska vi hålla fast vid. Det är också baserat på en stark arbetsetik, och att den som är skickligast får tala längst. Vi behöver inte anpassa oss till en global dagordning för att vi är rädda för att exempelvis säga till en kines att vi tycker att vår modell med yttrandefrihet är den bästa. Och det dyrbaraste vi har är att vi litar på varandra, säger han.

TOGKONTROLLØREN SOM ER BLEVET ØRESUNDSPENDLERNES FAVORIT

Jenny Andersson

Han blev togkontrollør ved et tilfælde og fejrer nu 14 år inden for erhvervet. Fredrik Adolfsson er noget af en kendis på Øresundstoget mellem Malmø og København og taler om "sine" pendlere. Et engagement, som blandt andet mærkes gennem hans daglige lister på sociale medier med information om, hvor lange togene er.

En knap, som ikke fungerer, og en dør, der driller, er de fejl, som rapporteres til togkontrollør Fredrik Adolfsson, inden han går om bord på Øresundstoget på Malmø Centralstation klokken 07.23 en mandag morgen i september. Ved Hyllie Station står fire billetkontrollører på toget, og da de får at vide, at Fredrik Adolfsson skal interviewes, giver de gladeligt tips: Vidste du, at han har danset i Eurovision Song Contest, og at han er biavler?

Der er sandsynligvis nogle få pendlere på Øresundstoget mellem Malmø og København, som ikke kender til Fredrik Adolfsson. Han møder rejsende med et smil og råber gladligt ud, at vi nærmer os "Wonderful Copenhagen", når toget kører ind på hovedbanegården i den danske hovedstad. På pendlernes eget Facebookforum, BroenLive, lægger han dagligt lister op, hvor han skriver hvor mange togsæt, hver afgang over broen har i myldretiden, så pendlerne bedre kan planlægge deres rejser og lettere kan få en siddeplads. Han begyndte på det, da id- og grænsekontrollen blev indført for snart fire år siden.

– Det startede som en service og blev en terapi. Jeg stoppede med at skrive listen en tid, da de supplerende tog og trafikken blev bedre igen, og tænkte, at nu kan jeg slappe af, men det blev præcis det modsatte. Jeg blev selv meget stresset af ikke at vide, hvor-

Fredrik Adolfsson, togkontrollør på Øresundstoget mellem Malmø og København, er kendt blandt pendlerne og publicerer hver morgen en liste til dem på de sociale medier med information om, hvor lange togene er.



dan det var om morgenen. Så jeg begyndte igen og lægger listen ud mandag til fredag, selvom jeg ikke arbejder, siger han og fortsætter:

– Jeg vil aldrig tale dårligt om min opdragsgiver eller arbejdsgiver. I begyndelsen ville en del have mig til at sige sådanne ting, men jeg tilføjede en kommentar om det i mine indlæg, og så var det klart. Snakken har skiftet fokus, det er mere, at man vil have en forandring fra politikerne. At de skal reparere togene, at infrastruktur og wifi skal fungere. Pendling er egentlig ganske simpelt – man ønsker at komme frem til tiden, kunne stole på køreplanen, og i mellemtiden ønsker man at kunne slappe af og i visse tilfælde arbejde.

Fredrik Adolfsson går med raske skridt mellem togvognene og veksler mellem svensk, engelsk og dansk, når han taler med rejsende.

– Jeg kan føre en dialog på dansk. Jeg har danske aner, men jeg kan ikke snakke om løst og fast i samtaler på dansk. Det, jeg kan, er ganske togfokuseret, siger han.

Men det er ikke altid, at rejsende vil snakke. Tidligere på morgenen stødte Fredrik Adolfsson på en rejsende uden billet, som skubbede til ham, og han venter nu på et

opkald fra sin chef om episoden, som sandsynligvis kommer til at resultere i en anmeldelse til Arbejds miljøverket, det svenske arbejdstilsyn.

Fredrik Adolfsson har utallige historier fra livet som togkontrollør. Blandt dem er manden, som fik hjerteproblemer, pigen, som rendte hjemmefra og faren med en lille datter, som sent på aftenen missede sidste erstatningsbus, fordi de havde stået ved det forkerte busstoppested på Malmø C. Fredrik Adolfsson er tydeligt berørt, da han fortæller, at historien endte godt, fordi trafikledelsen gjorde noget ekstraordinært og bestilte en taxa til dem. Blandt historierne findes også antikvitetshandleren fra Österlen i Skåne, som købte et spisebord med tilhørende stole på et loppemarked i København og fragtede dem på toget med en billet klistret fast på hvert møbel.

For Fredrik Adolfsson er det en tryghed at kende pendlerne, at de støtter hinanden og hjælper til, hvis der sker noget. Han beskriver den tid, hvor der både blev gennemført id-kontrol ved Københavns Lufthavn i Kastrup samt grænsekontrol i Hyllie, som forfærdelig. Id-kontrollen er i dag fjernet, og togtrafikken er næsten tilbage til det normale med undtagelse af et forlænget stop på Hyllie Station med grænsekontrol på toget.

– Jeg sætter stor pris på kontrollen ved Hyllie, jeg vil i princippet gerne have den døgnet rundt. Det er ikke bare for min trygheds skyld, men også for kollegaer og rejsende. Toget står stille i cirka 10 minutter, hvilket er lidt drøjt, men det skaber tryghed. De og tolden finder mange stoffer og andet, siger han.



Næste år overtager en ny leverandør Øresundstogs- trafikken, hvilket indebærer, at Fredrik Adolfsson, togkontrollør, skifter arbejdsgiver og uniform. Men det er de samme tog, pendlere og rejsende, mener han.

Han fik jobbet som togkontrollør ved et tilfælde. Han blev arbejdsløs og ville i arbejde hurtigt igen, da han så, at der var behov for flere billetkontrollører til at tjekke billetter i togene. Han søgte, men fik at vide, at han var for social til dette job. Senere fik han i stedet tilbudt at blive togkontrollør – en stilling, hvor hans sociale natur ikke ville være i vejen.

– Jeg var arbejdsløs i tre uger, og det var de værste tre uger i mit liv. Da jeg blev spurgt, om jeg ville være togkontrollør, tænkte jeg, et job er et job. Jeg havde tænkt at blive i fire-fem år, siger Fredrik Adolfsson.

Nu har han haft sit job i 14 år, og hans rolle som togkontrollør har ændret sig i løbet af disse år.

– At billetsalget på togene blev fjernet har lettet mit arbejde. Inden lavede vi op-søgende arbejde, og vi fik bonus, når vi solgte. Man fik en ekstrem stress af, at man skulle sælge så meget, man kunne. Dengang kunne der være nogle rejsende, som satte i system, at en af dem tog diskussionen, så vi kun nåede at sælge én billet, og de andre kørte gratis og delte omkostningen for billetten, siger han.

I dag synes han, at det er en udfordring, at rejsende forventer information og erstatningsbusser med det samme, hvis noget går galt. Samtidig har han forståelse for de rejsende.

– Jeg kan selv tænke, at prisen, som gælder mellem Hyllie og Kastrup, er ret høj i forhold til eksempelvis i Stockholm. 2.195 kr. for at rejse i 15 minutter 20 dage om måneden til sit arbejde. Jeg forstår, at mange reagerer og vil have service, som modsvarer det, de betaler, siger han.

