

Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen.

Recenseras av Sven Siverbo

Författare är Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen och Orvar Löfgren. Boken är utgiven av Studentlitteratur och omfattar 266 sidor.

Bron som medförde regeringskris är nu byggd, invigd och använd, även om det senare inte sker i lika stor omfattning som planerat. Öresundsbron, som egentligen bara är en del av Öresundsförbindelsen, invigdes sommaren år 2000 med pompa och ståt. Troligen är Öresundsbron den mest invigda bron som byggts. Den bok som här recenseras handlar om invigningsceremonierna. De personer som är ansvariga för boken är de tre redaktörerna Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen och Orvar Löfgren.

Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad är alltså en redaktörsbok. Det är många forskare som bidragit med artiklar i boken, men forskargruppen kan knappast beskrivas som homogen. De kommer från Danmark, Sverige och USA; de representerar filosofi, etnologi, företagsekonomi, antropologi och ekonomipsykologi; och de är allt från fil. kand. till professorer. Heterogeniteten är avsiktlig eftersom ambitionen från första början har varit att tvärvetenskapligt följa "utvecklingen till följd av bron och debatterna kring en Öresundsregion" (sidan 7).

I *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad* har forskarna tillsammans, men på olika sätt, betraktat invigningen av Öresundsförbindelsen. I en tidigare bok har utvecklingen fram till och med invigningen analyserats av forskargruppen. Med anledning av att alla forskare inte kommer från samma land har vissa texter sannolikt översatts från danska och en troligen från engelska.

I det första kapitlet slår Per Olof Berg och Orvar Löfgren fast de två syften som

finns med boken. Det första är att "visa hur invigningen av Öresundsbron var uppbyggd, och hur den kopplas till regionen som helhet". Det andra är "att analysera hur den speglar några karakteristiska drag i det vi kallar evenemangskulturen" (sidan 9). Dessutom finns en övergripande ambition att "belysa den besvärliga övergången från vision till vardag" (sidan 9). Därefter påbörjas en övergripande analys av invigningar i allmänhet och invigningen av Öresundsförbindelsen i synnerhet. Författarna konstaterar att det inte räcker med att klippa av band när nyheter skall invigas. Numera skall invigningen göras till ett *event* med skådespel och artisteri. I fallet Öresundsbron räckte det inte med endast ett *event*. Från 1992 då byggbeslutet ratificerades tycks det i snitt varit ett *event* om året.

Kapitel två är skrivet av Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen och Orvar Löfgren. Där beskrivs hur forskargruppen designade studien. Den heterogena forskargruppen lyckades enas om att genomföra en "kollektiv intensivstudie med etnografisk metod, där invigningstimmarna skulle observeras från skiftande utsiktspunkter" (sidan 26). Meningen var att forskarna skulle fånga evenemangets mångsinnlighet. Evenemang utformas för att påverka åskådarnas sinnen och frågan är hur det uppfattas i praktiken. Författarna till kapitlet konstaterar att de skilda utsiktspunkterna, och kanske också de skiftande akademiska bakgrunderna, medförde att olikartade bilder av evenemanget framträdde.

I det tredje kapitlet funderar Per Olof Berg över varför Öresundskonsortiets ledning valde att satsa på ett invigningsevenemang som var dyrt, riskabelt och svårkontrollerat. Skulle någonting visa sig gå fel var det ju mycket svårt att reparera det i efterhand. Det var ju också mycket som konsortiet ville uppnå med invigningen. De ville legitimera vad de hade åstadkommit, de ville marknadsföra förbindelsen som transportlänk och skapa en tro på den nybildade Öresundsregionen. Författarens funderingar tycks leda fram till att konsortiet via ett *mega-event* försökte skapa en slags storskalig magi som skulle ge åskådarna en speciell upplevelse. Han befarar dock att den magin aldrig infann sig.

