

Interaktionsmöjligheterna och barriärerna inom Öresundsregionen

En studie av resonemang om fasta förbindelser mellan
Sverige och Danmark i offentliga dokument

Niklas Olsson

Abstract

”The debate that lasted for a century” is what the political intensive issue of the Öresundbridge been called. Next to issues such as nuclear plants and EU-membership the Öresundbridge been the most debated issue during this time. It was not until 1959 the matter became visualized in the Danish newspaper Politiken. In 1994 the matter was settled – the bridge were to be built and had full governmental support and economic guaranties.

In this essay the matter of the bridge is studied through official documents in the form of official studies and political compilations. Through the usage of the classic Edward L. Ullmans theories of regional interaction the essay studies how the reasoning in the studies considers the barriers and possibilities of interaction within the Öresundregion.

Nyckelord: region, spatial interaction, borders, Öresundregion, cross-border region

Antal ord: 14905

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte och frågeställning.....	2
1.2	Avgränsning	2
1.2.1	Tidig historia	3
1.2.2	Öresundsrådet.....	3
2	Teori.....	4
2.1	Regionen och geopolitik.....	4
2.2	Nationsgränsen	6
2.2.1	Övergripande om nationsgränsen.....	7
2.2.2	Nationsgränsen som barriär och svaghetszon	7
2.3	Regional interaktion	9
2.3.1	Förutsättningarna för interaktion.....	9
2.3.2	Varför regional interaktion?	10
2.3.3	Varför transportsystem?	11
3	Metod	13
3.1	Val av analytiskt verktyg.....	13
3.2	Analytiskt instrument och utförande	14
3.3	Material	15
3.3.1	Källkritisk bearbetning.....	15
3.3.2	Kort presentation av källmaterial	17
3.4	Reliabilitet och validitet	17
4	Operationalisering	18
4.1	Att operationalisera interaktionsmöjlighet	18
4.1.1	Komplementaritet.....	19
4.1.2	Mellanliggande hinder.....	19
4.1.3	Avståndsfriktion	20
4.2	Att operationalisera barriärer	20
4.2.1	Geografiska barriärer.....	21
4.2.2	Kulturella barriärer	21
4.2.3	Politiska barriärer	22
4.2.4	Kompetensbarriärer	22
5	Resultat	23

5.1	Interaktionsmöjligheter	23
5.1.1	Komplementaritet.....	23
5.1.2	Mellanliggande hinder.....	25
5.1.3	Avståndsfriktion	26
5.1.4	Sammanställning av Interaktionsmöjlighet.....	30
5.2	Barriärer	31
5.2.1	Geografiska barriärer.....	31
5.2.2	Kulturella barriärer.....	31
5.2.3	Politiska barriärer	33
5.2.4	Kompetensbarriär	35
5.2.5	Sammanställning av Barriärer	36
6	Slutsatser.....	38
6.1	Resonemangens yttringar	38
6.2	Resonemangen över tid	39
7	Diskussion	41
7.1	Transport, människa och nation	41
7.2	Nya meta-regioner.....	43
8	Referenser.....	44
8.1	Primärmaterial.....	44
8.2	Sekundärmaterial.....	44

1 Inledning

Drömmen om den gränsöverskridande Öresundsregionen växte fram någon gång under 1800-talet och sen dess har visionerna om fasta förbindelser över sundet avlöst varandra under mer än ett århundrade och fortsätter än idag (Maskell & Törnqvist, 1999:75). Redan 1872 föreslogs det en järnvägstunnel som skulle gå från Skånska sundsidan till Nordsjälland (Wieslander, 1997:79; Dahl m.fl., 2000:74). Förslag om förbindelser över sundet har sedermera kommit upp till och från. Bl.a. 1889, 1936 och 1954 kom förslag främst från en del privata aktörer som önskade att bygga förbindelser för att lättare kunna transportera varor över sundet (Dahl, m.fl., 2000:74). Men det var först i slutet av 1950-talet som idéer om Öresundsregionen växte fram och den roll som fasta förbindelser skulle ha i Öresundsområdet. Genom många och långa diskussioner och omfattande utredningar beslutades det i Sveriges Riksdag 1994 om statliga garantier till en fast förbindelse över Öresund. Den bro som påbörjades att byggas 1995 och den bro som 2000 stod klar kallades Öresundsbron.

Jämte frågor som kärnkraft och EU-medlemskap var Öresundsbron ett av 1960-1990-talets enskilt mest intensiva och omdebatterade fråga. Denna politiskt intensiva fråga som engagerade miljöaktivister, NIMBY-grupper, lokala, regionala och nationella politiker på båda sidorna om sundet gör det intressant att studera hur resonemangen kring Öresundsregionen och Öresundsbron yttrade sig. Utöver detta är det intressant att studera hur visionerna och resonemangen förändrats över tid och vilka målsättningar som sattes för regionen.

I uppsatsen berör jag som geograf – inte ovanligt – definitionen av en region eftersom att Öresundsregionen i det yttersta är en region i utveckling redan under 50-talet och än idag intressant för en regionalgeograf. Uppsatsens centrala uppgift är att få en övergripande bild av vilka resonemang som var representerade under denna tidsperiod gällande fasta förbindelser över sundets nationsgräns. I uppsatsen beaktas teori om nationsgränsen och regional interaktionsteori för att förstå vad som krävs av regioner att samverka och interagera och vilka hinder som står i vägen för interaktion. Resonemangen som leder fram till byggandet av en fast förbindelse över Öresund är av hög relevans för skapandet av en enhetlig gränsöverskridande region och därvid av stort intresse för denna uppsatsen.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att identifiera vilka resonemang som fördes gällande uppförande av fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark. Hur dessa resonemang förändrats över tid och vilka beaktande som gjorts i resonemangen – antingen till stöd för eller emot en fast förbindelse – är vidare en del i uppsatsen. Uppsatsens frågeställningar är därvid:

- Hur yttrar sig resonemangen i offentliga texter om fast förbindelse mellan Sverige och Danmark under 1959 - 1994?
- Förändras resonemangen i offentliga texter under samma tidsperiod och i så fall hur?

Uppsatsen utgår ifrån offentliga dokument såsom utredningar och annat offentligt publicerat material om fasta förbindelser över Öresund. I uppsatsen görs historiska nedslag i källmaterialet mellan 1959 och 1994. Utifrån dessa historiska nedslag presenteras det vilka beaktande som dokumenten – från respektive årtal – tagit sig an att beskriva.

1.2 Avgränsning

Öresundskommittén definierar geografisk avgränsning av Öresundsregionen som: den svenska regionen Skåne; danska Själland; öarna Mön; Falster; Lolland och Bornholm. Men eftersom begreppet ”Öresundsregionen” har en fluktuerande definition över tid och inbegriper i vissa avseenden hela Skåne och i andra avseenden endast den västra delen så väljer jag att bortse från en fast geografisk förbundenhet. Se vidare definitionen av *den konstruerade regionen* i kapitel 2.1.

Jag har koncentrerat min studie mellan 1959 och 1994 eftersom att dessa årtal är signifikanta för skapandet av den gränsöverskridande regionen. 1959 lanserades Örestadprojektet och visar på drömmar om en framtid utan nationsgränser och tilltro till urbaniseringen. 1994 ges slutligt beslut i Sveriges Riksdag att bygga Öresundsbron genom att lämna statliga ekonomiska garantier till byggföretaget som kom att leda byggandet av den fasta förbindelsen. Mellan dessa årtal anser jag att idén om Öresundsregionen och den fasta förbindelsen konstrueras och speglar de beaktande man ansåg relevanta för att interaktion inom regionen skulle uppstå.

Som tredje avgränsningsområde koncentrerar jag mig på resonemangen kring infrastruktur för järnvägar och fordonstrafik kring, i och över Öresundsregionen och dess betydelse för interaktion mellan Sverige och Danmark. Det innebär praktiskt att jag studerar det som kallas ”fasta förbindelser”. Fasta förbindelser definieras som bro eller tunnel för godstrafik, persontrafik, järnvägstrafik och cykelba-

nor. Det innebär att studien behöver beakta sammanställningar om rörliga förbindelser såsom färjetrafik och flygtrafik.

Tyvär krävs det avgränsningar i materialet för att göra urval som är lämpligt för studien (Esaiasson m.fl., 2007:248-249). Även om den första artikeln 1959 kom från det danska Politiken så har det nationella och regionala intresset på fysiska förbindelser över sundet varit snarare svenskt framför danskt (Ek, 2003:234).

Utifrån den förutsättningen finns det en del material att hämta från det svenska källmaterialets samling. Studien kommer utifrån detta koncentreras till svenska utredningar, enskilda artiklar och riksdagsprotokoll.

1.2.1 Tidig historia

Öresundsregionen har ett historierikt förflutet. Ett förflutet som färgats av ihållande konflikter mellan Sverige och Danmark mycket på grund av Sveriges expansiva utrikespolitik och vilja till att kontrollera Östersjön och Danmarks kontroll över sundet – inloppet till Östersjön.

Från medeltiden och fram emot det tidiga 1700-talet var Sverige och Danmark i ständig motsättning till varandra (Hellstenius, 1997:9-10). Motsättningarna låg i herraväldet över geografien, rummet. I mångt och mycket kämpade man om det östdanska området som vi idag kallar Skåne. Under perioder var regionen dansk och i andra perioder svensk. Kampen om rummet och regionen slutade efter ett återerövningsförsök av Danmark 1709-1710 som slutade nederlaget vid Helsingborg 1710 (Hellstenius, 1997:9).

1.2.2 Öresundsrådet

Öresundsrådet bildades 1964 som ett samordningsorgan för kommunalpolitiker på båda sidor om sundet som reaktion mot att broplaner skedde över kommunernas huvuden. (Wieslander, 1997:82; Ek, 2003:254). Öresundsrådet sammanställde ett kompendium 1969 med namnet *Öresundsregionen* och består av sammanställt delmaterial från Nordiska Rådets konferens i Stockholm 1969. och har sammanställts av Skånes Regionplaneinstitut i syfte att ge nya perspektiv på Öresundsregionen. Idag finns ett motsvarande råd som kallas Öresundskommittén som bildades i början av 1990-talet innan bron börjats byggas.

2 Teori

I detta kapitel presenteras teori om regionen och geopolitiken; regional interaktion och nationsgränsen. För att ge ett teoretiskt ramverk att studera resonemangen kring en fast förbindelse över Öresund.

Teori är den lins som gör det möjligt att förstå och uppfatta världen. Behovet av teoretiska ramverk för att kategorisera och ordna omgivningen är tvunget för att kunna tolka sin omgivning. För kan människan uppfatta sin omgivning utan dessa teoretiska tolkningslinser? Men det gör inte att det är desto mindre problematiskt att använda sig av enskilda teoretiska ramverk. Jag inleder med att presentera hur man kan och hur jag definierar vad en region är och vilken typ av Öresundsregionen rimligen kan vara. Vidare kommer jag att presentera nationsgränsen – först ur ett bredare perspektiv – vad den har för betydelse och vilka värden som kopplas till nationsgränser och vilken betydelse det har för nationer. Vidare förklaras det hur nationsgränser kan definieras som hinder för interaktion mellan geografiska enheter. Avslutningsvis beskrivs ett teoretiskt ramverk av Edward L. Ullman som kallas *regional interaktion*. Dessa teoretiska ramverk är till för att förstå vilka resonemang man för kring gränsöverskridande regioner och vilken roll en fast förbindelse kan ha för regionernas integration och interaktion.

2.1 Regionen och geopolitik

Vad en region är och vilka attribut en region kräver för att konstateras vara en region har genom tiderna omdiskuterats. Man kan påstå att det finns fyra urtyper av regioner som kan identifieras och är den teoretiska grund som denna uppsats står på för att kunna kategorisera Öresundsregionen. De fyra olika regiontyperna kallas: *homogen*; *essentiell*; *funktionalistisk* och *konstruktivistisk*. Var och en av dessa regioner har definitioner men kan summeras på följande vis:

- Homogen region: desto fler attribut som sammanfaller inom samma område är desto mer homogen. (Aronsson, 1996:27)
- Essentiell region: en region sammanfaller genom sammanbindande områden där berg och vatten i huvudsak är regionsavgränsande. (Aronsson, 1996:26-27)
- Funktionalistisk region: regionen ska tillfredsställa befolkningen genom service och varu-uppfyllande funktioner (Aronsson, 1996:27; Wood & Roberts, 2011:26-31).

- Konstruktivistisk region: regionen är konstruerad efter ideal eller interaktion (Aronsson, 1996:26-27).

Beakta en essentiell och homogen regionhybrid och applicera den på Öresundsregionen. Utifrån två anledningar kan jag se varför Öresundsregionen rimligen inte är någon av dessa regioner:

1. Öresundsregionen har ingen naturlig geografisk sammanhållning – snarare tvärtom – med ett fysiskt hinder mellan den skånska regionen och det nordöstliga Själland – Öresund. Även om vatten i vissa tider ansetts som en möjlighet till transport via vattenfordon så är det sen explosionsmotorns och motorvägens intåg snarare ett hinder än en sammanbindande yta.
2. Där är inte tillräckligt med attribut som infaller inom regionen. Detta eftersom att en region blir i högre grad homogen desto fler attribut och egenskaper som sammanfaller inom samma rum (Aronsson, 1996:27). Man kan påstå att det skulle kunna vara en typ av husbygge eller kanske språkliga och andra kulturellt betingande likheter och egenskaper.

Ur denna homogena och essentiella aspekt finns där kanske inte tillräckligt med samhörighet. Även om det kan studeras i vidare perspektiv och mer ingående finna sammanlänkande attribut och likheter både i kultur och natur. Ur ett funktionellt perspektiv kan de spekuleras att Öresundsregionen inte har någon gemensam service i någon regionalt samordnad utsträckning men om den gemensamma marknaden ses som ett medel för regionen att tillhandahålla service kan det definieras som en funktionell region. Detta med utgångspunkt i centralortsteoretiskt perspektiv där jag utgår ifrån Christallers centralortsteori (Wood & Roberts, 2011:26-31). Det innebär att rummet delas in i symmetriska enheter och delenheter för tillhandahållande av tjänster och varor (Aronsson, 1996:27). Men det kan även vara så att en funktionell region består av sammanlänkat branschnätverk och karaktäriseras av hög intern interaktion (Perkmann & Sum, 2002:4). Det innebär alltså att för att Öresundsregionen ska kunna klassificeras som en funktionell region krävs det en viss grad av intern interaktion mellan de egna geografiska enheterna – exempelvis mellan Köpenhamn och Malmö. Vilket i praktiken skulle innebära hög grad av kommunikation, transaktioner och högt genomsläpp av människor och kanske även trafikflöde. Historiskt sett har regioner gått från att vara homogena och essentiella till att vara allt mer funktionalistiska och konstruktivistiska (Aronsson, 1996:34-35). Att Öresundsregionen är en funktionell region stämmer bara i viss utsträckning. Men troligare är det snarare en konstruktivistisk region.