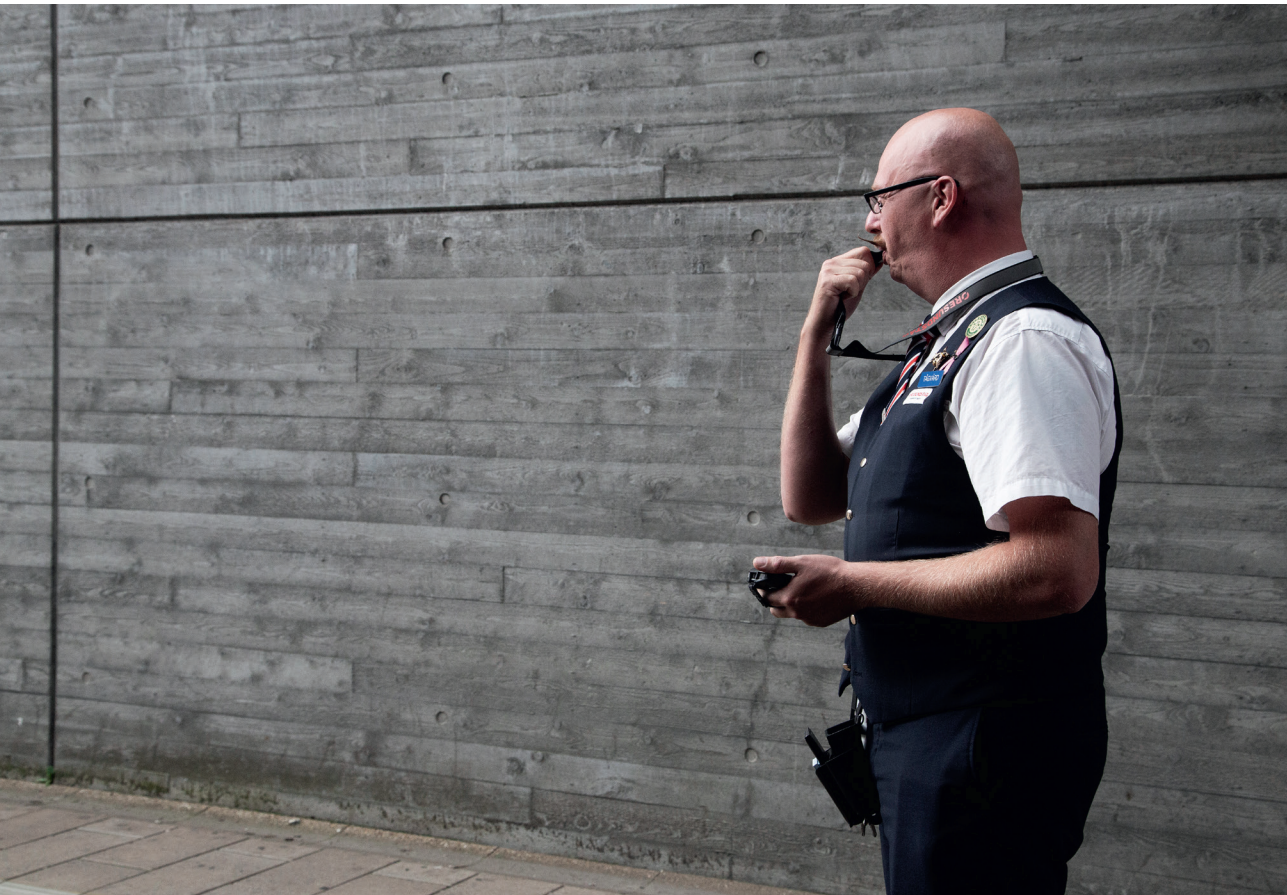
Det, som Øresundsbroen især har givet, er en nærhed til kontinentet, mener Fredrik Adolfsson. Noget, som han tror, bliver forstærket yderligere med den kommende Femern Bælt-forbindelse. Han tror også, at det fremover bliver nødvendigt med yderligere en forbindelse over sundet for at mindske sårbarheden i systemet og for at give de rejsende flere valgmuligheder.

Til næste år skifter Fredrik Adolfsson arbejdsgiver, da en ny leverandør kommer til at køre Øresundstogene som følge af det seneste indkøb af Øresundstogtrafik.

– For mig bliver det bare at skifte uniform, det bliver min sjette af slagsen. Men det er de samme tog, de samme pendlere og rejsende. I den nye aftale ligger der en ordre på flere togkontrollører, og jeg føler en tryghed i det. Jeg vil i princippet aldrig komme til at arbejde alene uden altid at have en kollega med mig. Hvis vi har to vogne, vil der være to ansatte, er der tre vogne, vil der være tre ansatte ombord. Det bliver en ret stor rekrutteringsproces, da man behøver næsten 100 ekstra togkontrollører. Det bliver sjovt med mange nye kollegaer, siger han.

Hvad var det så lige med Eurovision Song Contest? Fredrik Adolfsson arbejdede i den sikkerhedsgruppe, som hjælper med at organisere trafikken ved større arrangementer, da nogle danske piger spurgte, om han ville lave nogle dansetrin foran et kamera. Han gjorde det for sjov og vidste ikke, at filmen blev indsendt som et konkurrencebidrag. Han blev derfor overrasket, da han blev ringet op og spurgt, om han ville danse i en mellemakt til Eurovision Song Contest, da det blev afholdt i København i 2014.

– Det var rigtig sjovt, en fantastisk oplevelse. Man tror ikke, at der sker så meget bag kulisserne, men det er et enormt maskineri, siger han.



Fredrik Adolfsson fik jobbet ved et tilfælde. Nu har han arbejdet som togkontrollør i 14 år.

Han er i 50-årsalderen og bor i København, hvor han også arbejder som lektor på universitetet. Han passerer ikke over broen mere end 4-5 gange om året, men i en periode deltog han i et projekt, som medførte, at han var nødt til at rejse over broen flere gange. Han mindes den tid som ”en fantastisk oplevelse af at arbejde på tværs af landegrænsen”. På vort spørgsmål om fremtidens brorejser svarer han dog:

– Den regionale ideologi havde medvind i 1990’erne og 2000’erne, men nationalismen er desværre kommet lidt for meget på mode igen, og der er ikke rigtig udsigt til, at begejstringen aftager. Visionerne om den grænseløse Øresundsregion er passé. Hvad Øresundsregionen er må derfor omfortolkes. Selvom grænsekontrollen måske en dag bliver fjernet igen, forestår der et stort arbejde med at nedbryde de mentale grænser, som fulgte med den fysiske grænsekontrol. (LUF M 27 881, svars-ID 249)

GÖRAN PERSSON (Socialdemokraterna), Sveriges statsminister 1996–2006, invigde Öresundsbron år 2000 tillsammans med Danmarks statsminister Poul Nyrup Rasmussen (Socialdemokratiet) och ländernas respektive kungar. Han menar att Öresundsregionen har alla förutsättningar att växa under de kommande 20 åren, men att det måste hanteras så att det känns som ett gemensamt projekt även för nationalstaterna.

I den tryckta versionen av boken fanns här ett fotografi av Göran Persson.

– Om 20 år har vi för det första den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Den fysiska infrastrukturen fortsätter att växa ihop. Vi har också fått ett avgörande om flygets framtid. Den klimatkussionen vi har nu måste hanteras av flyget, men jag är teknikoptimist och tror att det går att hitta en lösning så att vi om 20 år ytterligare har understrukt regionens internationella karaktär. För det tredje måste Öresundsregionen utmärkas av ny teknik. Den ligger också inbäddad i stora jordbrukslandskap och en avgörande fråga är hur man bygger ihop gröna näringar med stadstillväxt. Hur det lyckas kommer att avgöra om Öresundsregionen blir en modellregion för hela Europa eller en region som präglas av interna motsättningar.

– Få ställen i Europa har bättre förutsättningar än den här regionen.

Anna Palmehag

TJUGO ÅR MED BRON

EPILOG

Johan Wessman

Det är strax efter lunch en mulen onsdag i oktober 2019. Trots att det inte är rusningstid är det trångt på Öresundståget som stannar vid Malmö Central innan färden fortsätter över bron mot Köpenhamn. Bredvid mig sitter ett småländskt par med två små barn och flera stora resväskor. En stund senare stiger de av vid Köpenhamns flygplats i Kastrup på väg mot en efterlängtd semesterresa. Själv är jag på väg till ett möte i Köpenhamns rådhus.

Så här en vanlig vardag på Öresundståget hörs inte några diskussioner om den gränsregionala utvecklingen eller om regionens globala varumärke. De samtal som kan skönjas verkar mest handla om privata frågor, gränskontroller, trängsel och försenade tåg.

Efter snart 20 år har Öresundsbron och den Öresundsregion som bron knyter samman gått från att vara en drömlig vision till konkret vardag för dess fyra miljoner invånare, turister och besökande forskare och affärsresenärer. Historiken för den moderna Öresundsregionen går drygt 200 år tillbaka i tiden och handlar bland annat om ångfartyg, politiskt samarbete (och förvecklingar), gamla och nya migrationsströmmar, närhet och distans, tillgänglighet och prisskillnader.

Under många årtionden var regionen runt Öresund inte synonym med att ta Öresundståget eller bilen över bron utan med en sjöresa. Den moderna Öresundsregionen har i tre faser växt fram i takt med den tekniska utvecklingen och genom politiska beslut.

Fartygsmotorernas dunkande kändes ända in i salongen där det doftade av svett, danskt öl och cigaretter. Det var trångt och förväntan hängde i luften. Familjen var på väg från Malmö till Köpenhamn. Tivolis karuseller och sockervadd var snart inom räckhåll. På hemvägen gjordes ett besök i en mörk källarbutik i Nyhavn. De danska räkneorden kändes ovana men till slut hade sedlar och mynt räknats upp och i påsen fanns nu en flaska Kijafa, den bästa sortens körsbärsvin, och några gröna flaskor Tuborg till de vuxna. På båten hem fick barnen varsin gul Toblerone-choklad och en ask lakrids av märket Ga-Jol.¹

Ångfartygen och den första migrationsvågen

Som ett komplement till de tidigare intervjuerna och forskarsäerna i denna bok fokuserar epilogen på den historiska utvecklingen för den moderna Öresundsregionen, som har drygt 200-åriga rötter.² Den 23 maj 1819 inleddes regionens FÖRSTA FAS, med den tidens moderna infrastruktur, när hjulångaren *Caledonia* anlände till Köpenhamn från Malmö.³ För invånarna på båda sidor om sundet blev det enklare att besöka grannlandet när restiden kortades. Inom något årtionde kunde ångfartygen dessutom erbjuda regelbundna tidtabeller. 1836 inleddes den första ångbåtstrafiken mellan Helsingborg och Helsingör med den dansk-tyska hjulångaren *Maria*⁴ och 1870 började den första propellerångaren trafikera Öresund. Den 10 mars 1892 började tågagnar skeppas mellan Helsingborg och Helsingör. Efterfrågan på persontransporter växte sig stor under andra halvan av 1800-talet. Mellan 1861 och 1910 flyttade 81 575 svenskar till Danmark enligt statistik från stiftelsen Emigranternas hus, som kallar detta för ”den glömda utvandringen”.⁵ Men migrationsströmmarna gick även åt andra hållet. Mellan 1871 och 1910 flyttade mer än 43 000 danskar till Sverige.

