

20 år med Øresundsbron – fra et grænsefjerner- til et grænseværner-perspektiv

Temanummer: Danske grænser

Fortællingen om den dansk-svenske grænse er i dag meget anderledes, end den var nogle få år efter åbningen af Øresundsbron i 2000. Dengang tilbage i starten af 00'erne fremmede de dansk-svenske samarbejdsorganisationer narrativet om den fælles dansk-svenske region, hvor indbyggerne havde en fælles identitet som øresundsborgere. Det var dog to mere enkle narrativer, der fik en mere almen udbredelse – at det var billigt at bosætte sig i Sverige, og at mange unge svenskere fik/havde arbejde i de danske butikker. De er en del af det grænsefjerner-nar-

rativ, som jeg i denne artikel argumenterer for var dominerende i 00'erne. Flygtningekrisen i 2015 blev startskuddet til et nyt narrativ om den dansk-svenske grænse – et grænseværner-narrativ. Flygtningekrisen påvirkede og synliggjorde den dansk-svenske grænse både fysisk og mentalt. Vi fik grænsekontroller og for en tid også id-kontroller. Siden har den grænseoverskridende kriminalitet yderligere støttet det nye grænseværner-narrativ. Fokus er i dag rettet mod det, man ikke vil have fra Sverige, kriminalitet og bombesprængninger.

”Har du dit pas?” spørger jeg. Min mand klapper på sin jakkelomme som svar. Jeg låser hoveddøren og vi går hen for at tage bussen til Hyllie station for at nå toget til Danmark. En tur vi tager hver morgen for at komme på arbejde. Vi har ikke længere pendlingstid end så mange andre, der pendler til København, men vi krydser hver dag den dansk-svenske grænse og møder grænsekontrol både på den svenske og den danske side af Øresundsbron.¹ Siden efteråret 2015 har der været svensk grænsekontrol ved den dansk-svenske grænse på trods af Schengen-samarbejdet og på trods af den nordiske pasunion.² Og siden den 12. november 2019 også dansk kontrol. I perioden 4. januar 2016 frem til maj 2017 var der desuden id-kontroller for alle rejsende fra Danmark til Sverige med tog, færge eller bus.

Den morgen id-kontrollerne træder i kraft, står jeg meget tidligt på togperonen i Københavns Lufthavn. Det er koldt og forblæst, og jeg går lidt frem og tilbage for at holde varmen. Der er stort set ingen togrejsende på vej til Sverige så tidligt om morgenen. De eneste, der er på perronen, er de Securitas-medarbejdere, der skal udføre id-kontrollerne, et hav af journalister og kamerafolk og så nogle enkelte eksperter, deriblandt mig, der skal interviewes af de danske og svenske medier. Jeg skal som øresundsekspert svare på, hvordan id-kontrollerne vil påvirke de rejsende. Øresundspendlernes hverdag er clashet med en international krise, flygtningekrisen. Den svenske regering reagerede ved først at indføre grænsekontrol på den svenske side og få måneder senere også id-kontroller. Det indebar, at transportørerne fik ansvar for at kontrollere, at de rejsende fra Danmark til Sverige med bus, tog og færger havde gyldige identitetspapirer på sig, når de forlod Danmark.

BRITT ANDRESEN

chefkonsulent,
Konkurrence- og
Forbrugerstyrelsen,
britt.analysera.mera@gmail.com



Øresundspendlernes hverdag er clashet med en international krise, flygtningekrisen. Den svenske regering reagerede ved først at indføre grænsekontrol på den svenske side og få måneder senere også id-kontroller

Flygtningekrisen

Inden for få måneder blev der indført dobbeltkontroller for både færge- og togrejsende ved den dansk-svenske grænse. Og det var der en årsag til – en årsag, som skulle findes i Mellemøsten. Krigen i Syrien sendte millioner på flugt. Og Sverige var et populært sted at søge hen for at begynde et nyt liv. I alt modtog Sverige 163.000 flygtninge i løbet af 2015, og af disse var de 114.000 kommet til landet i løbet af årets sidste fire måneder. Det svenske modtageapparat arbejdede på højtryk, men kunne ikke følge med presset. Selv at finde et sted, hvor de nyankomne kunne tilbringe den første nat, var et problem. Alene i løbet af oktober måned 2015 modtog Sverige 39.000 flygtninge – næsten dobbelt så mange, som Danmark modtog i løbet af hele 2015. På trods af landets beliggenhed, men på grund af landets åbne grænser og åbne hjerter-politik (Blekinge Läns Tidning, 2019), var Sverige det EU land, der modtog næstflest asylansøgere, både i faktiske tal og per 1.000 indbyggere i 2015 (Andresen, Palmehag og Wiborg, 2016: 38). Flygtningene kom både med færgerne direkte fra Tyskland og via Danmark, såvel fra færgen i Rødby som fra grænsen i Sønderjylland. Mange kan sikkert stadig huske det hjertevarme billede af den danske betjent, der leger ”gæt hvilken hånd” med en lille irakisk pige på vej til Sverige med sin familie. De svenske politikere var nødt til at gøre noget for at mindske flygtningestrømmen, og da grænsekontrollen i sig selv blot sørger for, at flygtningene bliver registeret, når de kommer til landet, måtte der andet og mere til. Lovgivningen, der gav den svenske regering mulighed for indføre id-kontroller, blev hastet gennem Riksdagen lige inden julen 2015, og den 4. januar 2016 var id-kontrollerne et faktum.