Så långt följer boken formen för en traditionell vetenskaplig rapport. I det fjärde kapitlet, som är skrivet av Dina Maria Arnesen, blir strukturen annorlunda och de postmoderna dragen kraftfullare. Sättet att skriva närmar sig det skönlitterära och poetiska. Läsaren möter olika uppfattningar om bron genom beskrivningar av initiativtagare, tvivlare, förespråkare, motståndare, byggare och motståndare igen. Kapitlet avdelas med endast en rubrik som förefaller avdela ett huvudsakligen beskrivande avsnitt och ett huvudsakligen analyserande. Analysen störs dock en aning av att det tillförs nya data *ad hoc*. Men det kanske mest påtagliga är att kraven på läsaren stegras. Kapitlet är inte enkelt att begripa, men det är inte säkert att det heller är meningen.

Christian Tangkjær skriver i det femte kapitlet om "förväntningens ekonomi" (sidan 67). Tangkjær menar att det inte går att förstå broprojektets organisering utan att få klart för sig vilka förväntningar som fanns med projektet. Vad menas då med förväntningar? Jo, enligt författaren handlar det om "att kunna vidta sina

förhållningsregler, att göra sig beredd på att något snart kommer att inträffa och därigenom kunna föra in framtiden i nuet" (Sidan 68). Förväntningens ekonomi är ett fenomen i det moderna samhället där principen om utveckling dominerar. Det handlar om att skapa förväntningar utan att ge garantier för vad som kommer att hända. Invigningen av Öresundsförbindelsen betraktas som en händelse där förväntningar övergår i förverkligandet av dem. Kapitlet har inte blivit helt lyckat. Kanske är det ett resultat av låg målsättning. Att i en artikel "försöka analysera" (sidan 79) ett empiriskt fenomen är ingen hisnande ambition. Även detta kapitel ställer höga krav på läsaren men kanske av andra skäl. Det är svårt att i inledningen få grepp om vad artikeln handlar om och det är inte lätt att förstå begreppen som används. Vad innebär det exempelvis att "vidta förhållningsregler"? Dessutom är det oklart om det handlar om "förväntningens ekonomi" (som i titeln), "förväntansekonomi" (ett ord, exempelvis sidan 69) eller "förväntans ekonomi" (två ord, exempelvis sidan 68) och vad som egentligen avses med det begreppet. Förmodligen kan en del av oklarheterna förklaras med problem i översättningen från danska till svenska. Det är emellertid problem som inte återkommer i boken.

"Vem fan vill tura på en bro" är titeln på det kapitel som är skrivet av Markus Idvall. Här tror man som läsare att det kommer att handla om att resenärer väljer bort broalternativet på grund av att det är trevligare att tura (det vill säga ta sig mellan Sverige och Danmark och tillbaka igen) på färjorna. Det handlar artikeln inte om. Istället erbjuds läsaren en småtrevlig beskrivning av författarens löptur över bron i samband med Broloppet 2000 – kanske världens största halvmaraton. Förmodligen vill Idvall, med sig själv som instrument, få en fysisk känsla av visionen om öresundsregionen. Härigenom konstaterar han att det tycks vara ett allmänt fenomen att folk vill komma i direkt fysisk kontakt med verkligheten – vilket är något paradoxalt i våra postmoderna tider. Artikeln är läsvärd men jag uppfattar att den handlar mer om en personlig, delvis misslyckad, idrottslig prestation än om Öresundsbron. På de två sista sidorna kommer ett resonemang som motiverar titeln på kapitlet, men annars finns det ingen koppling mellan titel och innehåll.