Medan södra Öresund den 1 juli 2000 fick en fast förbindelse är det fortfarande färjetrafik som binder samman norra Öresund. I dag heter det stora rederiet Forsea och för att anpassa trafiken Helsingborg–Helsingör till moderna klimatkrav har två färjor byggts om till renodlad eldrift med stora battericontainrar och snabbladning i hamn.

Arbetspendling med flygbåtar

DEN ANDRA FASEN inleddes hösten 1960 då rederiet Sundfart under några månader trafikerade Malmö–Köpenhamn med flygbåten (bärplansbåten) *Sirena*.⁶ Fem år senare togs ett nytt steg när Öresundsbolaget lanserade sina bärplansbåtar *Flyvefisk* och *Svalan*. Dessa snabba båtar, vanligen kallade flygbåtar, mer än halverade restiden över

sundet och gjorde det möjligt att arbetspendla mellan städerna. Trafiken med flygbåtar över Öresund var dock väderkänslig och passagerarantalet begränsat jämfört med dagens Öresundståg.⁷ Mellan 1984 och 1994 trafikerade SAS sträckan Malmö–Köpenhamns flygplats i Kastrup med svävarer och därefter med katamaraner fram till hösten 2000.⁸

Fast förbindelse över sundet

DEN TREDJE FASEN gäller den fasta förbindelsen över Öresund, som tog lång tid att förverkliga. De första planerna på en bro över Öresund smiddes redan under 1800-talet och såväl Helsingborg–Helsingör som Malmö–Köpenhamn hade under årens lopp pekats ut som möjliga sträckningar. Den 23 mars 1991 skrev Danmark och Sverige under avtalet om att bygga en fast förbindelse för tåg- och biltrafik över Öresund⁹ och den 1 juli 2000 invigdes Öresundsförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn av Sveriges kung Carl XVI Gustaf och Danmarks drottning Margrethe. Förbindelsen består förutom landanläggningar på båda sidor sundet av själva Öresundsbron, ön Pepparholm (Peberholm) och en tunnel under farleden Drogdenrännan.

En viktig effekt av förbindelsen är att Köpenhamns flygplats i Kastrup blivit den internationella flygplatsen för hela södra Sverige, med direkta tåg från Stockholm, Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Beslutet att bygga Öresundsförbindelsen är nära knutet till besluten om att bygga Stora Bältbron, som invigdes 1997–98,¹⁰ samt Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland, som beräknas stå klar 2028.¹¹ I Tyskland har dock godkännandet av tunneln överklagats till domstol under 2019. Processen väntas bli klar under 2020.

”Vi arbetar gemensamt för att Sveriges och Danmarks regeringar snarast tar beslut om att påbörja arbetet med den fasta förbindelsen mellan de två städerna.” Det är den 23 maj 2014 och solen skiner när Helsingörs borgmästare Benedikte Kiær (K) och Helsingborgs kommunstyrelses ordförande Peter Danielsson (M) håller gemensam presskonferens i trädgården bakom Helsingörs rådhus.¹² De talar om hur de båda städerna i framtiden ska knytas samman som om det vore en stad. Ett första steg är den gemensamma planstrategin. Nästa steg handlar om bil- och järnvägstunneln mellan städerna, HH-förbindelsen.

Fehmarn Bält-tunneln och nästa fasta förbindelse över Öresund

Att Fehmarn Bält-tunneln är på väg att bli verklighet har aktualiserat frågan om att bygga en andra fast förbindelse över Öresund. Enligt en prognos för Öresundstrafiken som Sverigeförhandlingen, Trafikverket och danska Transportministeriet presenterade i juni 2017 beräknas kapaciteten på Öresundsförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn räcka fram till 2050, om diverse flaskhalsar på dansk och svensk mark åtgärdas.¹³ Men en andra förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör kan ge positiva effekter på den gränsregionala arbetsmarknaden och ett ökat bostadsbyggande, konstaterade utredarna. Därför enades regeringarna i Danmark och Sverige om att göra en treårig strategisk analys av de nyttor en så kallad HH-förbindelse skulle kunna generera. Arbetet med analysen har fått stöd via EU:s Interregprogram och den kommer att vara klar i slutet av 2020.

Hösten 2020 avslutas även Köpenhamns och Malmös fjärde utredningsetapp om bygget av en tunnelbana mellan städerna, Öresundsmetron. Även denna utredning har fått Interregstöd. Både HH-förbindelsen och Öresundsmetron ingår i den överenskomelse, kallad Trafikcharter, som träffats inom det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen Committee.¹⁴

Europaspåret heter ett tredje förslag till en ny fast förbindelse, en tågtunnel mellan Landskrona och Nordhavn med tågtunnlar vidare under Köpenhamn, som drivs av Landskrona stad. Men Europaspåret saknar politisk förankring på såväl regional som statlig nivå och utan en dansk motpart kan Landskrona inte få något Interregstöd till sitt projekt eftersom det kräver medverkande parter i båda länderna.

I Danmark pågår fram till 2021 en utredning av möjligheten att bygga en fast förbindelse över Kattegatt. Förbindelsen skulle minska restiden mellan Köpenhamn och Aarhus till 65 minuter med tåg och till två timmar och tjugo minuter med bil. Därmed skulle Aarhus bli en del av såväl Köpenhamns som Skånes närområde.

Nya vägar och järnvägar

Redan i september 1993 inleddes arbetet med de danska landanläggningarna fram till Öresundsförbindelsen. Köpenhamn fick därmed 9 kilometer ny motorväg och 18 kilometer ny järnväg med station på flygplatsen i Kastrup. Därutöver satsade huvudstaden i samarbete med danska staten på en tunnelbana, metron, till Ørestad/Vestamager (M1) och till Köpenhamns flygplats i Kastrup (M2). Under 2019–2024 byggs metron ut med en cityring (M3) och linjer till Nordhavn och Ny Ellebjerg (M4). För Malmös del omfat-



I samband med bygget av Öresundsbron drogs 18 kilometer ny järnväg i Danmark och Köpenhamns flygplats i Kastrup fick en egen station. Tågsatsningen över Öresundsbron har bidragit till att Köpenhamns flygplats i Kastrup växt till att bli Skandinaviens största flygplats.

tade landanläggningen bland annat ny järnväg och en yttre ringväg. Den 12 december 2010 öppnades Citytunneln, ett separat projekt som gav Malmö Central genomgående tågtrafik vidare under jord med nya stationer vid Triangeln och i Hyllie. Genom dessa satsningar har flygplatsen i Kastrup fått direkta tågförbindelser från Stockholm, Göteborg, Kalmar och Karlskrona via Skåne och över Öresundsbron. Det står ”Kastrup” på varenda avgångsskylt i hela Sydsverige, konstaterade *Dagens Industri* i ledarartikeln ”Tänk stort – tänk danskt” hösten 2019.¹⁵ Tågsatsningen över Öresundsbron har bidragit till att Köpenhamns flygplats växt till att bli Skandinaviens största, med 30,3 miljoner passagerare under 2019 jämfört med 25,6 miljoner på Stockholm Arlanda.¹⁶

Under perioden 2019–2025 färdigställs en rad nya infrastrukturprojekt. Två av dessa utgör en del av den danska landanläggningen till den kommande Fehmarn Bält-tun-

neln. Det gäller dels den nya höghastighetsjärnvägen (250 km/h) mellan Köpenhamn och Ringsted som invigdes i maj 2019, dels den nya Storströmsbron mellan Själland och Falster för tåg, bil och cykel som ska stå klar 2022–23.¹⁷ Andra nya projekt är metrons cityring i Köpenhamn som invigdes i september och en fortsatt utbyggnad med nya metrolinjer till Nordhavn och Ny Ellebjerg station under 2020–2024, spårvägen i Lund som invigs i december 2020, utbyggnaden till fyra järnvägsspår mellan Malmö och Lund som blir klar 2024 och spårväg/*letbane* i Ring 3 runt Köpenhamn som väntas stå klar 2025.¹⁸