Dobbeltmembranen

Alt bar præg af, at id-kontrollerne var en midlertidig foranstaltning, lige fra lovgivningen til de afspærringer, der blev sat op på perronen på stationen i Københavns lufthavn. Det svenske Lagrådet, der bl.a. skal høres i forbindelse med lovforslag, der berører borgernes frihed og rettigheder, deres personlige og økonomiske forhold eller deres forpligtelser over for det offentlige, inden behandling i Riksdagen, kritiserede loven om id-kontroller for at hvile på et utilfredsstillende høringsgrundlag, da der ikke havde været tid til en skriftlig høring, men blot var foretaget en mundtlig høring med de berørte organisationer, og kritiserede desuden, at disse organisationer havde fået meget kort tid til at forberede sig på høringen (Lagrådet, 7. december 2015). Også togets køreplan bar præg af hastværk. Man havde ganske simpelt ikke et beredskab for grænse- og id-kontrol. Ingen vidste, hvordan et funktionelt set-up omkring kontrollerne af de togrejsende skulle være, hvor meget mandskab det ville

kræve, eller hvor lang tid det ville tage. Der var ingen, der havde den erfaring eller viden, der skulle til, af den simple grund, at Øresundsbron er bygget i en tid, hvor man tog det europæiske samarbejde for givet, og med det også den frie mobilitet over grænsen. Grænse- og id-kontrol er ikke tænkt ind i selve konceptet Øresundstog og heller ikke i selve udformningen af lufthavnsstationen, der i al sin pomp og pragt ikke er andet end et trinbræt med meget plads til passagerer på perronen, men uden ekstra spor, der ville gøre det muligt at have et tog holdende i flere minutter, således at der var tid til at gå gennem toget og foretage kontrollen. Togtrafikken mellem Danmark og Sverige var med andre ord bygget til at være grænseløs! Der var intet naturligt sted, hvor grænsen kunne materialisere sig uden at forårsage kaos. For grænser kræver plads, når de materialiserer sig. Professor i nordisk etnologi ved Åbo Akademi Universitet Fredrik Nilsson betragter grænser som ”asymmetriske membraner, hvor nogle slippes igennem, andre ikke” (Nilsson i Øresundsinstituttet, 2018: 23). Det vil sige, at hvis membranen ikke skal være en flaskehals, når den materialiserer sig, skal den være så tilpas stor, at den ikke nedsætter hastigheden på det flow, der skal igennem membranen. Nu materialiserede den danske-svenske grænse sig to steder – en dobbeltmembran – på stationen i Københavns lufthavn og på Hyllie station på den anden side af Øresundsbron. Forskellen på de to kontroller var, at det var membranen, der så at sige bevægede sig gennem toget på Hyllie station, da paskontrollanterne her gik gennem toget for at kontrollere de rejsendes id, mens det var flowet, dvs. de rejsende, der skulle igennem membranen i lufthavnen.



Der var ingen, der havde den erfaring eller viden, der skulle til, af den simple grund, at Øresundsbron er bygget i en tid, hvor man tog det europæiske samarbejde for givet, og med det også den frie mobilitet over grænsen

Den manglende plads på lufthavnsstationen fik DSB og Skånetrafikken til at vælge en model, hvor togene fra København kørte ind på spor 2, alle passagerer steg ud, bevægede sig op gennem terminal 3 i lufthavnen og ned på spor 1 for at tage et andet tog til Sverige. Mens grænsekontrollen på Hyllie station gav de rejsende en mindre rejsetidsforlængelse, men ingen gener derudover, forårsagede id-kontrollerne i lufthavnen rejsetidsforlængelser, øget trængsel og store forsinkelser i togtrafikken over den dansk-svenske grænse. De togrejsende løb ofte igennem lufthavnsterminalen for at nå det næste tog til Sverige og for at komme først i køen til toget. Der er ikke noget at sige til, hvis Københavns lufthavn ikke var glad for den løsning. Løbende rejsende i en lufthavn er ikke det mest tryghedsskabende i en tid med et højt trusselsniveau!