Tom O'Dell beskriver i kapitel sju Regionauterna, det vill säga de personer som är först in i den nya regionen. Regionauter är de personer som deltar i evenemanget Öppen bro genom att cykla över Öresundbron. Evenemanget betraktas som ett *mega-event* eftersom 42 000 cyklister deltar. O'Dell nöjer sig dock inte med att beskriva cykelloppet utan ägnar sig även åt att föra ett filosofiskt och poetiskt resonemang om broar i allmänhet. Regionauterna, det vill säga cyklisterna, är först med att beträda det nya territoriet som kan betraktas som en sammansmältning av svenskt och danskt. Öresundsförbindelsen är symbolen för den nya regionen, där integration av de båda folken skall ske. Paradoxalt finner författaren att förbindelsen gjort skillnaderna mellan svenskar och danskar mer påtagliga. I sin färd över den nya förbindelsen ser Regionauterna grönklädda vakter som påminner om ett annat lands militärer; de noterar att folk pratar på ett annat sätt än de är

vana vid; växelkontor påminner om att det egna landets valuta inte duger; de ser en röd postlåda istället för en gul; och de noterar två prislister hos varm korv-försäljaren. Författaren tycks mena att bron snarast ökat avståndet mellan de båda folken istället för att minska det. Förklaringen är att skillnaderna folken emellan har förtingligats. Här kan man som läsare göra en parallell med studier av organisatoriska fusioner. Inför sammanslagningar framhäver organisationer ofta de inbördes skillnader som finns. Ändå känns det inte som den mest rimliga tolkningen att Öresundsförbindelsen ökat avståndet mellan svenskar och danskar. Och författaren medger att sådana tolkningar kan vara förhastade. Det fanns andra intryck, till exempel dofter och ljud, som tydde på integration. O'Dells artikel innehåller en kul empirisk beskrivning och tankvärda tolkningar, men jag blir aldrig klok på vad han menar med begreppet "rörelse".

Vår fascination över Öresundsbron är ett slags modernistiska fantomsmärtor, hävdar Per-Markku Ristilampi i bokens åttonde kapitel. Broöppnandet, menar författaren, väcker tankar som återknyter till 1960-talets planeringstankar. Byggnationen av Örestad har påbörjats! Ristilampis utgångspunkt tycks vara att vi i det postmoderna samhället inte har något behov av stora byggnationer längre. Tillskapandet av Öresundsförbindelsen, och i synnerhet Öresundsbron, betraktar han därför som en tillfällig återgång till ett modernistiskt tänkesätt. Förutom denna implicita kritik är det oklart vad författaren egentligen vill med sin artikel. Från sin egen utsiktspunkt beskriver han Öppen bro-dagarna och skriver en Foucault-inspirerad berättelse om ballonger, kungligheter och avspärrningar.

Av Guje Sevón får vi i det nionde kapitlet reda på hur publiken skall uppträda vid ett *mega-event*. Det visar sig nämligen att publiken inte alls är passiva betraktare. Snarare är de välregisserade aktiva artister med stort ansvar för att helhetsintrycket av evenemanget skall bli så imponerande som möjligt. Det gäller såväl VIP-gäster som vanlig publik och allmänheten utanför avspärrningarna. VIP-publiken visade sig vara helt ointresserad av den underhållning som erbjöds vid evenemanget men spelade ändå en viktig roll som glansspridare. Sevón noterar även att integrationstemat vid föreställningarna inte återspeglades i publikleden där diskrimineringen och segregeringen var påtaglig (för övrigt en observation som flera av de andra forskarna också gjorde). Av den anledningen, menar Sevón, var det endast bron i sin fysiska form som förde svenskar och danskar närmre varandra. Inte evenemanget.

Utanför stängslen hamnade till exempel författaren till kapitel tio, Gustav Peebles. Även han kommenterar att ritualerna kring invigningen medförde avgränsningar mellan klasser, men även mellan svenskar och danskar. Vid författarens tågresa över bron kunde han knappt förnimma någonting av yttervärlden eller av danskar. Tågfärden byggde på isolering och enligt författaren var den dominerande känslan efter färden att regionen byggde på separation.