Gränskontroller, rörlighet och tillgänglighet

Ångfartyg, flygbåtar och bron. Tre generationer teknik som var och en har gjort det lättare att resa över Öresund och som har bidragit till ett ökat resande. Året innan Öresundsbron var klar, 1999, pendlade 3 938 personer över Öresund.¹⁹ Toppåret 2008 var pendlarna 25 689 personer, för att under lågkonjunkturen minska till 18 582 år 2015.²⁰ Fordonstrafiken ökade från ett dygnsgenomsnitt på 8 085 fordon under 2001 till 20 423 fordon under 2019. Den 20 juli 2019 sattes ett nytt dygnsrekord för biltrafiken över bron

Pendlandet över Öresund ökade från knappt 4 000 personer år 1999 till som mest drygt 25 500 personer under 2008. Antalet minskade dock under den efterföljande lågkonjunkturen och låg under 2015 – året för den i skrivande stund senast tillgängliga statistiken – på cirka 18 600 personer.



med 32 100 fordon. Tågresandet över Öresundsbron har ökat så pass mycket att tågen ofta är välfyllda även mitt på dagen. Under 2020 handlar Skånetrafiken upp ett nytt tågssystem med pendeltåg, som ska sättas in på sträckan Helsingborg–Lund–Malmö–Köpenhamn från och med december 2022 som ett komplement till Öresundstågen.

”Det er ikke den øgede rejsetid der er værst, det er usikkerheden. Det er umuligt at planlægge noget. Og så at man ikke bare kan sidde ned og arbejde på toget længe-re, men skal op og ud og med metro først og så tog osv. Er virkelig glad for mit job men ikke sikker på, hvor længe jeg kan holde til det.” Öresundspendlare uttalar sig under 2016 i Öresundsinstitutets analys av gränskontrollerna mellan Danmark och Sverige²¹

Rörligheten mellan Sverige och Danmark påverkas även av lagstiftning, passkontroller och gränskontroller. I Sverige avskaffades tvånget att medföra så kallade inrikespass²² år 1860 och förbudet att lämna riket utan pass år 1872. Den 14 juli 1952 trädde ett protokoll om nordisk passfrihet i kraft vilket innebar att nordiska medborgare fick rätt att resa inom Norden utan pass.²³ Den 12 november 2015 minskade rörligheten över Öresund genom införandet av den tillfälliga inre svenska gränskontrollen och den 4 januari 2016 infördes ett transportörsansvar (populärt kallat id-kontroll) som innebar att tågföretag, rederier och bussföretag ålades att kontrollera att passagerarna hade godkänd legitimation med sig innan de kunde fullfölja resan till Sverige. Främst drabbades tågtrafiken, då id-kontrollen vid stationen vid flygplatsen i Kastrup inledningsvis krävde att passagerarna bytte tåg samtidigt som gränskontrollen i Hyllie i Malmö tog lång tid. Tågpendlare över Öresund berättade under 2016 om kraftigt förlängda restider och ett ökat antal förseningar som gick ut över familjelivet.²⁴ Resultatet blev att tågresandet över sundet minskade något. Den 4 maj 2017 upphörde id-kontrollerna på Kastrup och samma år minskades tiden för gränskontrollerna på Hyllie station till under tio minuter för att senare minska ytterligare till fyra minuter. Skånetrafiken har märkt av förbättringen genom ett ökat resande över Öresund och hösten 2019 uppgav de att nivån närmar sig den från tiden före gränskontrollerna.²⁵

Den 12 november 2019 införde Danmark en tillfällig inre gränskontroll av resande från Sverige som innebar att resenärer över Öresund kan kontrolleras i båda riktningarna. Beslutet motiverades med att personer bosatta i Sverige misstänktes för ett sprängattentat mot Skattestyrelsen i Köpenhamn och för ett dubbelmord i Herlev under sommaren 2019. Den danska polisen betonade att kontrollerna inte skulle störa pendlingen över Öresund och endast utföras sticksprovvis en till två gånger i veckan.



Vid årsskiftet 2019/2020 uppgick Öresundsregionens befolkning till 4,1 miljoner.

De ville dessutom hellre kalla det för en kriminalitetskontroll. Samtidigt enades Danmarks och Sveriges statsministrar om att inrätta ett så kallat *Joint Analysis Team* för att stärka samarbetet mot organiserad brottslighet.²⁶

Olikheter driver på Öresundstrafiken

Med två valutor som inte går i takt med varandra uppstår skillnader i prisnivåer och lönenivåer mellan Danmark och Sverige som påverkar resandet över Öresund. Likaså har skillnader i arbetslöshet tidvis lett till fler resor över gränsen. När den danska arbetsmarknaden blev överhettad under 2007–2008 samtidigt som arbetslösheten fortsatt var hög i Malmö fick många svenskar jobb i Köpenhamn. Något som prognosmakarna inte hade räknat med var att ett stort antal svenska ungdomar fick arbete i danska butiker och restauranger.

Innan den danska bostadsbubblan sprack i samband med finanskrisen 2008 hade

många danskar valt att flytta till Malmö. Det var inte bara bostadspriserna som var lägre i Sverige än i Danmark – även barnomsorg och stora bilar var betydligt billigare. Vanligen fortsatte dessa danskar jobba i Köpenhamnsområdet och blev Öresundspend-lare. Under senare år har det skett en viss återflyttning till Danmark igen. Över 20 000 personer födda i Danmark bodde i Skåne vid årsskiftet 2018/2019. Det är färre än de knappa 24 000 danskfödda som bodde i regionen under toppåret 2010, men betydligt fler än de 14 500 danskfödda personer som bodde i Skåne ett halvår innan Öresundsbron invigdes. Antalet svenskar i Danmark har stadigt ökat. Vid årsskiftet 2018/2019 bodde drygt 10 400 personer i Östdanmark (Region Sjælland och Region Hovedsta-den) som är födda i Sverige och inte har en förälder som är dansk medborgare eller född i Danmark. Det är den högsta noteringen under 2000-talet.

Även prisskillnaden på vissa varor har lett till en ökad trafik över Öresund både förr och nu. Billigare smör, kött och öl lockade många att ta färjorna till Köpenhamn, Tuborg eller Helsingör för att handla under 1950- och 1960-talet.²⁷ Hösten 2019 handlar många danska tidningsrubriker om att den lågt värderade svenska kronan gjort Sverige till ett lågprisland att turista och handla i. Lösgodis är ett exempel på en vara som lockar till sig danska kunder i Sverige beroende på en kombination av valutafördel och den danska sockerskatten.²⁸

Öresundsregionen kontra Greater Copenhagen – skillnader och samarbeten

När det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen Committee knöt till sig Region Halland som ny medlem 2019 innebar det också att det inte längre går att sätta lik-hetstecken mellan Greater Copenhagen och Öresundsregionen. Greater Copenhagen-samarbetet omfattar nu fyra regioner och 85 kommuner i Östdanmark och södra Sverige. Öresundsregionen består fortsatt av Östdanmark med öar som Sjælland, Lolland, Fal-ster, Mön och Bornholm samt Skåne. Öresundsregionens befolkning uppgick i slutet av 2019 till 4,1 miljoner invånare. Greater Copenhagen-geografin har däremot genom utvidgningen till Region Halland ökat till 4,4 miljoner invånare under 2019. Samma år meddelade även Region Blekinge att de överväger att gå med i det dansk-svenska samarbetet, vilket skulle öka Greater Copenhagen's befolkning till cirka 4,6 miljoner.

Från början skedde det dansk-svenska politiska samarbetet genom organisationen Öresundskomiteen som bildades 1993 inför brobygget. När Öresundsregionen utveck-lats från en visionär fas till att bli en del av vardagen hördes det under 2014–15 från dansk sida önskemål om en ökad fokusering på internationell marknadsföring. Det



Många chefer och styrelseledamöter inom allt från näringsliv till kultur pendlar över Öresundsbron. Över 1300 företag i östra Danmark och södra Sverige, Västra Götaland och Stockholm har styrelseposter eller vd-jobb som innehas av en person från det andra landet.

fördes också fram krav på ett namnbyte till Greater Copenhagen, vilket initialt väckte starka negativa reaktioner i Skåne. Den 1 januari 2016 ombildas Öresundskomiteen till Greater Copenhagen & Skåne Committee (Skåne togs sedan bort från namnet när Region Halland gick med i samarbetet). Organisationen fick ett mindre sekretariat, eftersom merparten av arbetet skulle utföras av de regioner och kommuner som är medlemmar. Samtidigt smalnades uppdraget av till att främst omfatta marknadsföring för att locka internationella investerare, turister och talanger till regionen samt arbete med gränshinder, infrastruktur och arbetsmarknad. Under 2020 ändras dock organisationen av Greater Copenhagen Committees sekretariat som går från att ha en sekretariatschef till en nyrekryterad och mera självständig vd samtidigt som personalstyrkan utökas. Greater Copenhagen's fokus mot internt samarbete kan göra det svårt för utomstående att få en bild av hur organisationen fungerar. Men när Øresundsinstituttet hösten 2019 intervjuade Greater Copenhagen Committees dåvarande ordförande, Kö-

penhamns överborgmästare Frank Jensen (S), var han nöjd med utvecklingen. Främst lyfter han fram den mera fokuserade arbetsformen och att man genom en överenskommelse, trafikcharter, om framtida infrastruktur över Öresund nu kan tala ”med en röst” gentemot regeringarna i Danmark och Sverige. Under hösten 2019 arbetade Greater Copenhagen för att ta fram en gemensam arbetsmarknadscharter och under 2020 inleds arbetet med att ta fram en grön charter för samarbetet.