Öresundsregionen är vidare en gränsöverskridande region i den mån att det är fler än en subnationell enhet som samarbetar över nationsgränsen (Perkmann & Sum, 2002:3). Detta bygger på tanken att Öresundsregionen – som består av två större subnationella enheter – är en konstruerad region med funktionella drag.

Öresundsregionen kan påstås vara resultatet av medveten konstruktion men en region kan också skapas utifrån ekonomiska krafter (Aronsson, 1996:28). Framväxten av den gränsöverskridande regionen kan bero på en serie av olika makro-

ekonomiska tendenser: (a) ökad gränsöverskridande rörelse av varor, tjänster och människor; (b) ökad subnationell och supranationell makt och betydelse och (c) integration av forna isolerade stater i det globala kapitalet (Perkmann & Sum, 2002:4). Dessa olika makroekonomiska tendenser har vissa likheter med både konstruktivistisk och funktionalistisk regionsdefinition eftersom att de ekonomiska tendenser är med och ökar handelsinteraktionen mellan regionerna och därmed uppfyller en marknadsfunktionalism där man tillhandahåller service och varor.

Det tåls att påstå att regioner i övergripande teoretisk ansats antagligen är homogena, essentiella, funktionella och konstruerade i olika hög grad runt om i världen (Aronsson, 1996:27). Men i uppsatsen identifierar jag regionen som en konstruktion eftersom att alla komponenterna för de andra urtyperna av regionerna saknas och därvid är den mest rimliga definitionen av regionen. Regioner har mångt och mycket ett behov av både homogenitet, essentiellitet, funktionalism och konstruktivism (Aronsson, 1996:43). Även om man säkerligen genom de andra perspektiven kan identifiera regionen som delvis både homogen och essentiell i olika grad.

2.2 Nationsgränsen

Genom Öresund löper en nationsgräns som p.g.a. nationell suveränitet – som kan påverka interaktion mellan geografiska regionens enheter – behöver beaktas. Jag utgår från teoretiska föreställningar om vad en nationsgräns är och vilken roll den har i studiet av en gränsöverskridande region. I nedanstående stycke förklarar jag om varför nationsgränsen bör beaktas. Vidare utgår jag ifrån ett flertal teoretiska definitioner av nationsgränsen och vad för budskap den kan bära på. Men centralt är teori som beskriver relationen nationsgränsen har med interaktion mellan geografiska enheter.

Nationsgränsens betydelse för interaktion – mellan geografiska enheter eller regioner – ger studiet av nationsgränsen ett egenvärde. Eftersom att nationsgränsen är ett framförhandlat element mellan respektive nationsmakter och respektive makteliter (Perkmann & Sum, 2002:7) är det värt att diskutera dess betydelse för regional interaktion men också möjligheten att omförhandla den till förmån för ökad interaktion såsom handel och kommunikation. I den utgångspunkten visar empiriska studier att nationsgränsen försvårar interaktion och inte bara dubblar utan även mångdubblar avståndsfriktionen genom förtullningar; avgifter; tidsåtgång och svaga transport- och kommunikationsmöjligheter (jfr SOU, 1978:20; Ullman, 1956; Nijkamp, 1990; Perkmann & Sum, 2002). Vilket jag redovisar ytterligare i kapitel 2.2.2.

Det tåls att fundera över hur väl det går att applicera den teoretiska ansatsen om svaghetszoner nära nationsgränser eftersom att gränsen går mitt i sundet och därmed är närmsta städerna till gränsen alla kuststäder. Som historiskt sett är starkare

än inlandsstäder. Detta kan komplicera bilden av nationsgränsen men även nanserar nationsgränsen som politisk avgränsning.

2.2.1 Övergripande om nationsgränsen

Utöver det uppenbara i nationalstatens suveräna rätt att upprätthålla lag och ordning inom de egna gränserna så är inte nationsgränsen självklar (Donnan & Wilson, 2001:5). Två perspektiv på nationsgränser som kallas informella sociala gränser och formella territorier diskuteras i detta avsnitt (Pickering & Weber, 2006:2). Sociala gränser bygger på att det är en inre (läs nationell) social interaktion som skapat gränserna. Medan formella territorier bygger på nationens suveränitet. Men det innebär inte att där finns fler perspektiv att belysa nationsgränser.

Nationsgränser består av så många olika värden, funktioner och budskap och ger därför gränser kulturella; ekonomiska; legislativa; politiska och funktionella grunder. I mångt och mycket kan man studera gränsen som politiska gräns och där politisk statsmakt uttrycks (Pickering & Weber, 2006:3). Å ena sidan kan gränsen vara produkten av intern social interaktion. Å andra sidan kan gränsen vara kategoriserande definitionsgränser av inre tillhörighet och identitet (Scott, James W., 2012:83). Men i andra fall kan man studera gränser som jag klargör i nästa kapitel.

I vissa delar av världen och under vissa tidsperioder i Europa (se Nordirland och Berlin) så ser och såg man nationsgränsen som något där statens makt utövas genom fysiska hinder och vapenmakten såsom murar; säkerhetskontroller; paramilitära patruller och taggtråd (Donnan & Wilson, 2001:1-2). En gräns kan definieras som en abstrakt överenskommelse mellan geografiska enheters "elitklasser" som särskiljer människorna på respektive sida om gränsen med internt upplevda tillhörande-egenskaper (Perkmann & Sum, 2002:7). Det kan anses vara ett kommunikativt instrument för att förmedla vissa – inom den suveräna nationalstaten – politiska och legislativa beslut. Men i slutändan är nationalstatens gräns en social, politisk och diskursiv konstruktion (Newman & Paasi, 1998:187).

2.2.2 Nationsgränsen som barriär och svaghetszon

Ovan berörs nationsgränsen som kulturell, legislativ och social upprätthållare. Den berörs som informell och formell; funktionell och politisk samt som internt kommunikationsredskap och identitetsgemenskap. I detta kapitel kommer nationsgränsen beröras ur ett interaktionsperspektiv mellan geografiska enheter på respektive sida om nationsgränsen.

Ett flertal teoretiska utgångspunkter och empiriska studier visar att nationsgränser kan fungera som hinder i interaktionen mellan geografiska enheter över gränsen (Nijkamp m.fl., 1990:239). De internationella nationsgränserna för nationalstaten kan fungera som hinder av gränsöverskridande transport och kommuni-

kation mellan intilliggande geografiska enheter exempelvis Skåne och Själland eller Malmö och Köpenhamn. Dessa barriärer kan ta sig i uttryck som ökning av avståndsfriktionen; minskad interaktion och hindrat utbyte mellan geografiska enheter genom förtullningar; svaga interregionala transportsystem; kulturella och kognitiva skillnader.

En politisk och nationell gräns kan öka interaktionsavståndet mellan orter på varsin sida gränsen med närmare 50 gånger det faktiska avståndet (SOU, 1978:20:43-44). Om det vore två mindre orter med 1 mil mellan varandra men på varsin sida gränsen så hade interaktionsavståndet varit lika mycket som två storstäder inom samma nation med 50 mil emellan varandra. Det innebär att avståndsfriktionen ökar kraftigt med nationsgräns mellan geografiska enheter. Löscher – en av grundarna till regionalekonomi – påstår att en politisk gräns fördubblar avståndet mellan två intilliggande städer ur ett närhetsperspektiv och minskar radikalt interaktionen mellan de geografiska enheterna (Perkmann & Sum, 2002:7).

Vidare har empiriska studier av medlemsländer ur den Europeiska gemenskapen under 1980-talet visat att nationsgränser minskar varu- och människoflödet över gränser med 1/5 (Nijkamp, 1990:239). Att inte begrunda nationsgränsens betydelse i interaktion såsom förflyttning av varor, människor, tjänster och information vore orimligt i uppsatsen. Utifrån dessa utgångspunkter tyder det på att nationsgränser är interaktionsbarriärer och förhindrar eller försvårar interaktion.

Nationsgränsen och gränsområden visar sig ofta vara *svaghetszoner* p.g.a. svaga infrastruktur-, transport-, och kommunikationsmöjligheter över nationsgränsen (SOU, 1978:20:44). Intilliggande regioners järnvägsnät är i hög grad interna och isolerade från varandra och inte gränsöverskridande sammanlänkande (SOU, 1978:20:45). Detta visar på den nationella likriktighet och de isolerande egenskaper nationsgränserna skapar i ”gränslandet”. När inte gemensam kommunikation finns över gränsen i tillräcklig utsträckning så försvagas gränslandet till svaghetszoner där kommunikations- och transportmöjligheterna faktiskt inte når ut till dessa gränzoner. Transportmöjligheter och kommunikationsmedel är riktade inåt, internt och centraliseras mot de egna centrumen och lämnar gränslandet sårbart och övergivet.

Utifrån detta kan jag utgå ifrån att intilliggande regioner från skilda nationer som har låg eller ingen interaktion kan därvid bero på två utgångspunkter som i mångt och mycket är starkt sammanlänkade: stark nationsgräns och svagt transport- och kommunikationssystem.

Men dessa möjligheter kan även bli hindrade av som tidigare nämnt – barriärer. Dessa barriärer kan vara fysiska hinder i rummet eller tiden som hindrar flöde av information; människor; varor och tjänster. Olika hinder för interaktion kan vara: språkbarriärer; kulturella eller socioekonomiska skillnader; tidzonsskillnader; fysiska berg eller sjöar; internet eller telefontillgång; begränsad mottagar- eller sändarkompetens; politisk och nationell protektionism; telefonskatt; kommunikativa flaskhalsar eller som tidigare nämnt internationella nationsgränser (Nijkamp m.fl., 1990:239). Men många av de förstnämnda faktorerna är beroende av de internationella nationsgränserna. Precis som man kan läsa ut består dessa hinder av både

fysiska; kulturella; sociala; infrastrukturella; ekonomiska och kommunikativa element. Jag vill ej förminska att nationellt separata inriktade sociala och kulturella kommunikationsvägar kan skapa kommunikationsbarriärer gentemot andra geografiska enheter. De skilda likriktade homogena kommunikationsvägarna inom nationerna minskar interaktion och detta leder i mångt mycket till att ytterst lite positiva ”grannskapseffekter” växer fram mellan närliggande nationer (SOU, 1978:20:45).

2.3 Regional interaktion

Regional interaktion eller *geografisk interaktion* – som det även kallas – är varor, människor och tjänster som förflyttas eller rör sig mellan geografiska enheter och skapar en transport av fysiska eller mentala värden (Abler m.fl., 1971:196). Denna förflyttning som vi kallar transport består av två moment: rörelse och kommunikation (Ullman, 1956:862). Kommunikationen brukar man definiera som utbyte av information eller kunskap mellan individer, grupper eller aktörer i de geografiska enheternas rum (Nijkamp m.fl., 1990:239).

Vad innebär egentligen regional interaktion och vilka förutsättningar krävs för interaktion? För att begrunda detta har jag använt mig av Edward L. Ullman (1956) som var en amerikansk regionsgeograf som studerade transport och handel och dess betydelse för interaktion mellan geografiska enheter. Eftersom att han studerade transport och handel i första hand så identifierade han förflyttning av människor och handel med varor och tjänster mellan geografiska enheter som interaktion. Han identifierade vilka förutsättningar som krävs för interaktion mellan geografiska enheter och regioner. Han utgår från att om en enhet sökte en viss vara, produkt eller tjänst – skulle en annan enhet inom rimligt avstånd med efterköpt vara, produkt eller tjänst – börja interagera med denna.

2.3.1 Förutsättningarna för interaktion

Tidigare identifierade forskare arealskillnader som förutsättning till interaktion mellan geografiska enheter (Abler m.fl., 1971:193). Detta i stor utsträckning eftersom att det antogs att större arealer hade fler och mer naturtillgångar och inhemska råvaror att handla med och därmed konkurrenskraftig. Men Ullman hade en annan utgångspunkt där han identifierade tre förutsättningar för interaktion mellan geografiska enheter: *komplementaritet*, *mellanliggande hinder* och *transportmöjligheter* (Ullman, 1956:868). Ullman menar på att om inte dessa förutsättningar uppfylls så är det inte sannolikt att interaktion mellan geografiska enheter ska uppstå.

Första förutsättningen – komplementaritet – består av två beståndsdelar som är hämtade ur internationell marknadsekonomisk teori. De identifieras som: tillgång och efterfrågan (Ullman, 1956:868). Ullman syftar till att geografiska enheter som har en särskild tillgång (råvaror; produktionsmöjligheter; tjänster; kunskap och kultur) och en annan enhet efterfrågar en särskild produkt eller tjänst så är det ett perfekt komplement (Abler m.fl., 1971:233). Men även om komplementaritet är en vital del i förutsättningarna för regional interaktion så måste det beaktas att denna förutsättning inte enskilt är tillräcklig för att skapa interaktion mellan geografiska enheter eftersom att det krävs att det inte finns några hinder.

Andra förutsättningen för interaktion mellan platser är mellanliggande hinder eller som Ullman kallar det – intervening opportunities (Ullman, 1956:868). Denna förutsättning bygger på att interaktion mellan geografiska enheter kräver att det inte finns någon annan enhet med likvärdig tillgång inom rimligt avstånd som efterfrågas (Abler m.fl., 1971:233). Vi ponerar ett exempel där Enhet A har en tillgång som Enhet B efterfrågar. Enhet C har likvärdig tillgång som Enhet A så skapas det vissa särskilda hinder eftersom Enhet C kanske är närmare Enhet B och/eller mindre kostsam att producera eller utvinna.