I kapitel elva tycker Sara Berglund synd om den stackars bortglömda tunneln. Öresundsförbindelsen består ju inte bara av en bro utan även av en tunnel. Förfat-

taren försöker förklara varför tunneln blev så osynlig i evenemanget och varför invigningsarrangörerna inte fick in den på dagordningen. Som läsare gläder jag mig åt en tydlig frågeställning. Här råder ingen oklarhet om vad artikeln handlar om och vad den syftar till. Berglund börjar med att konstatera att medias vinkling av tunneln är att den är farlig, läskig, lång, tråkig, kall och bullrig. Därefter jämför hon broars respektive tunnlar symboliska representationer. Broar symboliserar överbryggda problem, en ljus framtid och överhuvudtaget positiva värden. Tunneln symboliserar inskränkthet (tunnelseende) eller någonting negativt som måste passeras på väg mot någonting bättre (ljuset i tunneln). Berglunds slutsats är att de skilda symbolvärdena, men även tunnelns fysiska osynlighet, medförde att bron fick störst uppmärksamhet. I artikeln lyckas författaren – på ett poängrikt och trovärdigt sätt utifrån en tydlig forskningsfråga och med viss teoretisk förankring – förklara ett empiriskt fenomen. Artikeln är ett starkt bidrag i boken enligt min mening. Vad som inte är helt lyckat är att Berglund hämtar uppgifter om tunnelbyggen från en fyrtio år gammal bok.

Martin Fuglsang och Ole Fogh Kirkeby funderar i det tolfte kapitlet över vad det är som gör en händelse till en Händelse (med stort "h"). Tyvärr har de valt att skriva på ett sätt som gör att texten inte blir särskilt tillgänglig. Artikeln omfattar en avancerad analys av vad en händelse är och tycks, åtminstone implicit, ha ambitionen att avgöra huruvida invigningen av Öresundsbron var en Händelse eller inte. Det är dock oklart om uppsaten egentligen handlar om Öresundbron. Den metod som användes tycks begränsa sig till att en av författarna gick omkring på ett av brofästena och "övervägde huruvida det överhuvudtaget HÄNDE något" (sidan 169). Analysen känns frikopplad från Öresundsbron som empirisk fenomen. Som läsare förvånas jag över artikeln. Jag saknar kompetens att bedöma analysen men den utgör ett klart stilbrott mot de övriga artiklarna i boken.

Anders Linde-Laursen börjar kapitel tretton fyndigt. Första sidan består av ett drygt tjugotal fraser som hänför sig till invigningen av Öresundsförbindelsen – tror man. I själva verket är det en beskrivning av invigningen av en bro i Sydafrika på 1930-talet. Artikeln handlar dock inte, vilket man skulle kunna tro, om invigningsriters oföränderlighet. Snarare försöker författaren tolka broinvigningar utifrån en slags referensram om liv och död. Han jämför broinvigningar med födslar samtidigt som han för resonemang kring död på olika sätt. I artikelns avslutning konstaterar han att Köpenhamn numera marknadsför sig som turiststad utan att nämna bron. Är det ett tecken på att bron håller på att dö, undrar författaren? Artikeln lider enligt min mening av en avsaknad av tydligt fokus. Är det en jämförelse mellan svensk-danska, amerikanska och afrikanska broar, är det en kritik mot modernistiskt framstegstänkande, är det en jämförelse mellan broar och livsskeden eller handlar det om invigningsriter? Artikeln är inte alls ointressant men den handlar om lite för många saker.