Bedre gik det for færgerne mellem Helsingør og Helsingborg. Her gik id-kontrollerne langt mere smidigt end for de togrejsende mellem København og Malmø. I færgelejet har man med den gangtunnel, der fører landgangspassagererne op til færgen, et naturligt sted at gennemføre en id-kontrol – en passage, der allerede fungerede som en membran for at adskille dem med billet

fra dem uden billet. At membranen allerede eksisterede, gjorde det betydeligt mere smidigt for de rejsende.

Men for togtrafikken var id-kontrollerne en stor udfordring. Det er sin sag hver dag at få i gennemsnit 33.000 togrejsende ud af et tog, igennem lufthavnens terminal 3, ned på et andet spor, igennem en id-kontrol og ind i et nyt tog.³ Især når rejsestrømmene ikke er jævnt fordelt, hverken på ugens syv dage eller på døgnets 24 timer. Mange af de rejsende var og er pendlere, så de fleste rejste i myldretiden – mod Danmark om morgenen og mod Sverige om eftermiddagen, da langt hovedparten af pendlere bor i Sverige og arbejder i Københavnsområdet. Om eftermiddagen trængtes pendlere med de rejsende, der var landet i Københavns lufthavn og skulle videre til Sverige med toget. Flowet igennem membranen var meget stort, og der opstod ofte yderligere forsinkelser for de togrejsende – især om eftermiddagen. Forudsigelighed blev til uforudsigelighed, når det aldrig var til at vide, hvornår man kom hjem. Problemerne opstod, fordi køreplanen var skruet sammen på en måde, hvor man udnyttede togmateriellet til det yderste, men havde halveret frekvensen i myldretiden fra seks til tre tog i timen. Der var ikke plads til flere tog på stationen i Københavns lufthavn, når man skulle bruge det ene spor til både at sætte passagerer af, der skulle til Sverige, og derudover også skulle have plads til tog, der ankom fra Sverige. Køreplanen var sårbar, og der skulle ikke meget til for at give forsinkelser. Og blev et tog forsinket, gav det forsinkelser for de følgende tog. Forsinkelserne spredte sig som ringe i vandet.

En international krise førte en regional krise i arbejdsmarkedsintegrationen i Øresundsregionen med sig og blev startskuddet til en ændring af fortællingen om den dansk-svenske grænse

Togkaoset gjorde hurtigt mange pendlere trætte og stressede, og en del overvejede hurtigt at finde et nyt arbejde i bopælslandet, mens andre overvejede at flytte til arbejdslandet (Andresen, Palmehag og Wiborg, 2016: 70). En spørgeskemaundersøgelse blandt togpendlerne, som Ph.D.-studerende ved afdelingen for Urbane og Regionale studier på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, Karin Winther, gennemførte i en pendler Facebook-gruppe, viste, at allerede et par måneder efter at id-kontrollerne var trådt i kraft, var 64 pct. af de togpendlere, der deltog i undersøgelsen, meget påvirkede af øget stress, og 56 pct. var mere trætte end sædvanligt (Øresundsintitutet, 2016: 4). Der var en tydelig sammenhæng mellem, hvor meget længere rejsetid pendlere havde fået, og hvor meget mindre tid hjemme de havde, og hvor stressede og trætte de følte sig. Især kvinder og børnefamilier var hårdest ramt. Nogle danske arbejdsgivere lejede endda busser eller biler til de ansatte for at lette hverdagen for deres medarbejdere (Andresen, Palmehag og Wiborg, 2016: 70). En international krise førte en regional krise i arbejdsmarkedsintegrationen i Øresundsregionen med sig og blev startskuddet til en ændring af fortællingen om den dansk-svenske grænse. En fortælling, der med tiden tog mere og mere form, og hvor det er vigtigt at kontrollere de rejsende for at tage vare på lan-

dets sikkerhed og borgernes tryghed. Id-kontrollerne blev ophævet maj 2017, mens der stadig er svensk grænsekontrol og fra 12. november 2019 også dansk grænsekontrol med periodiske kontroller.

Grænser er performative

Jeg bruger i denne artikel et grænsebegreb, der omfatter mere end selve den fysiske grænse, og hvor denne materialiserer sig andre steder i det nationale rum gennem kontrol af identitetspapirer, som eksempelvis paskontrol i en lufthavn eller den id- og grænsekontrol, som den svenske regering indførte. Jeg bruger et grænsebegreb, hvor grænsen er performativ. Hvor grænsen til stadighed skabes og forandres gennem større eller mindre justeringer både gennem handling og gennem fortællinger (narrative fixing) (Rumford, 2014: 69).

Derudover bruger jeg den amerikanske økonom Robert J. Shillers teori om økonomiske narrativer. Ifølge Shiller er et økonomisk narrativ et, der påvirker den økonomiske adfærd (Shiller, 2019: 3).