Som tredje förutsättning har vi transportmöjligheter som för denna studie är särskilt relevant för förståelsen för betydelsen av en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark över sundet. Denna förutsättning kan kallas avståndsfriktion eller distansfriktion eftersom att möjligheten till att förflytta sig beror på just hur hög friktion som bemöter objektets potentiella förflyttning. Avståndsfriktion beräknas i tidsåtgång och kostnadsvärde (Ullman, 1971:868; Abler m.fl., 1971:194-195). Det gör att transporter som tar för lång tid och överskrider rimliga kostnader ses som ett ”resmotstånd” när man vill transportera människor, varor och tjänster över jordens yta och därför rationaliseras bort. Förutsättningsvis för detta är att individer och företag agerar och väljer rationellt. Möjligheterna till interaktion beror till hög grad på hur välutvecklade transportmöjligheterna och kommunikationsmöjligheterna är och gör denna förutsättning vital för att få en slutlig interaktion mellan geografiska enheter.

2.3.2 Varför regional interaktion?

Uppsatsen bearbetar inte antalet förflyttningar, rörelser eller informationsspridningen över Öresund men är teoretiskt relevant för att förstå varför man väljer att konstruera och bygga ut transport- och kommunikationssystem mellan olika geografiska enheter.

Ullman identifierar två särskilda effekter på platser där transportmöjligheterna förbättrats (Ullman, 1956:863-864): (1) Genom en förbättring av transportmöjligheterna ökar likheter mellan geografiska enheter eftersom att utbyte av idéer uppstår. (2) Samtidigt har platser blivit mer olika varandra eftersom att de geografiska enheterna p.g.a. konkurrensförutsättningar specialiserat sig i så stor utsträckning att skillnaderna ökat.

Dessa till synes kontrasterande regionala bilder som sker vid ökad interaktion och förbättrade transportsystem är inte bilder i konflikt utan snarare simultana. Har man för avsikt att generera specialiseringsmöjligheter och/eller kulturellt utbyte så krävs det att utbyggnad av transportsystemen mellan de geografiska enheterna som man vill ska ha utbyte av kultur och information samt bli konkurrenskraftigt.

Även om att definiera interaktion utifrån handelsmönster och förflyttningsmönster kan verka ensidigt så är det kulturella och kognitiva studiet av interaktionen mellan platser mindre teoretiskt intressant för denna studie. Eftersom handel och förflyttning är beroende av transportsystem skapas en relevans i att vidare beakta transportsystemens betydelse för möjligheterna för interaktion mellan geografiska enheter.

2.3.3 Varför transportsystem?

”Few forces have been more influential in modifying the earth than transportation, yet transportation itself is a result of other forces” (Ullmans, 1956:862).

Även om citatet är närmare 60 år gammalt beskriver det något som än idag är relevant: transportsystemens betydelse och roll i samhället. Men vad är transport? Fransmännens ord för transport är jämförbart med ordet *cirkulation* som innefattar både transport och kommunikation (Ullman, 1956:862). Transport innebär alltså att människor och information i en del av världen och rummet kan förflytta sig till en annan del av världen och rummet och ta del av de fördelar som man söker. Men om denna utgångspunkt är ej tillräcklig så förklarar jag betydelsen av transport för handel och företagsvärlden i nästa stycke.

Transport är – som tidigare nämnt – förmågan att förflytta varor eller människor som bärare av information och värde (Abler m.fl., 1971:196; Nijkamp m.fl., 1990:239). Företag som är beroende av både människor, varor och information i någon utsträckning är således beroende av förmågan att kunna kommunicera information och kunna agera på den. För detta behövs det system som gynnar transport och kommunikation och i en tid där företag allt mer och mer blivit beroende av fysiska möten blir dessa system grundläggande för företagsvärlden (Nijkamp m.fl., 1990:241).

Precis som Edward L. Ullman beskriver inledande i sin symposium-artikel från 1956 är transportsystemen och infrastrukturen med och förändrar världen succesivt. Världen krymper och förändras succesivt i takt med att tekniken utvecklas. Däremot ska jag inte överdriva transportsystems betydelse. Detta eftersom att det krävs andra mekanismer och förutsättningar för att interaktion ska ske mellan geografiska enheter (Ullman, 1956:867). Ullman påpekar att närvaron av transportsystem är resultatet av andra krafter. Dessa krafter kan vara alltifrån ekonomiska till nationella, regionala, lokala politiska drivkrafter som drivit utbyggnad av transportsystemen. Dessa drivkrafter ska heller ej övertolkas eftersom att

transportsystem sällan förbättras eller byggs ut utan tillräckligt stor efterfrågan (Ullman, 1956:867). Utbyggnadens förmåga att tillfredsställa behovet måste motsvara efterfrågan. Annars är det inte möjligt eller effektivt att bygga ut transportsystemet (Abler m.fl., 1971:193). Om man förutsätter att Ullman har rätt i detta avseende innebär det att utbyggnad av transportsystem är marknadsekonomiskt grundat och om framtida befolkningsunderlag inte är stor nog för att tillfredsställa systemet kommer det inte byggas ut.

Dessa antaganden ger god grund för varför man ska studera planerna för infrastruktur och transportsystem i Öresundsregionen innan beslutet att bygga fast förbindelse över sundet. Resonemangen och förändringen av resonemangen att bygga ut och integrera regionernas transportsystem kanske kan berätta om hur idéer om gränsöverskridande regioner förändras över tid.

3 Metod

Här redovisar jag val av metod och tillvägagångssätt för metod.

Genom källkritisk granskning och textanalys av samtida utredningar och historiska återgivningar av Öresundsregionen klargörs de resonemang som kom att återspeglas i byggandet av Öresundsbron. I materialet söks resonemang kring ett byggande av en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige. Jag kommer i materialet använda mig av kvalitativ innehållsanalys – för att identifiera de resonemang som präglar diskussionen om en fast förbindelse över Öresund. Hur jag utvecklat detta analytiska redskap och mitt tillvägagångssätt redovisas i detta kapitel.

3.1 Val av analytiskt verktyg

Jag använder mig av *kvalitativ innehållslig textanalys*. Det innebär i första hand att jag kommer ”att ta fram det väsentliga innehållet genom en noggrann läsning av textens delar, helhet och den kontext vari den ingår” (Esaiasson m.fl., 2007:237). Det gör det möjligt för mig att belysa de stycken och meningar som har större betydelse eller är representativt för texten. Det bygger på aktivt ifrågasättande av texten där jag söker vad texten syftar till att porträttera. Till skillnad från kvantitativ innehållslig textanalys – som innebär att jag hade behövt kvantifiera antalet analysenheter för att sedan mäta förekomsten eller frekvenser av ord och meningar (jfr. Esaiasson m.fl., 2007:223-224; Boréus & Bergström, 2005:43) – gör kvalitativ innehållslig textanalys det möjligt att finna vilka delar som har mer betydande roll än andra istället för att behandla alla analysenheter likvärdigt (Esaiasson m.fl., 2007:237).

För denna studie är det av hög relevans vilka resonemang de offentliga dokumenten använder sig av och vilket textrum de upptar. Det är svårare att återspegla materialets egentliga innehåll genom kvantitativ innehållslig textanalys och ger den analytiska slutprodukten en ökad svaghet när det kommer till att besvara min frågeställning (jfr. Esaiasson m.fl., 2007:224). Den kvalitativa innehållsliga textanalysen har förmågan att återspegla textens egentliga innehåll och inte överlämnas till mekaniskt räknande som sen ska tolkas (Esaiasson m.fl., 2007:224-225). Det skapar vissa reliabilitetsproblem eftersom att det är svårare att förklara vilka mekanismer som styr tolkningen av materialet.

Även om uppsatsen belyser just resonemang kring en fast förbindelse över Öresund så är inte den s.k. *argumentationsanalysen* lämplig eftersom att uppgiften

i sig inte handlar om hur en aktör argumenterar eller hur väl denne argumenterar utan snarare handlar om ett mer klagörande av tankekonstruktioner (jfr. Boréus & Bergström, 2005:91). Ett av alternativen som jag övervägde var: *inhållslig idéanalys* som bygger på att utröna vilka tankekonstruktioner som finns i textmaterialet (Boréus & Bergström, 2005:149). Dock fanns en problematik eftersom att det krävs prövning av argumentens hållbarhet. Något som vidare skulle ha behövt ideologisktsammanställning (Boréus & Bergström, 2005:155-156). Detta hör ej till uppsatsens fokus.

3.2 Analytiskt instrument och utförande

I uppsatsen systematiseras resonemang som legat till grund för konstruktionen av en fast förbindelse över Öresund (jfr. Esaiasson m.fl., 2007:238). Uppsatsen är vad man kan kalla *idécentral*. Det innebär att istället för att ha aktörsfokus har uppsatsen snarare idéfokus där aktören spelar desto mindre roll (Esaiasson m.fl., 2007:246-247). Rent praktiskt i uppsatsen innebär det att även om aktörerna i texterna ska tas i beaktande är det idéerna och resonemangen som spelar roll för studien.

Textanalysen består av två moment: *Identifiering* och *tidsjämförelse*. Identifiering är momentet Esaiasson (2007) kallar ett klagörande av tankestrukturer (Esaiasson m.fl., 2007:238). Det innebär att man försöker klagöra och göra innehållet i en text begriplig och överskådlig. Det innebär att jag identifierar resonemang om fasta förbindelser över Öresund utifrån teoretiskt förankrade operationaliseringsmodeller som redovisas i kapitel 4.

Identifiering innebär praktiskt att aktivt fråga texten om svar på centrala resonemang om fast förbindelse över Öresund (jfr. Esaiasson m.fl., 2007:237). Här tåls det att begrunda att min tolkning av materialet kommer ses som ett av flera sätt för att förstå materialet (Esaiasson m.fl., 2007:249). Detta för att inte överdriva dess betydelse. Uppsatsens uppgift är inte att undersöka några latenta idéer utan följaktligen bygger uppsatsen på manifesta resonemang där budskapet kan läsas ut (Esaiasson m.fl., 2007:250). Det ligger i uppsatsens intresse att klagöra och identifiera vilka budskap dokumenten bär på.

Andra momentet kallas tidsjämförelse. Detta moment handlar om att genom en historisk studie kunna se hur resonemangen förändrats över tid kring en fast förbindelse över Öresund. Det innebär att jag här studerar *utvecklingstendenser*. Det består i att se huruvida resonemangen förändrats mellan 1959-1994. Praktiskt innebär det att jag genom nedslag i materialet försöker utröna om resonemangen ändrats över tid.

3.3 Material

Vid materialval bör alla forskare sälla sitt material för att kunna utföra sin studie. Utöver det är det möjligt att man – trots ett gediget materialinsamlande och rimligt sållande – kan missa avgörande material. Just p.g.a. denna risk är det allt viktigare att kunna göra goda materialavvägningar (Esaiasson m.fl., 2007:248-249). Ibland kan avgörande resonemang finnas i annat material än det man väljer att granska och vore mer avgörande för arbetet. Just därför är detta momentet något av det mest kritiska skedet men kan genom intersubjektivitet och kritisk rannsakan och avvägning göra sig medveten och lyckas undvika problematiken (Esaiasson m.fl., 2007:249). Källmaterialet jag utgår från i uppsatsen har en hög samtidighet och äkthet när det gäller utredningar, protokoll och redovisning av visioner.

Materialet jag utgår från i studien består av offentliga dokument. Det mesta av materialet är från Statens Offentliga Utredningar bestående av utredningar om fasta förbindelser över Öresund. Det räknas som *offentlig information i textform* (Cloke m.fl., 2004:42). Det kan även definieras som *offentliga institutionella källor*. Offentliga institutionella källor är exempelvis rapporter, resolutioner och riksdagsprotokoll.

Beslutsprotokollet från 1994 är tänkt kunna berätta om den avslutande debatten och resonemanget kring beslutet att ge ett fullständigt statligt stöd till att bygga den fasta förbindelsen över Öresund.

3.3.1 Källkritisk bearbetning

Forskare behöver beakta fyra förutsättningar för att kunna lita på sitt källmaterial: äkthet, oberoendeskaper, samtidighet och tendens (Esaiasson m.fl., 2007:314). I varje förutsättning behövs det göras avvägningar och övervägningar gällande källan.

Första steget för studien är att kontrollera källmaterialets äkthet och säkerställa trovärdigheten. Det är först vid särskild oro som kontroll av materialets kemiska sammansättning o.s.v. skulle behövas (Esaiasson m.fl., 2007:318). Det innebär praktiskt att det skulle tas kemiska prover på materialet för att vara säker på dess trovärdighet. I detta fall finns det ingen anledning till att tro att det är förfalskade dokument.

Vid studier av historiska dokument såsom Öresundsrådets *Öresundsregionen* från 1969 eller SOU's utredningar (från 1962; 1967 och 1978) som en del av sin samtid bör oberoendeskaper beaktas (Esaiasson m.fl., 2007:318). Men eftersom att jag porträtterar offentliga dokumentens resonemang kring fast förbindelse mellan Sverige och Danmark behövs det få källor. Därför behövs det inte korsreferering med flera källor för att säkerställa trovärdigheten.

Berättelser som beskrivs och återberättas i efterhand kan lätt efterkonstrueras och efterrationaliseras (Esaiasson m.fl., 2007:320). Att säkerställa och avväga samtidigheten i materialet gör att man i större utsträckning kan beskriva händelsen eftersom att samtidigt material har högre detaljrikedom. Detta moment berör artiklarna publicerade 1959. Detta eftersom att jag inte har tillgång till artiklarna *per se* utan utgår ifrån beskrivningar av artiklarna. Exempelvis utgår jag ifrån Richard Eks *Öresundsbron – bli till! – De geografiska visionernas diskursiva rytm* och *Öresundsregionen – visionerna och verklighet* av Sven Tägil m.fl. (red). Dessa beskrivningar är publicerade 30 – 40 år efter att artiklarna skrivits vilket gör det extra viktigt att ta hänsyn till att samtidigheten inte är hög.

