



Johan Wessman

"Tjugo år med bron: Epilog"

ur

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

CHECKPOINT 2020 - Människor, gränser och visioner i Öresundsbronns 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.c936

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.c936

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.

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 snabbbladning 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 tåg företag, 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-skapat-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-skapat-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 inkomstagare. 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>.