Endelig bruger jeg også generel ligevægtsteori for økonomier med usikkerhed, hvor såkaldte Arrow-Debreu-aktiver fastsætter prisen på usikkerheden, som i denne artikel tager form af den risiko, der er ved at have bundet sin privatøkonomi op på to landes økonomier og politik, herunder den valutakursrisiko, der er ved at have indtægter i én valuta og leveomkostninger i en anden valuta.

Partiledertalen

Sommeren 2018 var jeg som så mange gange før med mit daværende job til Folkemødet på Bornholm, og med mine egne aktiviteter vel overstået troppede jeg op foran hovedscenen lørdag eftermiddag for at høre Kristian Thulesen Dahls partiledertale for DF. Jeg mødte op velvidende, at jeg ville få en retorik at høre, som langt hen ad vejen er præcis det modsatte af, hvad jeg står for. Det danske herrelandshold skulle blot nogle få timer senere spille VM-gruppekamp mod Peru (en kamp, som de for øvrigt vandt 1-0), og det gav Thulesen Dahl nogle ekstra (nationalistiske) strenge at spille på. Med et Danmark-halstørklæde om halsen gennemførte Thulesen Dahl sin partiledertale. Efter at have lovprist de danske værdier fortsatte Thulesen Dahl:

”Og alt det her. Det står så over for det globale, over for det grænseløse. Altså overfor alt det, der i virkeligheden synes, at vi skal udvise nationalstaterne i fremtiden. At nationalstater, det er sådan noget gammeldags noget, hva’ har vi da brug for det for? ... Og på den måde kan man også sige, at det her nationale over for det globale betyder, at der findes grænseværnere og grænsefjernere. Og i DF, Dansk Folkeparti, der er vi jo grænseværnere. Vi synes, at der er behov for at der bliver sat nogle grænser. Både sådan rent fysisk i forhold til vores nation over for andre nationer. Det gør ikke noget, at man kan se, at nu forlader man Danmark, nu kommer man til et andet land eller nu kommer man fra et andet land og

nu rejser man ind i Danmark. Det er ikke unaturligt. Det er det naturlige, at man kan det.”

For Thulesen Dahl er grænsekontrol naturligt, for mig er det unaturligt. For mig er det naturligt at bo i ét land og arbejde i ét andet – at rejse frem og tilbage over den dansk-svenske grænse uden at vise pas og uden at bemærke grænsen. Men jeg kan acceptere og leve med grænsekontrollen, så længe den gennemføres på en måde, så den ikke forlænger rejsetiden, ikke skaber større trængsel eller på anden måde lægger hindringer i vejen for de rejsende. Eller med andre ord så længe den ikke stopper flowet igennem membranen.

Grænseværner-narrativet

Ud over at definere, hvad der er det naturlige, trækker Thulesen Dahl i sin tale en række modsætningsforhold op:

<i>Det nationale</i>	over for	<i>det globale</i>
<i>Det nationale</i>	over for	<i>det grænseløse</i>
<i>Grænseværnerne</i>	over for	<i>grænsefjernere</i>
<i>Danmark</i>	over for	<i>andre nationer</i>

Modsætningsforholdet styrker retorikken om, at det er nødvendigt at værne sig mod det, der kommer fra udlandet. Thulesen Dahls syn på grænsen som noget, der skal markeres, og som man skal bemærke, når man krydser den, harmonerer fint med det nye narrativ om grænsen. Grænsen spiller en langt større rolle end tidligere i den politiske retorik. I årene efter årtusindeskiftet var det kun DF, der var tilhængere af grænsekontrol. Nu er den alment accepteret. Politikerne bruger grænsen til at vise handlekraft og til at demonstrere, at de tager ansvar for borgernes tryghed og sikkerhed. Og i stedet for at have fokus på dem, der må komme over grænsen, rettes fokus mod dem, man ikke vil have over grænsen, illegale flygtninge og kriminelle udlændinge. For at vende tilbage til Nilssons beskrivelse af grænsen som en asymmetrisk membran rettes fokus mod det, som membranen skal sortere fra. Efter at flygtningestrømmen i et par år havde været den svenske regerings argument for at have grænsekontroller, har det siden efteråret 2017 været terrortruslen, der har været argumentet for at forlænge grænsekontrollerne (Regeringskansliet, 2017). Det var da også kriminalitet og borgernes tryghed, som den danske regering brugte som begrundelse, da den i oktober 2019 meddelte, at der fra den 12. november 2019 blev indført grænsekontrol for rejsende fra Sverige til Danmark.⁴



Grænsen spiller en langt større rolle end tidligere i den politiske retorik. I årene efter årtusindeskiftet var det kun DF, der var tilhængere af grænsekontrol. Nu er den alment accepteret

I pressemeddelelsen fra Justitsministeriet udtaler justitsminister Nick Hækkerup:

”Ekspllosionen ved Skattestyrelsen og dobbeltdrabet i Herlev er eksempler på den alvorlige kriminalitet, der kan flyde over grænsen fra Sverige. Det vil vi ikke acceptere. For at imødegå truslen fra alvorlig grænseoverskridende kriminalitet styrker vi nu beskyttelsen af grænsen mod Sverige ved at indføre midlertidig grænsekontrol og styrke politiindsatsen i grænseområderne mod Sverige. For regeringen har det været afgørende, at vi sætter ind på en smart og effektiv måde. Det betyder, at fokus er på de organiserede kriminelle og ikke de mange almindelige borgere, der hver dag krydser grænsen.”