Eftersom att berättare (i detta fall skribenter och utredare) kan tänkas ha till syfte att skapa opinion eller vinkla verkligheten genom sin text är det relevant att beakta det tendensiösa i källmaterialet (Esaiasson m.fl., 2007:321). För denna uppsats är det en fördel eftersom att jag bearbetar vilka grundläggande resonemang som sker över tid gällande fasta förbindelser över Öresund.

3.3.2 Kort presentation av källmaterial

Nedan presenterar jag en tabell över mitt källmaterial med respektive tillhörande kort beskrivning.

Tabell 1: Redovisning av källmaterial

Källmaterial	Kort beskrivning
Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer av Richard Ek	En studie av det visuella- och textmaterialet som producerats och hur det förändrats över tiden.
Öresundsregionen – visioner och verklighet av redaktörerna Sven Tägil, Fredrik Lindström och Solveig Ståhl.	En historisk återgivning av utvecklingen av Öresundsregionen från sent 1800-tal till modern tids planer och utveckling av regionen.
Öresundsrådet: Öresundsregionen	Sammanställning av Nordiska Rådets möte 1969 skriven av Öresundsrådet om hur Öresundsregionen kom att se ut år 2000 och varför.
Statens Offentliga Utredningar 1962:53	Utredning om fast förbindelse mellan Sverige och Danmark med rekommenderad placering av förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör.
Statens Offentliga Utredningar 1967:54	Utredning om fast förbindelse mellan Sverige och Danmark med rekommenderad placering av förbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö.
Statens Offentliga Utredningar 1978:18	Utredning om fast förbindelse mellan Sverige och Danmark
Riksdagsprotokoll 1994/95:37	Beslut om att ge SVEDAB ekonomiska garantier till att bygga fast förbindelse över Öresund

3.4 Reliabilitet och validitet

Hur kan vi vara säkra på att de val jag gjort i uppsatsen vid val av citat och bedömning är tillförlitlig? Jag har säkerställt validitet genom att teorier och operationalisering står varandra avståndsmässigt nära och därvid undviker till viss nivå systematiska fel (jfr. Esaiasson m.fl., 2007:64-65). Jag mäter alltså det jag vill mäta. När det vidare kommer till reliabilitet är det svårare att uppvisa intersubjektivitet. Vid presentation av resultat så måste läsaren kunna lita på att de citat som valts ut och det som studien koncentrerar sig på är rätt och riktigt och det bäst lämpade och mest avgörande delen av resultatet. Uppsatsens trovärdighet har även ökad genom presentation av citat i resultatdelen. Då detta gör det möjligt för läsaren att själv se om de skulle gjort samma bedömning av materialet.

4 Operationalisering

De två operationaliseringsverktyg som jag utvecklat kallar jag *interaktionsmöjlighet* och *barriärer*. Dessa båda operationaliseringsmodeller består av tre respektive fyra analyskomponenter. Analyskomponenterna är i sin tur indelade i indikatorer och är de enheter som jag utgår ifrån för att identifiera hur de offentliga dokumenten berör fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark över Öresund. Indikatorerna gör det möjligt för mig att utreda i vilken utsträckning dokumenten beaktar särskilda element som hinder eller möjligheter till interaktion mellan geografiska enheter utifrån teoretiska utgångspunkter som i stor utsträckning redovisats i kapitel 2.

Resultatet graderas utifrån följande gradering: *mycket svag, svag, medel, stark och mycket stark*. Mycket svag grad av beaktande innebär att man har ett litet – nästan obefintligt – beaktande av aktuell analyskomponent. Det innebär i praktiken att dokumentet kortfattat och ytligt berört aktuell komponent. Mycket starkt beaktande däremot innebär att analyskomponenten frekvent eller ofta och djupt beaktas. Ingen av graderna handlar om att dokumenten måste presentera någon lösning på ett hinder. När materialet annars inte alls berör analyskomponenten betecknas den som obefintlig eller som det redovisas i tabellen – med ett streck. Denna gradering – som kommer uppvisas i kapitel 5 – gäller båda operationaliseringsmodellerna som kommer i uppkommande kapitel.

4.1 Att operationalisera interaktionsmöjlighet

För att kunna identifiera hur väl dokumenten beaktar interaktionsmöjligheterna inom Öresundsregionen använder jag mig av detta verktyg som jag utvecklat utifrån teoretiska grund jag gått igenom i kapitel 2.3. Jag har valt att utgå från Ullmans teori från 1956 om regional interaktion till denna operationaliseringsmodell. Detta för att mäta hur väl övervägda resonemangen kring förutsättningarna för en interaktiv gränsöverskridande region är i dokumenten från den tidsperioden. Det innebär att jag utgår ifrån den regionala interaktionens tre analyskomponenter: komplementaritet; mellanliggande hinder och transportmöjligheter eller som jag valt att kalla det: avståndsfriktion (Ullman, 1956:868). Jag har sammanfattat min operationaliseringsmodell av Interaktionsmöjligheter i tabell 2 nedan. Varje enskild analyskomponent beskrivs vidare för sina egna karakteristiska indikatorer.

Tabell 2: Operationaliseringsmodell av Interaktionsmöjligheter

Analyskomponent	Indikatorer
Komplementaritet	- Tillgång och efterfrågan
Mellanliggande hinder	- Överväger konkurrens med andra geografiska enheter
Avståndsfriktion	- Tidsåtgång - Kostnader

4.1.1 Komplementaritet

Grunden i komplementaritet är att geografiska enheter är kompletterande i den mån att inom Öresundsregionen ska finnas en efterfråga på varor, kunskap, tjänster, resurser, kultur och berikning från ena sidan om sundet som den andra sidan har tillgång till (jfr. Ullman, 1956:868). Operationaliseringen av detta kommer därvid bestå i att analysera huruvida dokumenten beaktar tillgång och efterfrågan på olika former av eftersträvansvärt element såsom kultur, ekonomi, kunskap eller varor (Ullman, 1956:867). Resonerar man så att sundets båda sidor har något som gör dem kompletterande av varandra och därvid ger orsak till interaktion? I vilken utsträckning beaktar man att där ska finnas efterfrågan på de tillgångar som respektive sida om sundet har? Det är denna utgångspunkt som komplementaritet har sitt ursprung i och därvid handlar om att söka efter hur väl dokumenten beaktar om de geografiska enheterna kompletterar varandra eller ej. Om man förutsätter att det finns särskilda egenskaper som respektive sida inte efterfrågar men som förutsätts behövt så är detta likvärdigt.

4.1.2 Mellanliggande hinder

Denna operationalisering bygger på hur väl man beaktar yttre konkurrens om interaktionen. Vid en operationalisering av mellanliggande hinder krävs det att man beaktar hur väl materialet tagit hänsyn till om ovanstående tillgångar finns någon annanstans än just mellan respektive sida om sundet (Ullman, 1956:868). I vilken grad beaktar man att det kan finnas yttre handelshinder som kan göra det svårare för respektive sida att söka sig till varandra. Vidare är det viktigt att påpeka att det inte behöver vara internationella handelshinder eller konkurrens utan det kan även vara andra regioner inom Sverige eller Danmark som gör det mindre attraktivt att placera eller handla med sina företag i Öresundsregionen.

4.1.3 Avståndsfriktion

Avståndsfriktion eller transportmöjlighet beräknas i två indikatorer. Dessa två indikatorer är tidsåtgång och kostnadsvärde (Ullman, 1956:868). Till tidsåtgång beaktar jag välutvecklade transportsystem och hur väl tidsåtgången beaktas för olika transportsystem och transportmöjligheter. Tar man i beaktande hur mycket det kostar för enskilda trafikanter, personer och företag att transportera sig genom Öresundsregionen? För möjligheten till förflyttning beror i hög grad på hur hög friktionen till att förflytta sig över olika avstånd är (jfr Abler m.fl., 1971:194).

Beaktandet av tidsåtgång vid förflyttning såsom på- och avstigning och väntetider på färjor eller beaktande av avgifter för transport över sundet antingen via färja eller fast förbindelse summerar det som krävs för att identifieras som ett beaktande av avståndsfriktion i dokumenten.

Det innebär att man i någon grad – ytligt eller djupt – berör huruvida avgifter och tidsåtgång påverkar förmågan att förflytta sig över sundet och därvid även minskad respektive ökad interaktion mellan de geografiska enheterna i Öresund.

4.2 Att operationalisera barriärer

I detta kapitel operationaliserar jag begreppet barriärer. I begreppet barriärer inkluderas även nationsgränsen – och har en central roll. I kapitel 2.2 så berörs barriärer i att nationsgränsen är ett hinder i interaktionen mellan geografiska enheter. Jag utgår ifrån hur dokumenten beaktar förekomsten av barriärer och hinder för interaktion mellan geografiska enheter. Utöver att se nationsgränsen som en barriär mellan geografiska enheter finns det ett flertal andra barriärer. Dessa kan vara: språkbarriärer; tidzonsskillnader; fysiska berg eller sjöar; kulturella eller socioekonomiska skillnader; internet eller telefontillgång; begränsad mottagar- eller sändarkompetens; politisk och nationell protektionism; telefonsaxa; kommunikativa flaskhalsar (Nijkamp m.fl., 1990:239).

Jag har sammanställt dessa olika barriärer till geografiska barriärer; kulturella barriärer; politiska barriärer; kompetensbarriärer. I tabell 3 kan vi se varje enskild analyskomponent med små respektive särskilda indikatorer. Vidare beskrivs varje analyskomponent och dess indikatorer i följande kapitel.

Tabell 3: Operationaliseringsmodell av Barriärer

Analyskomponent	Indikatorer
Geografiska barriärer	- Tidszonskillnader - Berg eller vatten
Kulturella barriärer	- Språkbarriärer - Kulturskillnader
Politiska barriärer	- Nationsgränsen (tullar etc. etc.) - Inhemsk politik
Kompetensbarriärer	- Låg sändar- och mottagarkompetens

4.2.1 Geografiska barriärer

Denna analyskomponent beror på hur väl källmaterialet beaktar berg, vatten och geografiska tidszonskillnader som barriärer för interaktion mellan Öresundsregionens geografiska enheter (jfr Nijkamp m.fl., 1990:239). Tidszonskillnader kommer inte vara av relevans i denna studie eftersom att Danmark och Sverige är inom samma tidzon. Men att inte beakta tidsskillnader om det hade gällt regioner med längre avstånd mellan varandra vore oförsiktigt. Operationaliseringen bygger på hur väl dokumenten beaktar fysiska hinder eller försenanden av interaktion mellan geografiska enheter såsom vatten och berg.

4.2.2 Kulturella barriärer

Kulturella skillnader och språkbarriärer kan fungera som barriärer mot interaktion mellan geografiska enheter (Nijkamp m.fl., 1990:239). Det är med denna utgångspunkt jag har gjort min operationalisering av kulturella barriär. Operationaliseringen innebär att jag söker efter hur väl dokumenten beaktar kulturella barriärer. Den kulturella barriären kan vara skillnader i arbetsplatsen kultur, sedesskillnader och språkskillnader som försvårar kommunikationen mellan olika parter vi exempelvis handel och utbyte av information och kunskap. Hur beaktar dokumenten kulturella skillnader och språkskillnader? Ser man både fördelar och nackdelar och ser man både hinder och möjligheter med dessa skillnader?

4.2.3 Politiska barriärer

I denna analyskomponent beaktas nationsgränsen som ett politiskt hinder där interaktionen förhindras antingen genom förtullningar eller stängda gränser i form av isolationism. Men även ta i beaktande av inhemsk nationell politik som kan ha egna nationella intressen som står i kontrast till interaktion (Nijkamp m.fl., 1990:239). Tar källmaterialet nationella politiska intressen i beaktande? Kan intern inhemsk politik agera som ett isolerande element av nationen och därvid förhindra eller försvåra interaktion och viljan till interaktion? Beaktar man att inre nationella angelägenheter eller politiska agendor såsom protektionism och isolationism?

4.2.4 Kompetensbarriärer

Denna analyskomponent består av en indikator: nivån på mottagar-sändarkompetensen (Nijkamp m.fl., 1990:239). Hur väl beaktar dokumenten att det kan finnas kompetensbarriärer i möjligheten i att ta till sig kunskap och varor från respektive geografiska enheter om sundet? I vilken grad beaktar man utifall enheterna har ungefär samma kompetens eller ej? Beaktar man hur detta påverkar förmågan att interagera?

5 Resultat

I denna del presenteras vilka resultat jag fått ur källmaterialet utifrån mina operationaliseringsmodeller. Resultatet redovisas utifrån operationaliseringsmodellerna: interaktionsmöjligheter och barriärer. Varje resultatdel från respektive operationaliseringsmodell delas in i respektive analyskomponenter. Redovisningen av resultatet består av två moment: representativa citat ur urval från källmaterialet samt sammanfattad redovisning av resultaten i avslutande kapitel av respektive operationaliseringsmodell i tabellform. I den sammanfattande redovisning summerar jag i vilken beaktningsgrad som dokumenten uppvisat för respektive analyskomponent.

5.1 Interaktionsmöjligheter

5.1.1 Komplementaritet

”För orter inom Hälsingsborgssektorn skulle däremot en HH-förbindelse ge förbättrade lägesvärde. Dess vinster blir dock ganska små i jämförelse med vad som kan åstadkommas inom Malmösektorn med en KM-förbindelse. Skälet härför är den redan nu korta restiden mellan Hälsingborg och Helsingör.” (SOU, 1967:54:215)

Statens Offentliga Utredningar beaktar här att Köpenhamn-Malmö-linjen (KM-förbindelsen) kan för regionen i stort generera större kapital och styrka. Det bygger på att de beaktar att långdistanskörningar påverkas ytterst lite av en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör medan att en KM-förbindelse kommer ge en ökad kortdistanskörning. Utredningen uppvisar att där finns tillräckligt mycket av komplementaritet mellan de geografiska enheterna för att det ska uppstå interaktion.

”Styrkan av den näringsfrämjande effekten beror först och främst på storleken av då befolkning, den arbetskraft och den produktion av varor och tjänster som knyts samman genom förbindelsen.” (SOU, 1967:54:216)

Här beaktar man de fördelar som finns att interagera över Öresundet. Man finner att det finns fördelar för båda sidor om sundet till ökat utbyte och därför öka interaktionen. Man menar att synergier kommer uppstå eftersom att på båda si-

dorna om sundet söks det den kompetens och de varor som det tillgås på respektive sida om sundet.