Utöver arbetet inom Greater Copenhagen Committee finns det en rad direkta samarbeten mellan aktörer i regionen. Redan 2001 slogs Köpenhamns och Malmös hamnverksamhet samman i det gemensamma bolaget Copenhagen Malmö Port. Sedan 2012 samarbetar Köpenhamn och Malmö för att få till stånd en tunnelbana, Öresundsmetro, mellan städerna. Region Skåne och Region Hovedstaden samarbetar om sjukvård och driver på för att få en gemensam ambulanshelikopter, vilket skulle ge snabba sjuktransporter både i södra Sverige och till Bornholm. I norra Öresund finns det så kallade HH-samarbetet där Helsingborg och Helsingör har en gemensam vision om hur de båda städerna kan utvecklas till en sammanhängande stad.



Vid ett möte i Köpenhamns universitets centralbyggnad i december 2015 fattades det avgörande beslutet om att omvandla den tidigare Öresundskomiteen till the Greater Copenhagen & Skåne Committee. Det skedde formellt den 1 januari 2016.

Näringsliv och förvaltning

Ett tecken på en ökande integration över Öresund inom offentlig förvaltning och inom näringslivet är de många chefsrekryteringarna som sker mellan Danmark och Sverige. När Maria Frej tillträdde som ny chef för Malmö Live Konserthus i februari 2020 innebar det att Malmö fått sin sjunde danska kulturchef. Även Region Skåne, Malmö stadsteater, Malmö opera, Malmö konstmuseum, Form/Design Center och Teaterhögskolan i Malmö har danska chefer. Några exempel från näringslivet gäller e-handelsföretaget Boozt.com med huvudkontor i Malmö och lager i Ängelholm men en heldansk företagsledning som pendlar över Öresund; Mogens Jensen som pendlar från Köpenhamn till jobbet som koncernchef för Assa Abloy Entrance Systems i Landskrona; danska vindkraftsföretaget Vestas och telekomföretaget TDC som har Malmöbon Bert Nordberg som styrelseordförande samt Emma Kronqvist som bytte från ett chefsjobb på Sveriges Television för att under två år arbeta som tv-chef för Danmarks Radio.

När Öresundsinstitutet tillsammans med föreningen Öresundsadvokater och Styrelseakademien Skåne analyserade det dansk-svenska inslaget i näringslivet fann de att 1 367 danska och svenska företag i Östdanmark, södra Sverige, Västra Götaland och Stockholm tillsammans har 2 358 styrelseposter eller vd-jobb som innehas av en person från det andra landet.²⁹ De kunde då även konstatera att många danska företag valt att placera sina svenska huvudkontor i Skåne, däribland Novo Nordisk, Lundbeck och LEO Pharma.

En annan effekt av Öresundsbron, den lättillgängliga flygplatsen i Kastrup och den större dansk-svenska arbetsmarknadsregionen är att många företag i södra Sverige valt att flytta sina huvud- eller specialistkontor till Malmö. Öresundsinstitutet kunde i en analys visa att Malmö hade en nettoinflyttning av drygt 60 nya huvud- och specialistkontor räknat från Öresundsbrons invigning och fram till 2017.³⁰ De nya kontoren kommer främst från mindre orter i södra Sverige och förde med sig cirka 5 200 nya jobb till Malmö.

En bransch som jobbar över sundet från svenska sidan, enligt en annan analys från Öresundsinstitutet, är fastighetsbranschen.³¹ Svenska fastighetsbolag som Wihlborgs, Castellum, Balder, Klöver, Ikano Bolig, Heimstaden, Akelius, Niam och Midstar har gjort en rad stora fastighetsaffärer i grannlandet under de senaste åren. Enligt en beräkning från slutet av 2017 var de svenska fastighetsinnehavaren i Danmark värda omkring 53 miljarder svenska kronor.³² Under 2019 svarade svenska investerare för 26 procent av transaktionsvolymen på den danska fastighetsmarknaden.³³

Tjugo år med bron: framtidstro, gränskontroller och coronapandemi

Att Öresundsförbindelsen sträcker sig mellan två länder innebär att den är mer än ett vanligt infrastrukturprojekt. Bron och Öresundsregionen har blivit symbolen både i diskussionen om ett gränslöst Europa och inom det politiska samarbetet mellan Danmark och Sverige, både i analyser av den gränsregionala arbetsmarknadens utveckling och visioner av näringslivets samarbete över Öresund. När Öresundsbron jubilerar under 2020 stimulerar det till reflektion kring utvecklingen under de första två decennierna med en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige.

Inte sällan hamnar diskussionen om bron och Öresundsregionen i frågeställningen om det gått bra eller dåligt. Den analytiska kommentaren är att det blåst såväl med- som motvind. Mediebilden av regionen har också förändrats när de första årens visionära debatt övergått i en vardag som mera präglas av vilka konkreta nyttor som uppstår i det gränsregionala samarbetet.

Fordonstrafiken över Öresundsbron har efter en trög start tagit fart och trafiken pendlar nu kring den prognos som togs fram i maj 2000 (se figur 1 på s. 9). Tågresandet har blivit så omfattande att Skånetrafiken upphandlar ytterligare ett tågsystem för pendling över Öresund, vilket ska tas i drift i december 2022 som ett komplement till de nuvarande Öresundstågen. Den stora europeiska materialforskningsanläggningen European Spallation Source (ESS) som byggs i Lund med datacenter i Köpenhamn fanns inte med i de ursprungliga visionerna för Öresundsregionen och måste ses som en framgång för det dansk-svenska samarbetet. Andra positiva mått på samarbete och rörlighet är att allt fler danska företag etablerar sina svenska huvudkontor i Skåne, liksom att skånska bolag har omkring 450 danska styrelseledamöter och verkställande direktörer.³⁴ Att det vid årsskiftet 2018/2019 bodde 20 200 personer i Skåne som är födda i Danmark och 10 400 personer i Östdanmark (Region Sjælland och Region Hovedstaden) som är födda i Sverige och inte har en förälder som är dansk medborgare, född eller bosatt i Danmark³⁵ är ytterligare ett tecken på att rörligheten över Öresund är omfattande.

Men det saknas inte motgångar. Även om antalet Öresundspendlare ökat från 3 938 personer under 1999 till 18 582 personer under 2015³⁶ (sista året med tillgänglig statistik) så har pendlingen varit ännu större under en period. Toppåret 2008 pendlade 25 689 personer över Öresund. En förklaring till minskningen är att de tillfälliga svenska gräns- och id-kontrollerna som infördes 2015–16 ökat restiden och minskat viljan att pendla över Öresund. En annan förklaring är att det under den senaste högkonjunkturen uppstått en mera symmetrisk arbetskraftsbrist över Öresund, det vill säga att

det saknas arbetskraft inom ungefär samma yrkesgrupper i Danmark och Sverige. En tredje förklaring är att skillnaderna i bostadspriser inte har varit lika stora som under högkonjunkturåren 2007–2008 och att ett antal danskar efter några år i Skåne flyttat hem till Danmark igen.

I början av 2020 hotar en global kris som kan medföra ett nytt bakslag för resandet över Öresund: den tilltagande spridningen av coronaviruset. Lägets allvar framgick med all tydlighet den 11 mars 2020, då Danmarks statsminister Mette Frederiksen meddelade att daghem, skolor och universitet skulle stängas under två veckor medan alla offentligt anställda som inte har vitala samhällsfunktioner sänds hem med lön. Detta var samma dag som WHO klassade coronavirussmittan som en pandemi och USA:s president Donald Trump tillkännagav ett tillfälligt förbud mot resor till landet från de 26 europeiska länderna i Schengensamarbetet. Tre dagar senare stängde Danmark tillfälligt gränserna för alla som inte är danska medborgare, bor eller jobbar i landet eller som har andra särskilda skäl att komma in i landet. Sverige valde en annan väg i kampen mot coronapandemin, med i skrivande stund fortsatt öppna gränser. Även skolorna hålls öppna, bland annat för att vårdpersonal ska vara tillgänglig samtidigt som äldre medborgare skyddas. Skillnaderna mellan ländernas coronastrategier blev extra tydlig i Öresundsregionen.