Ud fra det nye narrativs logik kan man måske ligefrem betragte det som lidt naivt ikke at holde et vågent øje med det, der krydser grænsen. At det er lige så naturligt at kontrollere det, der bevæger sig over grænsen, som at låse sin hoveddør, når man går hjemmefra. For at blive i Thulesen Dahls retorik kan vi kalde det nye narrativ om den dansk-svenske grænse for grænseværner-narrativet.

Grænsefjerner-narrativet

Der er sket en væsentlig ændring, siden Øresundsbrons første leveår, og det er terrortruslen mod de vestlige demokratier, som er blevet mere alvorlig. Men kriminalitet, om end mere harmløs, flød også over grænsen inden da. Det var bare ikke det dominerende, men et underliggende narrativ, som jeg som ansat på Øresundsbron stødte på flere gange. Når man som ansat i Øresundsbro Konsortiet går ind gennem personaleindgangen til den største kontorbygning ved betalingsanlægget, passerer man en garage, som tilhører det svenske toldvæsen, og som man ikke kan se fra selve betalingsanlægget. Det er her, de svenske toldere hiver biler ind, når de får en mistanke om, at der er gemt f.eks. narko i bilen. Her kan de og deres narkohunde arbejde i fred og ro. Også i Øresundstoget har man, lige fra Øresundsbron åbnede, kunnet støde på tolderne, der går gennem toget med deres hunde. På trods af de svenske toldere og deres til andre tider store fangster var der ikke fokus på grænseværner-narrativet i Øresundsbrons første leveår. Og heller ikke tilbage i 90'erne, da byggeriet af den faste forbindelse og landanlæggene blev planlagt. Øresundsbron er bygget i en anden tidsånd. En tidsånd, hvor globaliseringen og den frie mobilitet over landegrænserne inden for EU blev taget for givet. Den succes, som den dansk-svenske Øresundsregion fik med Øresundsbron som katalysator, hvilede på EU-samarbejdets bærende principper og den nordiske pasunion. Grænsen var i sig selv ikke på den politiske dagsorden, og hvis den endelig dukkede op, var i form af grænsehindre, der skulle ryddes af vejen.

Grænsehindre, der som legale, praktiske, administrative og økonomiske hindringer gjorde det svært for borgere og virksomheder at agere frit på tværs af grænsen. Grænsen skulle hverken ses eller bemærkes. Den danske og den svenske del af Øresundsregionen skulle smelte sammen til én region. Faktisk talte man om en fælles identitet – som øresundsborger. I 2007 var der en del

både på Sjælland og i Skåne som betragtede sig således. I en spørgeskemaundersøgelse, som Øresundsbron fik foretaget blandt 1.200 personer på Sjælland og i Skåne, svarede 40 pct. af sjællænderne og 56 pct. af skåningene, at de følte sig som øresundsborgere (Kott, 2007). Dette narrativ kan vi kalde for grænsefjerner-narrativet. Der var fokus på de mange muligheder på den anden side. Øresundsdrømmen levede. Det var de dansk-svenske (samarbejds) organisationer, der stod bag dette narrativ. Men det var dog to mere enkle narrativer, der begge understøttede narrativet om den fælles dansk-svenske region, der fik størst udbredelse. Begge tilhørte en gruppe af narrativer, hvor det dominerende narrativ var, at det gik ufatteligt godt i Danmark – at dansk økonomi kørte i turbofart. Det ene var, at mange – især unge – svenskere fik arbejde i Danmark. Det andet var, at det var billigt at købe hus og bil i Sverige. Sidstnævnte spredte sig især i Danmark som et, der med Robert J. Shillers termer kan betegnes som et økonomisk narrativ, der påvirker den økonomiske adfærd (Shiller, 2019: 3).