”Inom vetenskap och kulturliv skulle positiva effekter kunna uppnås genom de förbättrade kontaktmöjligheterna som en öresundsförbindelse, särskilt i KM, skulle medföra.” (SOU, 1967:54:218).

Här beaktas kulturella- och specialistkunskaper samt att en fast förbindelse kan skapa synergier och göra Öresundsregionen konkurrenskraftigare. På ett sätt kan det påstås att det handlar om att internationellt göra sig konkurrenskraftig men jag finner det rimligt att anta att där finns en viss nivå av beaktande av tillgång- och efterfrågan. Där båda sidorna söker kunskap som respektive sida tillhandahåller och tillsammans kan det därvid skapas ytterligare synergieffekter.

”En fast förbindelse i södra läget medför att invånarna i sydvästra och östra Skåne får sitt område för rekreation vidgat åt väster [...]. En förbindelse i norra läget medför att befolkningen från den svenska sidan får rörligt friluftsliv för bekvämare förbindelse med de attraktiva områdena i Nordsjälland.” (SOU, 1967:54:190).

Här fortsätter samma utredning beskriva hur väl man anser att förbindelserna – antingen i mellan Helsingborg-Helsingör eller mellan Köpenhamn-Malmö – skapar olika rekreativsmöjligheter även om det inte endast beaktas hur väl sundets respektive sidor är komplementära. Vidare kompletteras det med detta citat från SOU 1967:54:

”Utbytet på det kulturella området kan emellertid beräknas bli ömsesidigt.” (SOU, 1967:54:171)

Detta visar på ett övergripande beaktande av att där finns en vilja att konsumera varandras olika kulturer och att det trots allt är båda sidor som kan bli vinnare på utbytet. Det uttrycks att utbytet mellan Skåne och Själland kommer ha ett berikande och ömsesidigt utnyttjande av varandra inom rekreation. Bo Nilsson från Socialdemokraterna visar sin övertygelse om detta likaså.

”Det kommer att öppna nya möjligheter för kulturellt utbyte mellan Skåne och Själland och mellan Sverige och Danmark i övrigt.” (Riksdagens Prot. 1994/95:37, Bo Nilsson)

Han berättar att han anser att en fast förbindelse över Öresund kommer skapa möjligheter för ett kulturellt utbyte. Det visar på att det finns ett behov av att söka varandras respektive kulturella tillgångar. Därvid komplementära till varandra. I denna komplementaritet – förklarar Bo Nilsson – finns en möjlighet att skapa ytterligare kunskap i regionen. En form av synergieffekter antas komma fram ur utbytet eller ”handeln” av kultur som han påstår utvecklas genom den fysiska länkens potens. Bo Nilsson menar ytterligare att utbytet kommer påverka i samma – om inte större – utsträckning sjukvård och medicinteknisk utveckling i regionen.

”På sjukvårdens och medicinteknikens område kommer det att bli ett styrkebalte med fyra universitetsjukhus och betydande kunskap och utveckling när det gäller hälso- och sjukvården. Dessa knyts ihop med den fasta förbindelsen.” (Riksdagens Prot. 1994/95:37, Bo Nilsson)

Miljöpartiets Marianne Samuelsson bestrider Bo Nilssons uttalande om att den fasta förbindelsen skulle generera någon särskild kunskap eller utvecklad vetenskap. Hon menar på att en bro inte är vägen mot ökad interaktion och utveckling överhuvudtaget och allra minst inom universitetsvärlden och medicinteknisk utveckling.

”Var finns det något som säger att en bro ger ett ökat universitetsamarbetet? Det är faktiskt ganska omodernt att tro att man idag mellan universiteten transporter rapporter med lastbilar eller bilar. Det sköts vi elektronisk post och med modern data-teknik. För det behövs det ingen bro.” (Riksdagens Prot. 1994/95:37, Marianne Samuelsson)

Marianne Samuelsson poängterar ett viktigt moment i studiet av en fast förbindelse över Öresund som handlar mer om utifall en fast förbindelse är vägen till interaktion inom Öresundsregionen och mellan Sverige och Danmark. Hon fokuserar på något som snarare påminner om en kommunikationsdebatt eller avståndsfriktionell diskussion där det handlar om förmågan att interagera mellan geografiska enheter.

5.1.2 Mellanliggande hinder

Denna analyskomponent är ytterst svagt representerad i materialet är starkast beaktat i SOU 1978:18. Det är också från denna utredning som kommande citat är tagna ifrån och därvid mest beaktade i uppsatsen när det kommer till denna analyskomponent. Däremot ska det påpekas att det lilla beaktande som visats i dokumenten mer eller mindre endast varit positivt inställda och inte trott på några större hinder utan snarare mest sett möjligheter.

I Statens Offentliga Utredning från 1978 finns en svag representation där man talar ytterst lite om omgärdande handelshinder eller beaktat interaktion mellan de två geografiska enheterna Skåne och Själland. Man har ytterst lite beaktat att det kan finnas interaktionshinder där Danmark och Själland hellre skulle vilja interagera med kontinentens regioner framför en isolerad region i Norden. Däremot har man i större utsträckning beaktat hur företagen är bundna till olika delar av omgärdande områden.

”Företag i Skåne är bundna till det egna landskapet, Mellansverige och Västeuropa.” (SOU, 1978:18:265)

Citatet beskriver hur dokumenten beaktat hur olika företag i främst Skåne är förankrade i den egna regionen, nationen och Europa. När utredningen från 1978 jämförde Köpenhamns och Malmös konkurrenskraft – gentemot varandra och

världen – ansågs det inte vara mycket skillnad mellan enheterna. Köpenhamn uppvisade endast upp en mer fördelaktighet och konkurrenskraft gällande kontaktnätverk i Europa. Vilket mycket väl borde ha tagit i större beaktande eftersom att just denna faktor kom att kunna göra en viss skillnad för regionens dynamik.

”Det är egentligen endast i jämförelse med utlandet i övrigt som Köpenhamnsregionen har konkurrenskraftiga kontaktandelar.” (SOU, 1978:18:266)

Vidare har det beaktats var grossisterna i regionerna köper varor ifrån och hur det kan påverka förmågan att interagera med respektive geografiska enheter. Det visar att det redan finns en viss vilja till interaktion mellan Danmark och Sverige i form av varuhandel mellan danska grossister och svenska varuproducenter.

”Längst ner i kedjorna av underleveranser finns ett visst samband mellan danska och svenska produktionssystem. Det är då vanligen fråga om grossister i Köpenhamn, som köper varor från företag i Mellansverige och Småland.” (SOU, 1978:18:265)

Det jag finner intressant och varför jag presenterar citat är att det inte redovisats om där fanns mellanliggande hinder i form av konkurrens av Tyskland, Polen eller delar av Västeuropa om rollen som interaktionspartner med det danska Själland. Skåne ses som en självklar interaktionspartner. Man har alltså beaktat det i viss grad men inte långt nog för att kunna säga sig ha någon relevant grad av beaktande av mellanliggande hinder.

5.1.3 Avståndsfriktion

Avståndsfriktion är en av resultatdelens mest beaktade analyskomponent. Där det är mellan Mycket stark och Medelstark förekomst av beaktande av avståndsfriktion. Däremot syns det att två avvikelser uppstår i Öresundsrådets sammanställning från 1969 och i Riksdagsprotokollet från 1994. Det som visar på att källmaterialet uppvisar ett beaktande av avståndsfriktion är i huvudsak att man beaktar tidsåtgång och kostnader som kan tänkas förhindra förflyttning över sundet.

Ett återkommande tema i artiklarna från 1959 (Kvällsposten och Expressen) är att Skåne och Själland kommer få en stor befolkningsökning. Denna befolkningsökning ser skribenterna nästan uppenbar och ifrågasätter ej om det överhuvudtaget kommer förändras. Tillsammans med utgångspunkten – att ”Örestadsbon” är en resande medborgare som arbetar på en plats och bor på en annan och har sin fritid på en tredje – krävs det en kraftig utbyggnad av transportsystemen (Ek, 2003:241). Detta resonemang är en grundläggande marknadsekonomisk inställning att om där inte finns något behov byggs transportsystem aldrig eller sällan ut (Ullman, 1956:867). Resonemanget är återkommande när det gäller de tidiga källmaterialen. Vidare så resonerar skribenterna i dessa artiklar för både en sydlig förbindelse och en nordlig förbindelse. Den sydliga förbindelsen är förbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö och den nordliga förbindelsen är placerad mellan Helsingborg och Helsingör.

Det utbyggda trafiknätet av järnvägar och motortrafikleder över sundet och mellan de olika agglomerationscentrumen kring sundet – menar man på i Kvälls-posten – komma att lösa de svårigheter som medförs vid transport. Då man försöker minska tidsåtgången för individen mellan geografiska enheter inom Öresundsregionen – eller Örestad, Nordens San Francisco och jättestaden vid Sundet som det även kallades (jfr. Ek, 2003:238; Wieslander, 1997:80-81) – genom goda transportmöjligheter över sundet. Resonemanget är återkommande och är en central ingång till varför fasta förbindelser över sundet någonsin var av intresse. När jag studerar 1962 års utredning av fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark finner jag följande citat:

”Väntetider och extrema köbildningar torde komma att nästan helt elimineras. Särskilt skulle fördelarna i detta avseende vara stora för järnvägstrafiken, som även skulle kunna tillgodoräkna sin reduktion av tidsödande växlingsarbete. Härtill kommer påtagliga fördelar för trafikanterna i form av bl.a. kortare res- och transporttider.”(SOU:1962:53:27).

”Anläggandet av fast förbindelse över Öresund kommer vid angivna förutsättningar ett medfört betydande tidsbesparing för trafiken mellan stora och tätbefolkade områden.” (SOU, 1962:53:110)

Citaten ovan berör utifall en fast förbindelse – antingen tunnel eller bro – hade placerats någonstans mellan Skåne och Själland. Det påpekas tydligt att den tid det tar för en person att transportera sig från punkt A till punkt B och tillbaka påverkas tydligt av transportsystemens möjlighet att röra sig fritt och utan växlingsarbete; på och avstigning; väntetider osv. Dessa tidsförörseningar är något som man i rapporten tar i stort beaktande. Man påpekar även vidare i samma rapport hur trafikanter (i huvudsak lokal godstrafik, persontrafik och personbilstrafik) resonerar i sitt val av transport:

”Trafikanternas val av resväg beror på flera faktorer, varav väglängden och restiden samt utgiften kan antagas vara de viktigaste.” (SOU, 1962:53:108)

Citatet behandlar vilka faktorer som en trafikant överväger när hen vill röra sig över jordens yta. Detta förutsätter att människor och företag agerar rationellt. Två element: restid och kostnad som båda är beståndsdelar i det vi kallar avståndsfriktion är starkt beaktade. Även om rapporten även berör mycket mer än detta så ser vi tydligt att möjligheten till att röra varor och människor mellan Skåne och Själland är central i texten.

”[Taxor] vid färjedrift är i hög grad beroende av de löpande kostnadernas storlek, medan det vid en fast förbindelse med tillräcklig kapacitet uppnår en långt större frihet vid avvägningen av taxorna.”(SOU:1962:53:26).

Här uttrycker utredningen inte bara nackdelen med fortsatt färjedrift och de påföljande kostnaderna med det – utan även – ett egenvärde i att kunna göra andra avvägningar med taxan vid en fast förbindelse. Kanske kan man beakta andra saker eller så väljer man att fokusera på att behålla låga avgifter.

”Resmotståndet inrymmer en rad komponenter ägnade att minska eller försvåra resandet, t.ex. kostnad i form av färjeavgift, tidsspillan på grund av väntetider vid färjelägen m.m. [...] Vid överflyttning av trafik till en fast förbindelse reduceras resmotståndet genom kortare restid samt bortfall av väntetider. Å andra sidan ökas resmotståndet genom högre körningskostnader och eventuella broavgifter.” (SOU, 1967:54:204-205)

Detta citat berör samma tema som SOU 1962:53. Både tidskostnader och avgifter – d.v.s. avståndsfriktion beaktats. Här lyckas det däremot identifieras mer exakt vilka effekter resmotståndet har på trafikanterna. Utredningen belyser tydligt att ifall trafikanterna hade valt (eller blivit hänvisade till) en fast förbindelse istället för att behöva stå stilla under väntetiden för på- och avstigning från färjorna så hade resmotståndet eller avståndsfriktionen minskat och således gjort det möjligt för fler trafikanter att transportera sig över sundet. Även om bränslekostnader och kostnad ökat en aning.

”Med en fast vägförbindelse ökar naturligtvis rörelsefriheten och minskar osäkerheten.” (SOU, 1978:18:267)

I ovan citat ur SOU 1978:18 uttrycks en övertygelse om att fasta förbindelser är en förutsättning för interaktion och ökande etablerings- och handelsmöjligheter. Men vidare så beaktas även frågan om avgifter och avgiftsfrihet som ett försvårande respektive underlättande av interaktion mellan geografiska enheter. Man anser att låga avgifter och avgiftsfrihet är alternativ till att kunna utnyttja den fasta förbindelsen och öka interaktionen så mycket som möjligt.

”Lägre avgifter eller avgiftsfrihet kommer att medföra en mer omfattande kortväga godstrafik, särskilt över en sydlig fast förbindelse.” (SOU, 1967:54:101).

Citatet belyser vidare att avgiftens storlek är signifikant för hur stor del av potentiella trafikanter, person och företag väljer att transportera sig via och/eller pendla/etablera sig inom Öresundsregionen. Vidare beaktar man avgiftsnivån i ett samhällsekonomiskt perspektiv och hur effektivt man kan använda sig av förbindelsen och i vilken utsträckning det påverkar samhället.

”Ju lägre avgiftsnivån sätts, desto effektivare kan förbindelsen utnyttjas sett från samhällsekonomisk synpunkt under förutsättning att ökad trafik inte medför negativa konsekvenser i andra avseenden från samhällets synpunkt.” (SOU, 1978:18:293)

Vikten som läggs vid att man vill effektivisera och förminska avståndsfriktionen och öka interaktionsmöjligheten. Detta vill man alltså påstå beror på stor del av avgiftens storlek. Avgiftens storlek menar SOU 1967:54 på påverkar även införslin av vissa varor. Vid högre avgifter behövs det ta i hänsyn att det kan te sig svårare för vissa varor med låga varuvärden att passera sundet.