En dyster bild av samarbetet över Öresund målas upp av geografen Christer Persson från Malmö universitet och historikern Hans-Åke Persson från Roskilde universitet i boken *En region i kläm* från 2019.³⁷ Författarna skriver bland annat att de ser ett allmänt danskt ointresse för Sverige och en svensk rädsla för att Danmark vinner fördelar på Sveriges bekostnad, konstaterar att projekt och institutioner som Øresund Network, Øresund Science Region och Øresundsuniversitetet lagts ned och beskriver hur gränskontrollerna mellan länderna motverkar integrationen.

Näringslivsorganisationerna Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och Dansk Erhverv uppmanade i ett debattinlägg i nättidningen *Altinget* den 8 november 2019 politiker på alla nivåer att ”Genfind ambitionerna tværs af Øresund”.³⁸ De pekade på betydelsen av att få bort gränskontrollerna mellan länderna och att bygga nya fasta förbindelser mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) och mellan Malmö och Köpenhamn (Öresundsmetron). Men de pekade även på behovet av att arbeta vidare med gränshinder samt kulturella och språkliga barriärer och betonade att organisationerna vill medverka till en förbättrad integration. Arbetet med gränshinder drivs i dag främst inom Gränshinderrådet som bildades 2014 av Nordiska Ministerrådet.³⁹ Mellan januari 2018 och juni 2019 bidrog Gränshinderrådet till att 19 gränshinder i Norden löstes.⁴⁰



Bron och Öresundsregionen har blivit symbolen i allt från diskussionen om ett gränslöst Europa till det politiska samarbetet mellan Danmark och Sverige, den gränsregionala arbetsmarknadens utveckling och näringslivets arbete över Öresund.

Blickar vi ytterligare 20 år framåt i tiden har Fehmarn Bält-tunneln redan firat 10-årsjubileum och det är troligt att det finns eller byggs ytterligare en fast förbindelse över Öresund. Kopplingen ned till Hamburg har blivit allt tydligare såväl genom den fasta förbindelsen som genom den vetenskapskorridor som bildas inom materialforskning med anläggningarna Xfel/Desy i Hamburg, Max IV och ESS i Lund samt ESS data management & software center i Köpenhamn. Beslutar sig danska regeringen för att bygga en fast förbindelse över Kattegatt blir Aarhus och norra Jylland en del av såväl Köpenhamns som Skånes närområde. Om svenska politiker kan enas kring bygget av svenska höghastighetsjärnvägar och en bättre järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Oslo pratar vi kanske inte längre om Greater Copenhagen utan om en betydligt större region, en megaregion, som går från Oslo via Göteborg, Malmö och Köpenhamn vidare till Hamburg, med Köpenhamn som den stora knutpunkten för flyg och tåg i hela Skandinavien.

Noter

1. Personligt minne från början av 1980-talet.
2. <https://www.newsosund.se/angfartyg-oresund/>. För samtliga webbreferenser till epilogen gäller att de hämtats den 11 mars 2020.
3. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/E-G/Farjetrafik.html>.
4. <https://stadslexikon.helsingborg.se/frjetrafik/>.
5. https://emigranternashus.se/?page_id=1515.
6. <https://www.sydsvenskan.se/2002-04-30/forskarna-hade-fel---bron-slog-ut-farjorna> och http://www.faktaomfartyg.se/sirena_1960.htm.
7. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/E-G/Farjetrafik.html>.
8. <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sv%C3%A4vare> och <https://mb.cision.com/wpyfs/00/00/00/00/00/BA/13/bit0002.pdf>.
9. <https://www.oresundsbron.com/sv/info/oresundsbrons-historik>.
10. Bron invigdes 1 juni 1997 för tåg och 14 juni 1998 för bilar; se <http://www.storebaelt.dk/omstorebaelt/fakta>.
11. Danska Folketinget fattade beslut om förbindelsen 2015; se <https://sundogbaelt.dk/anlaegslov-femern-baelt-forbindelsen-vedtaget-folketinget/>. Tyska myndigheter godkände förbindelsen 2019; se <https://femern.com/en/News-and-press/2019/February/Tysk-godkendelse-underskrevet>.
12. <https://www.newsosund.se/ny-gemensam-planstrategi-for-helsingborg-och-helsingor/>.
13. <http://sverigeforhandlingen.se/sverige-och-danmark-overens/>.
14. <https://www.gretercph.dk/projekter/infrastruktur>.
15. <https://www.di.se/ledare/tank-stort-tank-danskt/>.
16. <https://www.newsosund.se/flygstatistik-2019/> och https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/flygtendenser/flygtendenser_nr_2_2010_101118.pdf.
17. https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Koebenhavn_Ringsted och <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/storstromsbroen>.
18. <https://m.dk/kontakt/presse-og-nyheder/foto-fra-cityringens-aabning/>, <https://sparvaglund.se/aktuellt/2019/forsenad-trafikstart-for-sparvagnarna-i-lund/>, <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattrar/sodra-stambanan-i-skane/lund-arlov/> och <https://www.dinletbane.dk/da/>.
19. Gäller pendlare och övriga inkomsttagare. Se <https://www.oresundsinstittutet.org/fakta-pendlingen-over-sundet/>. Se även statistik över pendling för år 1999 på <http://www.orestat.se/>.
20. 2015 är det senaste året med tillgänglig statistik; siffror för åren 2016–17 publiceras under våren 2020 inom ramen för Nordic Mobility-projektet hos Nordiska Ministerrådet.
21. *Ny vardag för pendlarna över Öresund. Konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Danmark och Sverige*, Øresundsinstittutet 2016. Del 1 av rapporten finns här: <https://www.oresundsinstittutet.org/wp-content/uploads/2016/06/20160610-Analys-ID-kontroller-Karin-Winter-webb.pdf>.
22. <https://sv.wikipedia.org/wiki/Inrikespass>.
23. <http://www.tam-arkiv.se/area/foreningennorden/passunionen>.
24. Detta sades i en undersökning som Øresundsinstittutet genomförde på uppdrag av Nordiska ministerrådet, presenterad på <https://www.oresundsinstittutet.org/uppdraagsanalys-for-nordiska-ministerradet-id-och-granskontroller-i-norden-effekter-av-id-och-granskontroller-i-ett-nordiskt-perspektiv/> och tillgänglig för nedladdning på <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:945926/FULLTEXT01.pdf>.
25. <https://www.newsosund.se/forsiktig-okning-av-antalet-pendlarresor-over-oresund-fler-tar-taget-med-an-farre-aker-med-bil-eller-farja/>.

26. <https://www.newsoriesund.se/danmark-och-sverige-skapar-gemensamt-analysteam-for-polisen/>. Se även <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/10/statsminister-stefan-lofven-imote-med-danska-statsministern-mette-frederiksen/>.
27. <https://www.sydsvenskan.se/2008-03-17/ost-och-socker-motor-for-turandet?redirected=1>.
28. <https://skat.dk/skat.aspx?oid=2234919>.
29. <https://www.oresundsinstitutet.org/styrelser-over-oresund/>.
30. <https://www.oresundsinstitutet.org/analys-inflyttning-av-huvudkontor-och-specialistkontor-har-skatpat-5200-jobb-i-malmo/>.
31. <https://www.oresundsinstitutet.org/ny-analys-fordubbling-av-svenska-fastighetsinvesteringar-i-danmark-svenska-uppkopsvagen-tilltog-i-styrka-under-2017/>.
32. <https://www.oresundsinstitutet.org/analys-inflyttning-av-huvudkontor-och-specialistkontor-har-skatpat-5200-jobb-i-malmo/>.
33. <https://www.newsoriesund.se/svenska-investerare-stod-for-26-procent-av-transaktionsvolymen-pa-den-danska-fastighetsmarknaden-forra-aret/>.
34. <https://www.oresundsinstitutet.org/styrelser-over-oresund/>.
35. <https://www.oresundsinstitutet.org/ny-analys-flyttmonster-over-oresund/>.
36. Gäller pendlare och övriga inkomsttagare. Se <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta-pendlingen-over-sundet/>.
37. <https://forskning.ruc.dk/en/publications/en-region-i-kl%C3%A4m-ber%C3%A4ttelsen-om-%C3%B6resundsregionen>.
38. <https://www.altinget.dk/transport/artikel/dansk-og-svensk-erhverv-genfind-ambitionerne-paa-tvaers-af-oeresund>.
39. <https://www.norden.org/sv/organisation/granshinderradet>.
40. <https://www.norden.org/sv/news/19-granshinder-avskaffade>.

MEDVERKANDE FÖRFATTARE

.