I en spørgeskemaundersøgelse, som Øresundsbron fik foretaget blandt 1.200 personer på Sjælland og i Skåne, svarede 40 pct. af sjællænderne og 56 pct. af skåningene, at de følte sig som øresundsborgere. Dette narrativ kan vi kalde for grænsefjerner-narrativet

Jeg var i kraft af mit arbejde for Øresundsbro Konsortiet selv med til at vedligeholde både det og andre narrativer. Der blev skrevet pressemeddelelser, hver eneste gang Danmarks Statistik kom med nye flyttetotal, der endnu engang viste en stigning i antallet af danskere, der flyttede til den anden side af Sundet. Vi ønskede at fremme integrationen over Øresund, og flyttehistorierne gav god presseomtale og dermed god spredning af budskabet om de mange muligheder på den anden side af Sundet. Jeg og mine kollegaer i analyseafdelingen bidrog blandt andet også med beregninger, der viste, hvor meget man kunne spare ved at købe hus og bil i Malmø frem for København. Det kom der en forside på Ekstra Bladet ud af, der lød noget i retning af ”Spar 10.000 kroner om måneden. Flyt til Sverige”. Hvis man endelig skal sige ”Velkommen på forsiden” til sine kollegaer, så var det en dag, jeg var glad for at kunne gøre det!

Når narrativet om, hvor billigt det var at bosætte sig i Sverige, blev udbredt, skyldes det formentlig flere ting. For det første er boligpriser altid et interessant emne. Hvis de stiger, kan det give anledning til drømme om den friværdis, der kan realiseres og mareridt om det præcis modsatte, hvis de falder. Samtidig havde narrativet om at bosætte sig på den anden side af Øresund også et strøg af drengedrøm over sig. For ved at flytte undslap man de høje danske bilregistreringsafgifter, og det udnyttede mange af de danskere, der flyttede over Sundet, ved at købe biler, som mange landsmænd (i hvert fald dengang) ville have kørt rundt i, hvis der ikke var registreringsafgifter i Danmark. De tyske biler! Selv havde jeg købt en brugt Volvo V40 – og selv om det var en

god bil, så kunne jeg ikke følge med mange af de øvrige danskere, der sad i Audi'er, Mercedes'er og BMW'er, og når de havde passeret betalingsanlægget i morgenmyldretiden, speedede op og hurtigt forsvandt ud på broen i retning mod Danmark.

Grænsefjernernarrativet drev sammen med markedskræfterne – i det her tilfælde forskellene i boligpriser og øvrige leveomkostninger – udviklingen. Med en infrastrukturinvestering af Øresundsbrons kaliber, hvor man forkorter rejsetiden mellem to punkter, her København og Malmø, eller om man vil Danmark og Sverige, så må man forvente en øget trafik mellem de punkter, da samlede transportomkostninger (inklusive værdien af rejsetiden) falder. Man må også forvente, at priserne på de to markeder, der nu er rykket tættere på hinanden, nærmer sig hinanden, indtil de tilnærmelsesvist når en ligevægt, hvor forskellen på prisen i punkt A og prisen i punkt B svarer til transportomkostningerne og prisen på den risiko, der er i markedet – her en valutakursrisiko og for grænsependlere tillige en risiko ved, at deres privatøkonomi påvirkes af to landes politiske beslutninger. Hvis prisen i det ene punkt er langt lavere end i det andet punkt, vil det føre til øget handel og trafik mellem de to punkter, hvis markedskræfterne fungerer. Og det gjorde det. De danske boligprisers himmelflugt fik mange til at flytte længere væk fra København – både mod vest og mod øst, hvor der især var mange danskere, der bosatte sig i Malmø med en rimelig pendlingstid til København. I perioden 2000-2007 flyttede i alt 22.200 fra Østdanmark til Skåne med en kulmination i 2007, hvor 4.360 skiftede et fircifret dansk postnummer ud med et femcifret svensk postnummer (Øresundsdatabanken OEFLY30D). Min familie og jeg var en del af disse 22.200 danskere, da vi i 2006 kunne flytte ind i et nybygget hus i Bunkeflostrand lige syd for brofæstet. Markedskræfterne fungerede på tværs af den dansk-svenske grænse og ikke kun på boligmarkedet, men også på arbejdsmarkedet. Dansk økonomi var ved at koge over. Beskæftigelsen steg, og de danske arbejdsgivere støvsugede arbejdsmarkedet for ledige hænder, og mange af de nye medarbejdere var svenske. Forskellige ansættelsesvilkår, forskellig skattelovgivning osv. var noget, man tog med i købet. Her var der altid hjælp at hente hos informationstjenesten Øresunddirekt og på oresunddirekt.dk.

Øresundsbron blev en succes, og i 2007 indhentede Øresundsbron med 18.500 køretøjer per dag de oprindelige trafikprognoser (Øresundsbron, 2011:2). Togtrafikken var næsten fra starten en succes. Du kunne uden alt for meget besvær have en hverdag på tværs af grænsen, der knapt manifesterede sig ud over de to flag, der susede forbi togvinduet, når du passerede Øresundsbron, og som du knapt bemærkede. Sproget adskilte sig selvfølgelig og valutaen, men der var stort set ingen valutakursrisiko. En svensk krona var 80 danske ører værd. Sådan havde det været, stort set siden Øresundsbron åbnede i 2000, og indtil Lehman Brothers' krak gav dønninger i hele verdensøkonomien.