”[Gods], som med hänsyn till transportavstånd eller varuslag inte kan väntas passera Sundet eller som med till sitt låga varuvärde inte kan anses tåla överföringsavgifter av den storlek[en]” (SOU, 1967:54:99)

Här påtalas en problematik gällande avgifter och huruvida varor med låga värden har mindre motståndskraft mot avståndsfriktionen. I viss mån kan man påstå att detta är en barriär som förhindrar interaktion och bör definieras som barriär p.g.a. sitt släktskap med förtullningar och liknande förseningar och förhindrande. Men eftersom att ingen av barriärdefinitionerna inkluderar avgifter, kostnader och tid som barriär faller detta beaktande under ”avståndsfriktion”.

”Det tar 30 minuter från centrum i Malmö till centrum i Köpenhamn, det tar ungefär lika lång tid från Norrmalm till Södermalm, inte om man åker taxi förstås, då tar det längre tid innan man fått fatt i en taxi” (ÖR, 1969:7)

Citatet är från en delegat från Nordiska Rådets möte 1969 och redovisas tidigt i Öresundsrådets sammanställning. Det delegaten och Öresundsrådet berättar med detta citat är att drömmen om Öresund som en agglomeration av flera stora centralorter kräver ett välutvecklat transportsystem för att inte förhindra genom tids-spillan. Genom att jämföra med Stockholm som är en enda stor stadsagglomeration så vill det påpekas – inte bara samhörigheten – utan också möjligheten att uppnå närhet genom goda förbindelser mellan dessa geografiska enheter. Man tar sig an tidens betydelse och hur väl det hänger samman med bilden av Öresundsregionen.

Det påvisar vilken vikt man lägger vid transportsystemen och dess betydelse för både individuell frihet och samhällsekonomi. Vidare beskrivs det i samma sammanställning av Öresundsrådet hur denna vidsträckta region genom transportsystemen kan bindas samman.

”Trots att regionen mäter 200 km tvärs över är restidsavstånden mindre än i de flesta storstäder idag” (ÖR, 1969:13).

Citatet beskriver en tätt infrastrukturellt knuten region. En region där det är lätt att transportera sig mellan det urbana landskapet och glesbygden genom breda motorvägar; genom staden på spårbunden lokaltrafik och på järnvägens 300km/h snabba tåg mellan de stora regionala centrumen: Kristianstad, Hässleholm, Eslöv, Lund, Malmö, Roskilde, Köpenhamn, Helsingborg, Helsingör och Köge på kortare tid än inom vissa storstäder (ÖR, 1969:10, 13). Man betonar att regionens utbyggda infrastruktur för individuella färdmedel har minskat tids-kostnaden för transport av varor och produkter så mycket att utländska företag valt att lägga sina filialer i Öresundsregionens 15-20 olika centrum (ÖR, 1969:13).

5.1.4 Sammanställning av Interaktionsmöjlighet

I tabell 4 redovisas en sammanställning av resultatet från Interaktionsmöjligheter. I korstabellen syns följande: respektive analyskomponent och respektive enhet av källmaterialet. Jag har summerat varje materialenhet och analyskomponent i varje ruta i vilken sammanlagd grad av beaktande av analyskomponent som uppvisas i den specifika materialenheten. Jag har använt mig av samma gradskala som när jag redovisat i tidigare kapitel om varje enskild analyskomponent.

Vid första anblick syns det att Avståndsfriktion är den mest representerade analyskomponenten trots att den har ett kraftigt minskat beaktande i Öresundsrådets sammanställning från 1969 samt i Riksdagens protokoll 1994/95:37. Komplementaritet å andra sidan är inte alls lika starkt beaktat men trots allt närvarande i nästan alla dokumenten. Det innebär att man har beaktat i huvudsak tillgång- och efterfrågan mellan Skåne och Själland. Man har alltså beaktat huruvida respektive sida om sundet är kompatibla i fråga om varuutbud och tjänsteutbud respektive varutillgång och tjänstetillgång. Men även när det kommer till det kulturella utbytet mellan geografiska enheter inom Öresundsregionen. Vi ser dock en blandad förekomst av komplementaritet bland materialenheterna där det varierar alltifrån ”ingen förekomst” till stark grad av beaktande.

Tabell 4: Sammanställning av Interaktionsmöjligheter

Källmaterial	Analyskomponenter		
	Komplementaritet	Mellanliggande hinder	Avståndsfriktion
Artiklar	Mycket svag	Mycket svag	Medel
SOU 1962:53	-	-	Mycket stark
SOU 1967:54	Stark	-	Mycket Stark
Öresundsrådet 1969	Stark	-	Svag
SOU 1978:18	Mycket svag	Svag	Mycket stark
Riksdagens Protokoll 1994/95:37	Medel	-	Mycket svag

Mellanliggande hinder är en ytterst svagt närvarande analyskomponent i hela materialunderlaget. Men är representerat eller har snarare ”mycket svag grad av beaktande” i artiklarna från 1959 och svagt närvarande i SOU 1978:18. Man missar alltså i stor del av materialet att inte beakta utifall det finns hinder i form av konkurrerande geografiska enheter i närområdet för respektive region och därvid kan vara ett hot för interaktion mellan Öresundsregionens geografiska enheter.

5.2 Barriärer

Här redovisar jag resultatet av uppsatsens barriär-analys. Varje analyskomponent bearbetas i varsitt kapitel och redovisas genom citat och kommentarer på materialet. Hela kapitlet om resultatet av Barriärer avslutas med en sammanställning av alla analyskomponenterna och materialenheterna i en med tabell tillhörande kommentarer på övergripande och sammanställda resultat.

5.2.1 Geografiska barriärer

Överlag beaktas överlag de geografiska barriärerna ytterst lite som hinder för interaktion. Men i Öresundsrådets utredning presenteras ett historiskt avsnitt där de beskriver Öresunds historia. Där påtalas det att från vikingatiden fram till nyare tider var det lättare att transportera sig över vatten än att transportera sig över land (ÖR, 1969:23). Antagligen vill man påtala möjligheterna till interaktion över vatten har historiskt sett varit av högre intresse och därför även 1969 var möjligt och önskvärt (ÖR, 1969:23). Den andra anledningen kan vara att påpeka att det är möjligheten till transport som gör interaktion mer eller mindre möjlig. Det vill säga transportsystemens utvecklingsgrad. För om man tidigare jämförde mellan att röra sig över snåriga skogsområden och att röra sig över vatten som var mycket lättare så valdes det transportsystem som innebar minst ansträngning och minst avståndsfriktion. Även om dessa två möjliga anledningar inte utesluter den ena eller andra.

”Trafikmängdsberäkningarna blir därmed lika löst grundade och därmed riskera miljön att få ta belastningen av en ökande trafik.” (Riksdagens Prot. 1994/95:37, Olof Johansson)

Även om det inte helt och hållet kan definieras som geografisk barriär utan snarare mindre beaktande. Detta är ett geografiskt närmande där miljön diskuteras och därvid kan anses som någon form av barriär. Det beskrivs återkommande hur miljön påverkas av en fast förbindelse över Öresund och att man bör vidare diskutera frågan om miljöpåverkan i ärendet.

5.2.2 Kulturella barriärer

Det beaktande som finns i dokumenten är i huvudsak ytterst lite beaktande av kulturen som barriärer för interaktion utan snarare som möjligheter för möte och synergieffekter. Övergripande kan vi se att beaktandet av kultur som barriär är mycket svag, svag eller ej förekommen.

När jag studerar materialet som baserar sig på Kvällsposten och Expressen från 1959 gällande Öresunds- eller Örestadsvisionen finner man en svag förståelse om hur de skilda språken kan vara barriärer i integrationsarbetet mellan de båda diffusa geografiska enheterna.

I uppslagen beskrivs det hur Öresundsregionen inom några decennier efter 2000 inte längre finns språkliga skillnader mellan Öresundsregionen medborgare. Där danska och svenska kring sundet inte längre finns utan snarare ett gemensamt språk geografiskt orienterat till Öresundsregionen eller som det även kallas: Örestad. (Wieslander, 1997:78).

Detta porträtteras som nästan oundvikligt och är – enligt artiklarna – ett resultat av ökade kommunikationsmöjligheter och fysisk sammanväxt av städerna kring sundet kom att skapa en interregional gemenskap. Detta trots att man inte beaktat politiska viljor; konsekvenser; juridisk problematik; inre nationell likriktighet inom språkundervisning och skolsystem.

”Trafikflödet mellan två länder hämmas också av sådana olikheter som språkskillnader, olikheter i levnadsförhållanden, skilda trafikbestämmelser m.m. (SOU, 1967:54:205)

I citatet ovan beskrivs språket, levnadsförhållanden och trafikbestämmelser vara nyckeln till trafikflödet mellan de geografiska enheterna Skåne och Själland. Detta beaktande är ytterst svagt men prickar mitt i prick eftersom att citatet beaktar både språk och kultur som ett visst hinder av interaktion. Men detta beaktande gäller i huvudsak endast trafikflödet och inte all interaktionen mellan Skåne och Själland. Kan vara svårt att beakta Öresundsregionen som en enhetlig geografisk region om trafikflödet mellan Skåne och Själland är svagt eller frånvarande. Vidare så påpekas det i Öresundsrådets sammanställning att språkskillnaderna blir – efter en annars integrerad region – den enda barriär av betydelse för en fullständig integration av de båda halvorna av Öresundsregionen.

”Med en framtida helt integrerad Öresundsregion blir endast språkskillnaden av någon betydelse som barriär för pendlarströmmarna.” (ÖR, 1969:56).

Vad man egentligen menar med en integrerad Öresundsregion till övrigt lämnar jag till läsaren till tolkning. Men det som är relevant är att Öresundsrådet försöker beakta språkskillnaderna. Öresundsrådet lägger uppenbarligen ingen större vikt vid att beakta kulturella barriärer och redan tidigt i sammanställningen berättas det en övertygelse om att kulturella barriärer nästan automatiskt kan lösas genom grundläggande språkutbildning.

”Alla språkliga problem är lösta inte minst genom den elementära språkundervisningen.” (ÖR, 1969:14).

Öresundsrådet försöker i sin sammanställning – om än en aningens kortfattat och möjligen ytligt – bearbeta de språkliga barriärer som kan tänkas komma till hinder för integrationen av Öresundsregionen. Man menar att dessa barriärer är

lättpasserade genom nästan ”simpel” utbildning. Vidare så visar utredningarna och dokumenten en tendens att vilja förstärka de fördelar som kan uppstå i ett möte mellan de geografiska enheterna. Men det uttrycks ytterst lite om hur de kulturella barriärerna ska nedmonteras, undvikas eller bearbetas.

Öresundsrådet trodde att Öresundsregionen år 2000 kom att inneha gemensam tv och radiosändning och där ”[...] Öresundsregionens kulturella tradition får ett klart uttryck” (ÖR, 1969:13). Man till och med gick så långt i sin kulturella integrationsplan att påstå att redan under 1980-talet skulle regionens befolkning inte längre fråga varandra om man var dansk eller svensk utan snarare gå utifrån kommun. (ÖR, 1969:13). Detta förhållande och barriärsignorering är ett återkommande tema både inom Öresundsrådets sammanställning och inom utredningarna.

”Inte desto mindre framstår det klart att [inom vetenskap och kultur] positiva effekter skulle kunna uppnås genom de förbättrade kontaktmöjligheter som en öresunds-förbindelse [...] skulle medföra.” (SOU, 1967:54:170)

I ovan citat från SOU 1967:54 presenteras det förstärkande av de kulturella synergieffekter regionen kommer att få uppleva om Öresundsregionen får en fullständig integration – om man väljer att tro utredningen. Det förespråkas interaktion mellan Öresundsregionen olika geografiska enheter genom välutvecklade och flertalet transportsystem. Vidare berörs de kulturella förutsättningarna i en viss mån när man studerar SOU 1978:18. Detta när man spekulerar huruvida fasta förbindelser över Öresund kan ha några märkbara effekter på näringslivet eller ej.

”Sannolikheten för att fasta förbindelser över Öresund skall ge nämndvärda effekter på näringslivets verksamheter i Öresundsregionen bestäms av dels de faktiska förhållandena i fråga om transportmöjligheter, marknadsbilder, organisationsstrukturer m.m., dels beslutsfattarnas attityder till omgivningen och förväntningarna om framtiden.” (SOU, 1978:18:267)

När jag studerar detta till synes svagt kulturellt betingade citat finner jag att utredningen faktiskt – om än ytligt – behandlar kulturella barriärer. Detta eftersom att marknadsbilder, organisationsstrukturer och inte minst attityderna hos beslutsfattarna kan i stor mån vara beroende på kultur. Att beakta dessa är att beakta kultur i en viss grad.

5.2.3 Politiska barriärer

De politiska barriärerna i dokumenten är en av de barriärer som beaktas nästan genomgående – i olika grader förstås – i respektive källa. De tidigare dokumenten beaktar inte politiska barriärer i nästan någon form alls eftersom att man i huvudsak inte diskuterar nationsgränsen som begränsande och försvårande gräns dragen rakt igenom Öresundsregionen.

I artiklarna från 1959 porträtteras Öresundsregionen eller Örestad som en region som växer fram utan några som helst politiska interventioner (Wieslander, 1997:78). Att inte beakta inhemsk politik, demokratiska processer, nationsgränsens försvårande av interaktion är i sig ofarligt men är i sig trots allt naivt. Att inte beakta nationsgränsens försvårande legislativa funktion är ytterst problematiskt eftersom att det kan fungera som en barriär mot interaktion mellan geografiska enheter och bör därvid beaktas och inte ignoreras. Dock är det något som beaktas i mycket större utsträckning i SOU 1978:18 och Riksdagens protokoll 1994/95:37. Inom Öresundsrådets sammanställning finns där ett visst beaktande av nationsgränserna och deras isolerande effekter av respektive region. Dock skrapar man endast på ytan och konstaterar snarare de politiska barriärernas existens än att finna någon lösning på det.