BIDRAGENDE FÖRFATTARE

JENNY ANDERSSON har en pol.mag-examen i statsvetenskap och arbetar som biträdande chef och senioranalytiker på Øresundsinstitutet. Hon har särskilt fokus på näringslivsutveckling, däribland fastighetsmarknaden och *life science*-branschen, samt infrastruktur. Andersson har bland annat arbetat med analyser som har kartlagt svenska fastighetsägares investeringar i Danmark och hur vanligt det är att företag i regionen har vd och styrelseledamöter från den andra sidan sundet.



TINA ASKANIOUS är docent i medie- och kommunikationsvetenskap på Institutionen för konst, kultur och kommunikation (K3) vid Malmö universitet. Askanius forskning rör sig i fältet medier, kultur och politiskt deltagande. Hennes forskning om kulturellt medborgarskap och publikens upplevelse av tv-serien *Bron* genomfördes under perioden 2013–16 när hon jobbade som forskare i projektet "Media Experiences" under ledning av professor Annette Hill vid Lunds universitet.

SOFI ERIKSSON är utbildad journalist och statsvetare. Hon arbetar som reporter och analytiker på Øresundsinstitutet, där hon bland annat fördjupat sig i frågor kring konjunktur och näringsliv i regionen. Skånsk konjunktur, mentala gränshinder inom näringslivet och skatteproblematik för gränspendlare är ämnet för några av de senaste analyserna som Eriksson arbetat med.





JESPER FALKHEIMER är professor i strategisk kommunikation vid Lunds universitet. Hans forskning är inriktad mot påverkan och målinriktad kommunikation i och mellan organisationer och samhället. Han har bland annat forskat om krishantering, ledningskommunikation och *place branding*. Sedan många år har han kombinerat forskning med olika ledningsuppdrag, bland annat som rektor för Campus Helsingborg och nu som chef för universitetets gemensamma stöd till forskning, samverkan och innovation (FSI). Falkheimer är också Honorary Professor vid Hong Kong Polytechnic University och Professor II vid Høyskolen Kristiania i Oslo.

HØGNI KALSØ HANSEN er lektor i kulturgeografi ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet, og har en ph.d. i økonomisk geografi fra Lunds Universitet. Han forsker i by- og regionaludvikling, særligt med fokus på mobilitet af arbejdskraft, human kapital og erhvervsudvikling.



MARKUS IDVALL är docent i etnologi och universitetslektor på Institutionen för etnologi, religionshistoria och genusvetenskap vid Stockholms universitet. Under 2018–19 var han föreståndare för Centrum för Öresundsstudier vid Lunds universitet. I ett pågående forskningsprojekt tillsammans med professor Fredrik Nilsson vid Åbo Akademi arbetar Idvall med frågor om medicinskt flyktingmottagande och gränskontroll i Sverige under andra världskrigets slutskede.

CAMILLA NEVE LIEKNINS er uddannet med en bachelor i sociologi og en kandidat i kommunikation og arbejder som analytiker og reporter på Øresundsinstituttet. Hun arbejder primært på Interreg-projektet "Greater Copenhagen Life Science Analysis Initiative" med fokus på at kortlægge og analysere *life science*-branchen i Øresundsregionen.



ERIK OTTOSSON är journalist med en kandidatexamen i statsvetenskap och arbetar som reporter och analytiker på Øresundsinstitutet. Han har särskilt arbetat med en analys om informationstjänsten Øresunddirekt med anledning av dess 20-årsfirande och analyserat dess roll och utvecklingsmöjligheter i regionen.



ANNA PALMEHAG är journalist med en magisterexamen i etnologi och arbetar som reporter och analytiker på Øresundsinstitutet. Hon har särskilt fokus på samarbete och gränshinder i Øresundsregionen samt på nordiska frågor, och har bland annat nyligen arbetat med analyser om mentala gränshinder som påverkar företagens benägenhet att arbeta över gränsen.

EMIL PERSSON har en masterexamen i statsvetenskap och arbetar som analytiker och reporter på Øresundsinstitutet. Han har särskilt fokus på konjunktur- och samhällsutveckling och har arbetat med rapporten *Skånsk konjunktur* och analysen *State of the Region*, där samarbetet över Öresund kartlagts.



Per-Markku Ristilampi är professor i etnologi vid Institutionen för urbana studier vid Malmö universitet. Han har tidigare bedrivit forskning kring utanförskap i urbana miljöer, historiska gränsdragningsprocesser i staden och skapande av transnationell regional identitet. Han är också verksam inom Institutet för Malmös historia vid Malmö universitet där han arbetat med senaste delen av publikationsserien *Malmö stads historia*.



MARIE SANDBERG er lektor, ph.d. i europæisk etnologi og leder af Centre for Advanced Migration Studies (AMIS) ved Saxo Institutet, Københavns Universitet. Siden 2013 har hun været redaktør af *Ethnologia Europaea: Journal of European Ethnology*. Sandbergs forskning koncentrerer sig om europæiske grænser, migrationspraksisser og hverdagslivets europæiseringsprocesser. I forskningsprojektet "Diginauts" (støttet af Velux-fonden) undersøger hun flygtninges brug af digital teknologi og sociale medier under flugt og ved ankomst, samt hvordan informationspraksisser blandt flygtninge og frivillige netværk for flygtningemodtagelse potentielt udfordrer det europæiske grænseregime.

CHRISTIAN TANGKJÆR har en ph.d. fra Copenhagen Business School inden for regional strategi og udvikling. Han har været prodekan på skolen og også arbejdet der som forsker gennem flere år, særligt inden for public strategy og organisering. Han har tidligere været involveret i flere Øresundsregionale projekter. I dag er Tangkjær partner i en skandinavisk konsulentvirksomhed og underviser på Copenhagen Business School.

I den tryckta versionen av boken fanns här ett fotografi på Christian Tangkjær.



JOHAN WESSMAN är vd för Øresundsinstitutet, med en bakgrund som prisbelönt journalist på *Sydsvenskan* och ekonomichef i näringslivet. Han är också utbildad företagsekonom. Wessman har under många år bevakat näringslivet samt gränsöverskridande samarbeten, politik och konjunktur i Øresundsregionen. Bland de senaste årens projekt finns kartläggningar av nordiska huvudkontor och de stora företagen inom *life science*-branschen i Sverige och Danmark.

THEA WIBORG har examina i statsvetenskap och offentlig förvaltning och är anställd på Øresunds-instituttet som administrativ chef och senioranalytiker. Hon har bland annat kartlagt samarbetet i Øresundsregionen genom flera analyser och har den dansk-svenska regionens arbetsmarknad samt dansk och svensk politik som sina fokusområden.



LARS WINTHER er professor og ph.d. i kulturgeografi ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet. Han forsker i by- og regional udvikling med særligt fokus på urbanisering, erhvervsudvikling, beskæftigelse og vidensøkonomiens geografi.

MANDUS ÖRARBÄCK är frilansjournalist och arbetade under 2018 som researcher och reporter på Øresundsinstituttet. Han har bland annat skrivit om problematiken kring gränsöverskridande statistik och skillnader mellan lärarnas avtalsrörelse i Sverige och Danmark.



BILDFÖRTECKNING

Omslag	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
10	Øresundsbron, foto © Sofi Eriksson / News Øresund
14	Foto © Johan Wessman / News Øresund
18 (båda bilderna)	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
21 (båda bilderna)	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
25	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
27 (båda bilderna)	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
29	Foto © Thea Wiborg / News Øresund
30 (översta bilden)	Foto © Johan Wessman / News Øresund
30 (nedersta bilden)	Foto © Thea Wiborg / News Øresund
32	Foto © Anders Löwdin
33	Foto © Henrik Stuhr
34	Gränskontroll, foto © Johan Wessman / News Øresund
36	Foto © Johan Wessman / News Øresund
38	Foto © Claus Fisker / Scanpix Denmark
41	Foto © Johan Wessman / News Øresund
48	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
51	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
52	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
54	Foto © privat
55	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
56	Vy över Köpenhamn, Øresund med Saltholm och där bakom Malmö, foto © Johan Wessman / News Øresund
58	Foto © Johan Wessman / News Øresund
61	Foto © Johan Wessman / News Øresund
64	Foto © Johan Wessman / News Øresund
71	Foto © Helle Moos
75	Foto © Sofi Eriksson / News Øresund
78	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
79	Foto © Johan Wessman / News Øresund
81	Foto © Johan Wessman / News Øresund
83	Foto © Johan Wessman / News Øresund
85	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
86	Hovedbanegården i Köpenhamn, foto © Johan Wessman / News Øresund