Grænsefjernernarrativets iboende problem

Finanskrisen satte i den dansk-svenske grænseregion fokus på det, der hidtil ikke havde været behov for at tænke over. At der er en øget risiko ved grænser. Det er ikke blot to landes territorier, der støder op til hinanden. Det er også to landes lovgivning og administration, der støder op til hinanden. Konkret satte finanskrisen spotlight på, at Danmark og Sverige har ikke samme tilgang til valutakurspolitikken. I Danmark har vi fastkurspolitik over for Euroen, mens den svenske centralbank, Riksbanken, styrer efter et inflationsmål på 2 pct. og sætter renten herefter, uagtet hvad der sker med ”kronan”. Finanskrisen satte de små valutaer under pres, og mens Nationalbanken kæmpede imod af alle kræfter, for at den danske krone skulle blive inden for båndet, faldt værdien af den svenske krone til et historisk lavpunkt. Marts 2009 satte den svenske krone bundrekord over for den danske med kurs 66,7. Det satte i en kort periode gang i en danskerinvasion i butikkerne i de sydsvenske byer, indtil lagrene var tømte og de svenske handlende måtte sætte priserne op som følge af højere importpriser. Hovedparten af pendlerne jublede også. De boede nemlig i Sverige og fik hver måned flere penge ind på kontoen, når lønnen blev overført fra Danmark til Sverige. Tilbage stod en lille gruppe pendlere, der boede i Danmark og arbejdede i Sverige. De stod pludselig med et økonomisk problem, da deres løn skrumpede måned for måned. For hvem tænker på at valutakurssikre sin løn i en region, hvor man ikke lægger mærke til grænsen?

➤➤ **Finanskrisen satte fokus på det, der var undertrykt med det dominerende grænsefjernernarrativ, og som kan kaldes narrativets iboende problem: at der er en risiko ved at placere sin privatøkonomi i to lande**

Finanskrisen satte fokus på det, der var undertrykt med det dominerende grænsefjernernarrativ, og som kan kaldes narrativets iboende problem: at der er en risiko ved at placere sin privatøkonomi i to lande. Den havde i de første syv-otte år af Øresundsbronns levetid været lille, men den blev med ét slag både mærkbar og synlig, da valutakursen blev mere volatil. Med faldende boligpriser i Danmark og en stigende arbejdsløshed ændrede situationen sig, og de to enkle narrativer – at det var billigt at bo i Sverige og at mange svenskere fik arbejde i Danmark – havde ikke længere hold i virkeligheden. Det svækkede også grænsefjernernarrativet, hvis mere brede popularitet i høj grad var baseret på disse to mere simple narrativer. Det oprindelige grænsefjernernarrativ som det blev formuleret af de dansk-svenske (samarbejds)organisationer om den fælles dansk-svenske region, hvor vi deler en fælles identitet som øresundsborgere, var et planlægningsinitiativ, der ikke kunne overleve uden støtte fra mere simple og mere appellerende narrativer som de to ovennævnte. I dag er Øresundsborger en facebook-gruppe, der har knapt 600 medlemmer, hvoraf nogle er grænsependlere, og andre arbejder professionelt for at øge integrationen i Øresundsregionen.

Regionen, der taler med sig selv

Grænsefjernernarrativet om én fælles dansk-svensk region lever stadig, men i sit eget lille lukkede univers. Studielektor ved RUC, Mads Eberholst konkluderer i en analyse af tweets om Øresundsregionen, at regionen ser indad og ikke bidrager til at knytte Danmark og Sverige tættere sammen:

”Dermed må man konkludere, at de ad-hoc offentligheder der opstår på Twitter i Øresundsregionen ikke ser udad men nærmere indad, og som følge ikke er med til at binde de to nordiske lande yderligere sammen. På mange måder er dette opsigtsvækkende, da Twitter i udgangspunktet er særdeles velegnet til transnationale diskussioner og -bindinger. Det er dog heller ikke fordi disse diskussioner ikke pågår og krydser grænser. Problemet er blot, at aktørerne der typisk deltager er bureaukrater og andre offentligt ansatte, der ikke politisk er i stand til at tegne grænse-regionen. Dermed bliver det en region, der taler meget med og om sig selv; en transnational bureaukratisk offentlighed frem for en egentlig politisk demokratisk offentlighed” (Eberholst, 2018).