”Förutom dessa tre faktorer kan nämnas olikheter i skattesystemet, vilket kan leda till dubbelbeskattning i vissa fall.” (ÖR, 1969:56)

I citatet ovan beaktas det som kan betraktas som en barriär kopplat till separata nationsbaserade skattesystem. Men de nationellt betingade barriärerna verkar Öresundsrådet snarare tro sig lösa per automatik.

”De sociala, rättsliga och ekonomiska hinder i form av tullar, avgifter, olikartad lagstiftning etc som i dag försvårar kontakterna över Öresund kommer så småningom att försvinna.” (ÖR, 1969:101).

Öresundsrådet ser nationsgränsens närvaro i Öresund som ett hinder. Den beaktas i mycket hög grad som en barriär för interaktion och handel över gränsen. Nationsgränsen bromsar upp interaktionen genom att ha osynkroniserad lagstiftning där man tar ut tullar när man rör sig över sundets vatten. Vid bearbetning av materialet fann jag att lagstiftning påverkas interaktionen mellan Öresundsregionens olika geografiska enheter på mer än ett sätt. Det visar sig att lagstiftningen – som är bunden till nationsgränsen – kan hindra viljan till bosättning, arbete och handel i regionen.

”Med nuvarande lagstiftning skall i stort sett alla utlänningar kunna utestängas från möjligheten att köpa fritidshus i Sydsverige, om det visar sig att efterfrågan från utlandet blir så stor att den verkar prisuppdrivande.” (SOU, 1978:18:274)

Ovan citat visar på den kritik man riktar mot de osynkroniserade lagstiftningar som fanns – och inte minst de lagstiftningar som utredningarna ser som hinder för att Öresundsregionen skulle kunnat bli integrerade med varandra. Vidare beaktas de egna lagstiftningarna och beslutprocesserna om regionplanering i respektive nation (jfr. SOU, 1978:18:246).

”Regionplaneringen [i Danmark] skall utföras i överrensstämmelse med de riktlinjer som anges i landsplanesammanhang. På motsvarande sätt skall kommuners planering och anslagsdispositioner utföras i överensstämmelse med regionplaneringens riktlinjer.” (SOU, 1978:18:245)

Man kan milt påstå att detta är av stor relevans för regionalpolitiska planer där det krävs att man koordinerar olika nationella och regionala system och dess beslutsorgan för att slutligen kunna utföra en juridiskt och regionalt tillfredställande och synkroniserad plan. Vidare uppvisar man i materialet även ett beaktande av inhemsk politisk vilja. Detta framstår tydligast i Riksdagens protokoll 1994/95:37 av ett flertal politiker. Inte minst beaktar man i första hand den politik som drivs i Sverige i fråga om att spekulera i Agenda 21 om det ekologiska samhället på att ett brobygge inte hör till tiden eller till de ideal som är eftersträvansvärda.

”I skenet av Agenda 21 kan man säga att Öresundsbron är ett förlegat projekt [...]”
(Riksdagens Prot. 1994/95:37, Gudrun Lindvall)

Det Gudrun Lindvall påpekar här är något som i viss mån kan vara svårt att beakta i förtid eftersom att det är svårt att förutspå. Det är först i Riksdagens protokoll som detta påpekas att den inhemska politiska strömningen inte eftersöker detta. I övriga dokument verkar det te sig vara en naturlig följd i samhället att en fast förbindelse skall byggas. Dock ska det påpekas att de beaktande som uttrycks endast är beaktande av den nationella politiken som ett hinder för att uppnå interaktion inom Öresundsregionen. Det finns några beaktande av den danska politiken där man ser den inhemska danska politiken som ett visst hinder för möjlighet till att bron ska byggas. Detta om vi förutsätter att bron är det bästa alternativet för interaktion. Citatet nedan beskriver en situation där politikern i fråga inte anser att fasta förbindelser över sundet är det bästa av alternativen för interaktion över Öresund. I varje fall inte det som föreslagits. Han bygger därvid upp sin argumentation på att inte ens den danska ekonomiministern vill stå för bygget.

”[Jag vill] nämna att den danska ekonomiministern i tidigt skede har av sagt sig det ekonomiska ansvaret för projektet.” (Riksdagens Prot. 1994/95:37, Olof Johansson)

Detta är ett tydlig beaktande av nationell politik som ett hinder för interaktion eftersom att dansk regering tydligen inte vill uppvisa något tydligt starkt ekonomiskt stöd för förbindelsebyggandet. Detta är självfallet diskutabelt eftersom att det bör breddas genom en diskussion av vilken av de alternativ som fanns som vore mest effektivast i att uppnå god interaktion mellan de geografiska enheterna i Öresundsregionen. Trots detta så visar det på att politiska barriärer kan vara hinder för att uppnå – enligt vissa – självklara mål och medel för interaktion.

5.2.4 Kompetensbarriär

Här presenteras förekomsten av beaktandet av kompetensbarriärer d.v.s. beaktandet av mottagar- och sändarkompetensen i respektive geografiska enheter. Redovisningen av denna barriär kan uppfattas som irrelevant eftersom att förekomsten av detta beaktande är frånvarande eller mycket svagt. Men här redovisar jag lite av det jag funnit relaterat till beaktandet av kompetensbarriär. För att kunna beak-

ta exempelvis information från ena sidan om sundet krävs det att man har den tekniska förmågan att motta informationen. Såsom informationsteknologi som elektronisk post, telefonnät o.s.v.

Tidigare har jag redovisat att Öresundsrådet trots att grundläggande språkundervisning ska lösa de kulturella barriärerna. Samma citat går att applicera på denna analyskomponent eftersom att språkkunskap kan anses vara en förmåga att överbrygga kulturella barriärer. Det är trots allt en viss kompetens, som kan vara av betydande roll för att kunna möta upp och ta emot kunskap och information från andra språktillhörigheter.

”Alla språkliga problem är lösta inte minst genom den elementära språkundervisningen.” (ÖR, 1969:14).

Däremot bör det inte överdrivas vilken betydelse detta har för resultatet av beaktandet av kompetensbarriärer eftersom att det i sig går under beaktandet av kultur- språkliga barriärer i första hand. Vidare så beaktas det teknologiska behovet för att kunna samarbeta över sundet och Kerstin Warnerbring konstaterar i Riksdagens protokoll 1994/95:37 att:

”Jag har talat med oändligt många företagare i Skåne och de säger: Vad vi behöver är en psykologisk bro till Danmark. Den får vi genom informationsteknologi.” Riksdagens protokoll 1994/95:37 (Riksdagens Prot. 1994/95:37, Kerstin Warnerbring)

Citatet i sig säger väldigt lite om kompetensen i sig men för att kunna bearbeta information krävs det att kompetensen i respektive region tillhandahåller rätt kunskap för att kunna dra nytta av ny kunskap. På så vis så bearbetas kompetensbarriären ytterst ytligt.

5.2.5 Sammanställning av Barriärer

I tabell 5 presenteras en sammanställning av resultatet från operationaliseringsmodellen Barriärer och dess respektive analyskomponenter. För att underlätta presentationen i tabellform har de barriäranalyskomponenterna förkortats till fyra förenklade former: geografiska barriärer kallas *geografi*, kulturella barriärer kallas *kultur*, politiska barriärer kallas *politik* och slutligen kompetensbarriärer kallas *kompetens*.

Efter att ingående redovisat för de olika materialenheternas citat och vad de betyder och kan betyda så går jag vidare till redovisning av övergripande sammanställning av barriärerna. Vid första anblick visar sig politiska barriärer vara den mest representerade barriären av barriäranalyskomponenter. Detta säger dock inte mycket eftersom att det finns en ytterst svag beaktansgrad av övriga barriäranalyskomponenter. Detta eftersom att där är många och mycket svaga förekomster av beaktande av barriärer. Statens Offentliga Utredningar från 1978 uppvisar dock högst grad av närvarande beaktande.

Tabell 5: Sammanställning av Barriärer

Källmaterial	Analyskomponenter			
	Geografi	Kultur	Politik	Kompetens
Artiklar	-	Mycket svag	Mycket svag	-
SOU 1962:53	-	-	-	-
SOU 1967:54	Svag	Svag	Svag	-
Öresundsrådet 1969	Svag	Mycket svag	Medel	Mycket svagt
SOU 1978:18	Svag	Svag	Mycket stark	-
Riksdagens Protokoll 1994/95:37	Mycket svag	Mycket svag	Stark	-

I tabellen kan inte några utmärkande trender uppmärksammas. Det som är mest utmärkande är frånvaron av beaktande av kompetensbarriärer – utöver Öresundsrådets sammanställning från 1969 som är den enda av materialenheterna som beaktar kompetensbarriärer. Däremot ska det konstateras att det är Öresundsrådet *Öresundsregionen* från 1969 som är den enda av materialenheterna som beaktar alla barriärerna. Inte alla i lika hög grad och uppfyller inte alla dess indikatorer men ändå ett brett beaktande.

6 Slutsatser

I detta kapitel redovisas vilka slutsatser jag dragit från resultatet som beskrivits i tidigare kapitel. Mina slutsatser fördelas utifrån mina två inledande frågeställningar: ”Hur yttrar sig resonemangen i offentliga texter om fast förbindelse mellan Sverige och Danmark under 1959 - 1994?” och ”Förändras resonemangen i offentliga texter under samma tidsperiod och i så fall hur?”.

6.1 Resonemangens yttringar

Utifrån den operationaliseringsmodell som jag utvecklade fann jag att ett fåtal analyskomponenter tog stor plats i materialet men några analyskomponenter är mer beaktade än andra. Dessa är politiska barriärer och avståndsfriktion och är de analyskomponenter som jag kommer redovisa i huvudsak kring eftersom att det är dessa resonemang som yttrade sig i materialet i huvudsak.

Politiska barriärer är representerade eftersom att materialet uppvisar ett märkbart beaktande av tullar och nationsgränsens försvårande av interaktion mellan geografiska enheter inom Öresundsregionen. I dokumenten identifieras förtullning och osynkroniserade juridiska system vara barriärer för interaktion mellan Öresundsregionens geografiska enheter. Det påpekas genomgående att systemen inte är helt kompatibla men uttrycker ytterst lite hur de osynkroniserade systemen ska utformas eller styras för att bli kompatibla.

I vidare beaktande av politiska barriärer är det en liten andel som beaktar inhemsk eller nationell politik som hinder eller barriär för interaktion. Det som uttrycks är enskilda brådstycken om att det finns politiska och folkliga rörelser som inte sammanfaller med en fast förbindelse.

Vidare är beaktande av avståndsfriktion särskilt närvarande i materialet. Avståndsfriktion betraktas i mycket stor utsträckning i delar av materialet med hög grad. Det beaktas i huvudsak den tid det tar för resenärer att transportera sig mellan två geografiska enheter, inklusive väntetid, samt den kostnad som antas tas ut eller transportkostnad såsom bränslekostnader. Det innebar att kriterierna för att beakta avståndsfriktion är i allra högsta grad närvarande. Jag fann i resultatet att avståndsfriktion var något som i stor utsträckning källmaterialet beaktade och därvid kan ses som den mest representerade analyskomponenten i uppsatsen.

De slutsatser som kan dras utifrån dessa observationer är följande utgångspunkter. Materialet uppvisar sammanställningsvis av analyskomponenterna avståndsfriktion och politiska barriär:

- Starkt beaktande av tull, lagstiftning, beslutsfattande och skattesystem
- Svagt beaktande av nationella politiska rörelser och nationella politiska agendor
- Mycket starkt beaktande av avgifts- och kostnadshinder
- Starkt beaktande av tidskostnader

Att redovisa de inre indikativa variationerna inom respektive analyskomponent är för att påvisa den skillnad som finns mellan indikatorerna inom enskilda analyskomponenter och mer specifikt kunna identifiera vilka resonemang som förts i materialet. Så istället för att säga att materialet beaktar politiska barriärer och avståndsfriktion kan det istället uttryckas att materialet uppvisar ett beaktande av mer specifika områden: kostnadshinder, tidskostnader, skillnaderna i beslutsfattande och juridiska handels- och skatte-system samt förtullning.

De övergripande resonemangen är i första hand riktade mot den nationella juridiska skillnaden som finns mellan två nationella system som ska sammanfogas på regional nivå. Vidare resonerade dokumenten om hur hög avgiftsnivån bör vara för att kunna se vilken effekt en hög respektive en låg avgiftsnivå hade gjort för exempelvis samhällsekonomin och trafikflödet mellan de geografiska enheterna inom Öresundsregionen men även andra delar av Danmark och Sverige. Dessa beaktanden stärker ytterligare min slutsats om att avståndsfriktion är den starkast representerade analyskomponenten.

6.2 Resonemangen över tid

”Förändras resonemangen i offentliga texter under samma tidsperiod och i så fall hur?”

När jag studerat resonemangen över tid i denna uppsats har jag tytt ut ytterst få tendenser och trender. Den tydligaste är att graden av beaktande av politiska barriärer har en märkbar ökning mellan SOU 1962:53; SOU 1967:54; Öresundsrådets sammanställning och SOU 1978:18. Från att inte beakta politiska barriärer till att ha ett mycket starkt beaktande av politiska barriärer. Det som kan tyckas vara intressant att utmärka är att det äldre materialet uppvisar en mer generell inställning till de politiska barriärerna det trycks på att de nationella systemen kom att anpassa sig till varandra utan – som tidigare nämnt – några som helst beaktande om hur detta ska uppnås. När det vidare studerar 1978 års utredning visar det sig att det mer specifikt diskuteras i större utsträckning om enskilda problematiska system såsom de skilda skattesystemen. Denna specificering av hoten och barriärerna mot interaktionen mellan de geografiska enheterna är värd att nämna. Denna specificering visar antagligen en ökad konkretisering.

Interaktionsmöjligheternas förändring över tid är däremot mer av intresse eftersom att – inte för att den uppvisar någon särskild trend utan – den visar spännande svängningar. Jag väljer att presentera komplementaritet eftersom att det visar sig ha stora skillnader i materialet men utan någon som helst trend. Med ett kraftigt ökat beaktande i SOU 1967:54 och Öresundsrådets sammanställning från 1969 för att sedan falla mot låga beaktandesvärden så är det värt att notera denna förändring. Detta betyder att desto närmare materialet kommer 1994 desto mindre beaktande av den grundläggande komponenten komplementaritet uppvisas. Detta kan bero på att debatten mognar och i större utsträckning handlar om hur interaktion ska uppnås istället för varför interaktion är önskvärt.