89	Karta från Kristian Bothe & Lars Winther (red.), <i>Hurtige tog får arbejdsmarkedet til at vokse. Regional udvikling: tilgængelighed, erhvervsliv og arbejdsmarked i The Scandinavian 8 Million City</i> , rapport, COINCO, København, 2013.
93	Foto © Johan Wessman / News Øresund
94	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
96	Foto © Johan Wessman / News Øresund
100	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
102	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
105 (alla bilder)	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
107	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
108	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
110	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
114 (båda bilderna)	Foto © Sofi Eriksson / News Øresund
116	Foto © Anna Palmehag / News Øresund
118	Kim Bodnia som Martin Rohde och Sofia Helin som Saga Norén i tv-serien <i>Bron</i> , foto © Carolina Romare / Filmlance International
120	Foto © Sofie Paisley / News Øresund
122	Foto © Sofie Paisley / News Øresund
125	Foto © Johan Wessman / News Øresund
128	Foto © Tina Askanius
133	Foto © Thea Wiborg / News Øresund
136	Foto © Emelie Asplund
139 (båda bilderna)	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
142 (översta bilden)	Foto © Kulturværftet
142 (nedersta bilden)	Foto © Splitart / Kulturværftet
145	Foto © Forsea
146	Nedfarten i Øresundsförbindelsens tunnel, foto © Johan Wessman / News Øresund
148	Foto © Johan Wessman / News Øresund
151	Foto © Guillaume Baviere / Flickr (CC BY-SA 2.0)
155	Foto © Johan Wessman / News Øresund
159 (båda bilderna)	Foto © Erik Ottosson / News Øresund
163	Foto © Johan Wessman / News Øresund
167	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
169 (båda bilderna)	Foto © Emil Persson / News Øresund
173	Foto © Jens Astrup / Region Hovedstaden
174	Foto © Johan Wessman / News Øresund
176	Gränskontroll vid Hyllie station, foto © Johan Wessman / News Øresund
178	Foto © Johan Wessman / News Øresund
180	Foto © Johan Wessman / News Øresund
184	Foto © Johan Wessman / News Øresund
189	Foto © Yildiz Yazan
192	Foto © Anna Palmehag / News Øresund

196	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
197	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
199	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
201	Foto © Swedbank
202	Tåg på Øresundsbron, foto © Jenny Andersson / News Øresund
207	Foto © Johan Wessman / News Øresund
208	Foto © Johan Wessman / News Øresund
210	Foto © Johan Wessman / News Øresund
212	Foto © Johan Wessman / News Øresund
213	Foto © Johan Wessman / News Øresund
217	Foto © Jenny Andersson / News Øresund
221 (bild 1 och 3)	Foto © News Øresund
221 (bild 2)	Foto © Maria Kyriakidou
222 (bild 1)	Foto © Micke Lundström
222 (bild 2)	Foto © Kent Pørksen
222 (bild 3 och 4)	Foto © News Øresund
223 (bild 1, 2 och 3)	Foto © News Øresund
223 (bild 4)	Foto © Jonas Alwall
224 (bild 1)	Foto © Helga C. Theilgaard
224 (bild 2)	Foto © Copenhagen Business School
224 (bild 3)	Foto © News Øresund
225 (bild 1 och 3)	Foto © News Øresund
225 (bild 2)	Foto © Kent Pørksen

OM CENTRUM FÖR ÖRESUNDSSTUDIER

Centrum för Danmarksstudier grundades den 25 september 1998 efter beslut av Lunds universitets styrelse. 2014 ändrades namnet till Centrum för Öresundsstudier, för att bättre spegla verksamhetens bredd. Centrum för Öresundsstudier är en nätverksorganisation med målsättningen att skapa möten mellan forskare och mellan forskare och aktörer utanför universitetet, samtidigt som vi samverkar med det omgivande samhället på olika sätt.

Centrum för Öresundsstudier fokuserar på gränsregioner som transnationella regioner, alltså regioner som inkluderar olika länder på olika nivåer. Vi använder också gränsregioner som empiriska undersökningsytor, och då i synnerhet Öresundsregionen. Genom att utgå från idén om gränsen som både barriär och motor skapar Centrum för Öresundsstudier en plattform för kritiska diskussioner i frågor om till exempel migrationsmönster, miljö- och klimatfrågor, identitet och politik, kulturarv och teknik.

Vår verksamhet omfattar såväl rena forskarsamarbeten i form av konferenser och workshops som populärvetenskapliga föredrag, danska språkkurser och tidskriften *Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*. Vi förmedlar även kontakt mellan forskare och andra aktörer med intresse för Öresundsregionen, gränsstudier, regionstudier och det danska.

En av huvuduppgifterna för oss har blivit utgivningen av vår skriftserie, som i och med denna bok om Öresundsbron omfattar 40 band. Böckerna i serien är resultat av olika former av forskarinsatser och samarbetsprojekt.

Dansk-svenska forskarkonferenser har resulterat i antologier om bland annat Grundtvig och Kierkegaard, om 1100-talet och om dagens invandrapolitik och kulturarvsdebatt, medan andra forskarsamarbeten över Öresund ligger bakom antologier om Karen Blixen, moderna teatrarbete med publikmöten och det medeltida Dalby. I böcker om tidigmoderna gränser, 1900-talets radikala äktenskapslagstiftning, den skandinavistiska rörelsen, dagens mode som kultur och industri, framtidens hamn- och kuststäder och om forna tiders spritsmuggling på Östersjön hämtas exemplen från hela Norden. Även enskilda forskares monografier finns i serien.

Öresundsregionen förr, nu och i framtiden har hela tiden varit ett centralt tema och diskuteras därför också i flera böcker som *Öresundsgränser*, *Regionauterna*, *Flytande gränser* och *Fika, hygge and hospitality*. Serien rymmer även populärvetenskapliga skrifter i mindre format samt en diktsamling, Gustaf Munch-Petersens *solen finns* – en konstnärlig produkt av en människa som levde och skrev i mötet mellan danskt och svenskt.

Det är vår förhoppning att vår skriftserie och övriga verksamhet kan få människor på båda sidor av Öresund, inom och utanför den akademiska världen, att mötas och tillsammans bygga en bro av kritisk debatt och intellektuellt utbyte.

www.cors.lu.se

OM ØRESUNDSINSTITUTTET

Øresundsinstitutet är ett oberoende dansk-svenskt kunskapscentrum som genom analyser, fakta, föredrag, nätverksmöten och nyhetsbyrån News Øresund bidrar till en ökad kännedom om den gränsregionala utvecklingen. Verksamheten drivs utan vinstintresse och med finansiering från fler än 100 danska och svenska medlemmar från stat, regioner, kommuner, universitet och det privata näringslivet. Øresundsinstitutet startades år 2002 och har sin bas i Malmö, arbetsplats i Köpenhamn och medarbetare från både Danmark och Sverige.

Øresundsinstitutet utarbetar varje år en mängd oberoende analyser, som geografiskt vanligen omfattar hela eller delar av Öresundsregionen eller den något större Greater Copenhagen-geografin, som även inkluderar Halland. Ibland utvidgas perspektivet till hela Norden eller den framväxande Fehmarn Bält-regionen ner mot Tyskland. Ämnesmässigt sträcker sig analyserna från gränsregional utveckling till konjunktur, arbetsmarknad, näringsliv och forskning med målet att ur olika aspekter undersöka gränsregionen eller gränsregionerna. De senaste åren har Øresundsinstitutet bland annat kartlagt samarbeten mellan Danmark och Sverige inom det offentliga och näringslivet, analyserat skånsk konjunktur samt utvecklingen för *life science*-klustret i Öresundsregionen som marknadsförs som Medicon Valley, undersökt styrelsearbetet över Öresund och studerat mentala gränshinder mellan Danmark och Sverige respektive Norge och Sverige.

Under 2019–2021 medverkar Øresundsinstitutet som kunskapspart även i två Interregprojekt kopplade till den gemensamma arbetsmarknaden över Öresund. Projektet ”Fördomsfönster Öresund” fokuserar mot gränspendlare som är födda i ett annat land än Danmark och Sverige. Projektet ”GC Life science analysis initiative” är inriktat mot arbetskraftens rörlighet samt kompetensbehovet inom *life science*-klustret och omfattar bland annat en kartläggning och analys av företagen inom Medicon Valley.

Varje år anordnas också en rad dansk-svenska möten där samhälle, akademi och näringsliv på båda sidor Öresund samlas i ett unikt nätverk. Mötena arrangeras i samarbete med aktörer som Sveriges ambassad i Köpenhamn, tidningen *Altinet*, Bloxhub,

Form/Design Center i Malmö och Länsstyrelsen Skåne. Dessutom arrangerar Øresundsinstitutet den årliga samhällsbyggnadskonferensen Real Estate Øresund.

Den oberoende nyhetsbyrå News Øresund, som drivs av Øresundsinstitutet, bevakar den dansk-svenska gränsregionen med målet att även öka kunskapen om Danmark i Sverige och om Sverige i Danmark. News Øresund är ett resultat av ett utvecklingsprojekt som under 2012–2014 drevs i samarbete mellan Roskilde universitet, Lunds universitet och Øresundsinstitutet. Sedan 2015 fortsätter utvecklingen av News Øresund inom Øresundsinstitutet.

www.oresundsinstitutet.org www.newsøresund.org