Manglen på en egentlig politisk demokratisk offentlighed, der rækker ud til regionens borgere og mere bredt ud i både Danmark og Sverige, samt manglen på markante politiske profiler, der tegner regionen, betyder, at regionen er afhængig af andre dominerende fortællinger, som den kan hægte sig på. Præcis som det skete med narrativerne om danskere, der flytter til Sverige, og svenskere, der får arbejde i Danmark. Ved at understøtte dominerende fortællinger bliver narrativet interessant for medierne og kan få en større udbredelse. Det nuværende regionale politiske samarbejde i Øresundsregionen, Greater Copenhagen Committee, er et erhvervspolitisk samarbejde, der mest af alt har fokus på at tiltrække udenlandske virksomheder og talenter til regionen.⁵ Og de narrativer om den dansk-svenske region, som Greater Copenhagen-samarbejdet fremmer, har svært ved at finde et dominerende narrativ at hægte sig på i en tid med mere nationalistiske og populistiske strømninger. Derfor er det heller ikke Greater Copenhagen-samarbejdet, der dominerer narrativet om den dansk-svenske grænse længere, men derimod de nationale politikere og pressen, der i stigende grad anvender et grænseværnernarrativ. Og regionen, ja, den taler med sig selv.

Noter

- 1 Øresundsbron er en sammensætning af det danske Øresund og det svenske bron.
- 2 På Øresundsinstitutets hjemmeside findes en oversigt over historik og effekterne af grænse- og id-kontroller. <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta-id-kontrollerna-over-oresund-forlanger-restiden-med-tag-till-sverige-med-mellan-10-och-50-minuter/>
- 3 Ifølge statistikbanken.dk, BANE 22 rejste 12.001.000 med toget over den dansk-svenske grænse i 2015. <https://statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1536>
- 4 Titlen på Justitsministeriets pressemeddelelse om den danske grænsekontrol mod Sverige var ”Styrket beskyttelse af grænsen mod Sverige og flere værktøjer til politiet skal sætte hårdt ind mod kriminelle”
- 5 www.greatercph.dk

Litteratur

- Andresen, Britt, Anna Palmehag og Thea Wiborg (2016), "ID- og grænsekontroller i Norden. Effekter af ID- og grænsekontroller i et nordisk perspektiv", Nordisk Ministerråd: TemaNord.
- Blekinge Läns Tidning (2019), "'Oppna era hjärtan' fortsätter att prägla svensk politik", 15. August.
- Eberholst, Mads Kæmgaard (2018), "Den transnationale offentlighed i Øresundsregionen", <https://www.nordicom.se/sites/default/files/kapitel-pdf/eberholst.pdf>
- Harder, Thomas (2019), "Har boet 15 år i Malmø: Overvejer at flytte til Danmark", 5. september.
- Justitsministeriet (2019), "Styrket beskyttelse af grænsen mod Sverige og flere værktøjer til politiet skal sætte hårdt ind mod kriminelle", www.justitsministeriet.dk/nyt-og-presse/pressemeddelelser/2019/styrket-beskyttelse-af-graensen-mod-sverige-og-flere
- Kott, Sarah (2007), "Flere føler sig som øresundsborgere", Jyllandsposten.dk, 20. december.
- Lagrådet (2015), "Yttrande – Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet", www.lagradet.se/wp-content/uploads/lagradet-attachments/Sarskilda%20atgarder%20vid%20allvarlig%20fara%20for%20den%20allmanna%20ordningen%20eller%20den%20inre%20sakerheten%20i%20landet.pdf
- Regeringskansliet (2017), "Gränskontroller vid inre gräns förlängs" www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/11/granskontroller-vid-inre-grans-forlang/
- Rumford, Chris (2014), *Cosmopolitan Borders*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Shiller, Robert J. (2019), *Narrative Economics*, Princeton: Princeton University Press.
- Statistikbanken.dk, BANE 22, <https://statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1536>
- SVT (2015), "Skärpta id-kontroller får skarp kritik av Lagrådet" www.svt.se/nyheter/inrikes/skarpta-id-kontroller-far-skarp-kritik-av-lagradet
- TV2 Bornholm (2018), <http://play.tv2bornholm.dk/?area=specifikTV&id=747565>
- Øresundsbron (2011), "Øresundsbron nedjusterer forventningerne til trafikken" <https://data.oresundsbron.com/cms/download/%C3%98resundsbron%20nedjusterer%20forventningerne%20til%20trafikken%20%28%C3%98-analyse%29.pdf>
- Øresundsinstittet (2015), "Fakta: Öresundskomiteen", www.oresundsinstittet.org/fakta-oresundskomiteen/
- Øresundsinstittet (2019), "Fakta: Effekterne av gränskontrollerna mellan Skåne och Själland – Danmark inför gränskontroll mot Sverige 12 november 2019", www.oresundsinstittet.org/fakta-id-kontrollerna-over-oresund-forlanger-restiden-med-tag-till-sverige-med-mellan-10-och-50-minuter/