De tre stora utredningarna av SOU från 1962, 1967 och 1978 visar alla en hög grad av beaktande när det kommer till avståndsfriktion. Men Öresundsregionens sammanställning från 1969 visar ett snabbt fall ner till svag grad av beaktande av avståndsfriktion och likaså visar sig Riksdagens protokoll 1994/95:37 ha ytterligare lägre grad av beaktande av avståndsfriktion. Å ena sidan talar man i större utsträckning om vad för transportsystem som är önskvärt för att minska avståndsfriktionen. Samma resonemang som vid komplementaritet går ej att applicera. Detta ämne verkar inte mogna mycket och blir inte heller självklar. Förutom i Riksdagen där det snarare är en fråga om politiska barriärer – både svensk och dansk inhemsk politik – kan det te sig självklart i Sveriges Riksdags plenisal.

Men vilka slutsatser kan vi dra av detta? Hur har resonemangen förändrats? Ytterst lite har förändrats i resonemangen kring avståndsfriktion. Det som kan utläsas i resultatdelen är att resonemangen ytterst lite förändras i sig eftersom att man beaktar ungefär samma saker: avgifter, kostnader i både tid och pengar. Skillnaden är att man i SOU 1978:18 uppvisar mer utpräglat fokus på avgifternas storlek. Det äldre materialet från exempelvis Öresundsrådet och SOU 1962:53 beaktar i högre grad tidsödslande och tidskostnader vid exempelvis på- och avstigning, väntetider på färjor i jämförelse med fasta förbindelser såsom järnvägsbro eller bilvägsbro som ter sig vara mer tidseffektiva. Utöver dessa poänger så uppvisar materialet inga egentliga trender eller tendenser utan det är snarare en sammanfattning av närmare 35 av 100 års diskussion kring en fast förbindelse för interaktion mellan Sverige och Danmark. En diskussion som antagligen inte avslutades bara för att bron byggdes.

7 Diskussion

7.1 Transport, människa och nation

“This planned link has in various periods acted as a symbol for the spirit of the times and prevailing political views. [...] From an early stage it was considered a symbol of Nordic brotherhood, and subsequently as an image of the successful Swedish export industry’s growing need for improved transport communications.” (Maskell & Törnqvist, 1999:75)

Citatet ur Peter Maskells och Gunnar Törnqvists ”Building a Cross-border Learning Region” beskriver den betydelse som Öresundsbron spelat – i synnerhet – för Sverige. Inte bara som en symbol för internationell och regional konkurrenskraft och ekonomisk utveckling utan även en symbol för den samhörighet som skapas mellan närliggande nationer genom ett utvecklat transportsystem.

Öresundregionens allt mer utvecklade transportsystem – inte minst i den svenska delen av regionen – kan ställas till kontrast mot resten av den svenska nationens transportsystem och inte minst järnvägsnätverk som allt mer får en ökad kritik från olika politiska rörelser för eftersatt underhåll och otillräcklighet. Denna inneboende nationella svaghet inom transportsystem – såsom järnvägen – kan i sin tur skapa det som varit en stor del av denna uppsats: avståndsfriktion.

Med försvagade möjligheter att transportera sig mellan olika geografiska enheter inom nationen kan det skapas isolerande effekter. Dessa effekter kommer i första hand börja med att färre människor väljer att transportera sig inom nationen p.g.a. höga avgifter och dåliga förbindelser. Speciellt interaktionen mellan mellanstora orter till små orter kan minska radikalt eftersom att nätverken är eftersatta, ineffektiva eller t.o.m. frånvarande. Detta skapar en alienation mellan i huvudsak stad och land men också mellan större orter allt eftersom. Med mindre interaktion minskar även personlig kontakt och minskar även igenkänningsnivån med personer från andra geografiska enheter inom Sverige.

Det må vara en ytterst spekulativ ansats och hållning till svenskt transportsystem – i detta fall kollektivtrafik såsom tåg och buss – men är inte en omöjlighet om intresset för transportsystems betydelse i samhället minskar. Men även inom städer kan det skapas interaktionssvårigheter eller som man kallar det segregande effekter eller barriärer mellan enskilda men trots allt intilliggande områden. Städer som är mer utsträckta och spridda och där transportsystemen är svaga kan det

spekulativt skapas starka segregrande effekter. Det kan t.o.m. utmynnas i kulturella barriärer mellan dessa områden speciellt om områdena har en utpräglad socioekonomisk status. Inte minst gör det att – i ett större perspektiv – vissa medlemmar i samhället med lägre socioekonomisk status ej kan transportera sig med samma förutsättningar som samhällsmedborgare med högre socioekonomisk status vilket i sin tur skapar en ytterligare social och interaktiv segregering. Detta när vissa medborgare kan ta del av sin omgivning i större grad än andra.

När det vidare beaktas inom Skånes egen region finns där en viss skillnad mellan hur välutvecklat transportsystemen är i östra Skåne (i huvudsak forna Kristianstad Län) respektive västra Skåne (i huvudsak forna Malmöhus Län). Västra Skåne – som i större utsträckning har gemensamt transportsystem med det danska Själland och Öresundsregionen – kan i större utsträckning ha ett mer utvecklat transportsystem eftersom att befolkningsunderlaget är mycket större till skillnad från östra Skåne. Östra Skåne som har ett lägre befolkningsunderlag har svårare att upprätthålla ett transportsystem och därvid – inte bara geografiskt – blir mer isolerade från det centraliserade Öresund. Närheten till större flygplatser såsom Sturup och i synnerhet Kastrup gör det även lättare för västskåningar att ta sig till Stockholm, Göteborg, Paris, London och resten av världen.

Vid spekulering av människans och nationens behov av transportsystem för att kunna interagera över längre sträckor och för att kunna ha en sammanbindande samhörighet finner jag ett stycke från Dave Matthews Bands låt ”Funny the way it is” väldigt träffande:

“Standing on a bridge, watch the water passing under me, it must've been much harder when there was no bridge just water, now the world is small, remember how it used to be”

Texten ger – även om det inte är ett vetenskapligt citat – en viss känsla av vilken roll transportsystem har för människan. Transportsystem har till uppgift att underlätta människan liv på daglig basis. Vi förstår inte hur mycket av vår tid som sparas när vi väljer att köra bil till jobbet istället för att ta häst och vagn, eller gå. Hur mycket tid vi sparar genom att ta tåget – eller beroende på avstånd – flyget till jobbet eller släktingarna utanför Västerås eller Luleå. Inte minst sparar det människan ork och möjligheten att spendera mer tid med familjen, vännerna eller fritidssysselsättningen.

De utvecklade transportsystemen och den utbyggda infrastrukturen må göra världen en aningen mindre med ökad närhet till hela världen. Men det underlättar även människans liv anmärkningsvärt.

7.2 Nya meta-regionen

I Anders Olshovs artikel från 2010 ”Nu behöver vi en andra förbindelse över Öresund” föds tanken på nytt om ökad interaktion och integration inom Öresundsregionen (Olshov, 2010). Olshov beskriver utbyggnaden av infrastrukturen och transportnäten i Europa och dess närhet till Öresundsregionens infrastrukturella planer. Olshov menar att om Sverige vill fortsätta vara en drivande del av den Europeiska infrastrukturella utvecklingen krävs kraftigt utbyggd infrastruktur. Detta ska vara del i en ”meta-region” bestående av 15-20 miljoner invånare sträckandes över Skandinavien och norra Tyskland. Detta menar chefen för Öresundsinstitutet är framtiden och kanske har han rätt.

Det vore intressant att undersöka och utreda möjligheterna med att skapa ett ökat ekonomiskt och kulturellt utbyte nationer emellan. Inte minst – som Olshov föreslår – mellan Hamburg, Berlin, Köpenhamn, Malmö och Oslo och därmed innefatta fyra nationers ekonomiska och kulturella intresse och respektive juridiska system. De möjligheter som finns, finns antagligen inom Europeiska Unionen då regionerna har mer gemensamma handelsvillkor idag än under 1960-talet då det fanns många handelshinder och tullförordningar att förhålla sig till. Idag hade det enda tydliga handelshindret varit Norges frånvaro i EU-samarbetet men det kan säkerligen arbetas fram möjligheter för internationella överenskommelser. I varje fall bör man undersöka möjligheten till hur en sådan samarbetsform skulle utformas. Att utreda vilka hinder det finns för ökad integration och interaktion i fråga om kultur, handel, ekonomi och politik. Inte minst krävs det kanske ett stort beaktande av miljöfrågor. Med en så stor meta-region bestående av så många regionala och nationella krafter hade en sådan region kanske varit möjlig till att skapa konkurrenskraftiga miljölösningar. Inte minst kan transportsystemen som järnvägar vara en del i praktiserandet av miljövänliga och koldioxidlåga transportsystem.

Det kan anses vara naivt att tro att ökad interaktion i form av större transportnät kan vara lösningen på många av våra miljömässiga problem så kan ökat samarbete mellan universiteten i regionen arbeta i ett bredare perspektiv och hitta gemensamma lösningar på gemensamma miljö- och energiutmaningar. Att studera hur sådana samarbetsformer hade kunnat se ut vore ännu vidare intressant. Genom att göra en undersökning som beaktar de barriärer och möjligheter för handel och interaktion kan politiker och policy-skapare i respektive regioner och nationer se hur de kan söka sig runt eller forcera de eventuella barriärer och hinder som finns i vägen till en interaktiv meta-region i Europa.

8 Referenser

8.1 Primärmaterial

Riksdagens protokoll 1994/95:37

SOU 1962:53 *Öresundsförbindelsen*. Kommunikationsdepartementet.

SOU 1967:54 *Fasta förbindelser över Öresund*. Kommunikationsdepartementet.

SOU 1978:18 *Öresundsförbindelser*. Kommunikationsdepartementet.

Öresundsrådet (red), 1969. *Öresundsregionen*. Lund: Rahms Boktryckeri AB

8.2 Sekundärmaterial

Abler, Ronald – Adams, John S. – Gould, Peter, 1971. *Spatial Organizaion – The Geographer's View of the World*. Eaglewood Cliffs: Prentice-Hall

Aronsson, Peter, 1996. ”Vad är en region? – Försök att ringa in ett teoretiskt fält” i Idvall, Markus – Salomonsson, Anders (red), 1996. *Att skapa region – om identitet och territorium*. Holserbro: Rounborgs grafiske hus ss. 21-50

Bergström, Göran – Boréus, Kristina, 2005. *Textens mening och makt – Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur 2:a uppl.

Cloke, Paul – Cook, Ian – Crang, Philip – Goodwin, Mark – Painter, Joe – Philo, Chris, 2004. *Practising human geography*. London: Sage

Dahl, Magnus – Pålsson, Thomas – Danielsson, Peter, 2000. *Aktion bygg bron!* Malmö: Timbro

Donna, Hastings – Wilson, Thomas M. 2001. *Borders- Frontiers of Identity, Nation and State*. New York: Oxford International Publishers

Ek, Rickard, 2003. *Öresundsregionen – bli till! – De geografiska visionernas diskursiva rytmer*. Lund: KFS AB

Esaiasson, Peter – Giljam, Mikael – Oscarsson, Henrik – Wängnerud, Lena, 2007. *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Nordstedt Juridik AB

- Hellstenius, Mats, 1997. "Från fiende till broder – Skandinavistiska kontakter vid 1800-talets mitt" i Tägil, Sven – Lindström, Fredrik – Ståhl, Solveig (red), *Öresundsregionen - visioner och verklighet*. Lund: Wallin och Dalholm Boktryckeri AB, ss. 9-25
- Maskell, Peter – Törnqvist, Gunnar, 1999. *Building a Crossborder Learning Region – Emergence of the North European Öresund Region*. Copenhagen Business School Press: Handelshögskolens Forlag
- Newman, David – Paasi, Anssi, 1998. "Fences and neighbours in the postmodern worlds boundary narratives in political geography", *Progress in Human Geography*, vol. 22, nr 2, ss. 186-207
- Nijkamp, Peter – Rietvald, Piet – Salomon, Ilan, 1990. "Barriers in spatial interaction and communications – a conceptual exploration", *The Annual of Regional Science*, vol. 24 ss. 237-252
- Olshov, Anders, 2010. "Nu behöver vi en andra förbindelse över Öresund", *Dagens Nyheter*, 2010-06-30.
- Perkman, Markus – Sum, Ngai-Ling, 2002, "Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions: Scales, Discourses and Governance" i Perkman, Markus – Sum, Ngai-Ling (red), 2002. *Globalization, regionalization and cross-border regions*. Palgrave Macmillan ss. 3-21
- Pickering, Sharon – Weber, Leanne, 2006, "Borders, Mobility and Technologies of Control" i Pickering, Sharon – Weber, Leanne (red), 2006. *Borders, Mobility and Technologies of Control*. Dordrecht: Springer ss. 1-20
- Scott, James W., 2012, "European Politics of Borders, Border Symbolism and Cross-Border Cooperation" i Wilson, Thomas M – Donnan, Hastings (red), 2012. *A Companion to Border Studies*. Blackwell Publishing ss. 83-99
- SOU 1978:20, 1978. *Öresundsförbindelser – Konsekvenser för företag och hushåll*. Kommunikationsdepartementet.
- Ullman, Edward L., 1956. "The Role of Transportation and the Bases of Interaction" i Thomas, William – Sauer, Carl O. – Bates, Marston – Mumford, Lewis (red). *Man's Role in Changing the Face of the Earth*. Chicago. The University of Chicago Press. ss. 862-880
- Wieslander, Anna, 1997. "Att bygga Öresundsregionen – Från 1960-talets utvecklingsoptimism till 1990-talets lapptäcksregionalism" i Tägil, Sven – Lindström, Fredrik – Ståhl, Solveig (red), *Öresundsregionen - visioner och verklighet*. Lund: Wallin och Dalholm Boktryckeri AB, ss. 77-125.
- Wood, Andrew – Roberts, Susan, 2011. *Economic Geography – Places, networks and flows*. London: Routledge.