Kapitel fjorton innehåller en "fallbeskrivning av Öresundsbrons öppnande som en tv-förmedlad statsritual" (Sidans 204). Personen som suttit framför dansk tv

och dessutom skrivit artikeln är Michael v Cotta-Schönberg. Syftet med artikeln tycks vara det som vanligen är ett metodval, det vill säga att göra en fallbeskrivning. Cotta-Schönberg konstaterar att en del av det som förevisades i tv var registrerat direkt för tv-tittarna eftersom det saknats publik på plats. Exempelvis gällde det de symboliska handlingarna på bron där de danska och svenska kungahusen möttes. (Det mötet tillhör för övrigt de mer flitigt beskrivna i boken.) Författaren är skeptisk till om evenemanget kommer att ge några varaktiga effekter. Han talar om att evenemangsmakare, ritualdeltagare och tv-folk möjligen kan tända en gnista hos tv-tittarna. Huruvida gnistan blir till en låga beror på substansen i förändringen – förbindelsen och regionbildningen – och inte på ett *mega-event*.

När Astrid Honoré deltog i invigningen av Öresundsförbindelsen slogs hon av att det påminde om ett bröllop. "Brobröllop" blev därför benämningen på kapitel femton. I flera avseenden är det en välfunnen metafor som skapar förutsättningar för flera poängfulla tolkningar. Kring invigningen fanns mat och dryck, närvarande personer var festklädda och talen som hölls handlade om "sammanhållning och gemensam framtid" (sidan 217). Festligheterna hade föregåtts av en slags förlovning i form av ett möte mellan den danske kronprinsen och den svenska kronprinsessan ute på bron. Den kungliga närvaron personifierade sammangåendet av två länder och tillskapandet av en ny region. Författaren störs dock av att det inte fanns en enskild höjdpunkt vid evenemanget. Hon saknar även motsvarigheten till vigselring, även om hon medger att bron är ett fysiskt uttryck för föreningen.

I bokens näst sista kapitel imponeras Orvar Löfgren av hur skickligt landet Pylonia skapades under 1990-talets byggprocess. Pylonia är för Löfgren visionen av en bro som skall skapa en transnationell region. Frågan är vad som händer när visionen Pylonia möter verkligheten. Rimligen är det någonting som visar sig i det ögonblick öresundsförbindelsen invigs. I likhet med Tom O'Dell noterar författaren att förbindelsen kanske inte innebär ökad integration utan att besattheten av det svenska och det danska snarare ökade. Det visade sig alltså inte vara så enkelt att förverkliga visionen om hybridlandet Pylonia. Löfgren menar att den nya landet kanske överlevde invigningen men knappast mycket mer. Därmed var invigningen snarast en begravningsrit inför begravningen av Pylonia. Det som överlevde var inte de storslagna visionerna utan en asfaltsled som sträcker sig mellan två oförändrade länder. Det är fullt möjligt att Löfgren har rätt, men någon speciellt generös tolkning av Öresundsförbindelsen är det inte.

Det sista kapitlet i boken är författat av Per Olof Berg och Orvar Löfgren och benämns "Post festum". Här har författarna ambitionen att fundera kring vad som hände efter evenemanget men även att knyta samman bidragen från artiklarna. Tonläget är bitvis dystert. Festen är slut och vardagen har inträtt. Vardagen blev inte som man hade hoppats. Media har varit kritisk mot brokonsortiet som numera ansvarar för driften av bron och barriärer mot den förväntade integrationen har noterats. Den barriär mellan Sverige och Danmark som Öresund innebar och som

bron avhjälppte har ersatts av andra. Visionen om en stark och integrerad Öresundsregion har börjat krackelera. Berg och Löfgren tycker sig dock se att någonting annat växer fram. Det handlar emellertid inte om planerad växt. Det handlar om att nya vägar etableras för kunskap och kontakter. Det handlar också om att små oansenliga förändringar bortom medias bevakning successivt bygger upp regionen. Författarna menar att det är viktigt att inte blanda samman brobygge och regionbygge. Det tar längre tid att bygga en region än att bygga en bro.

Vad finns det då mer att säga om *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad*? För det första att böcker av det här slaget är motiverade. Öresundsförbindelsen har diskuterats, planerats och byggts under mer än ett årtionde och är en stor händelse. Det är viktigt att forskarsamhället tar på sig uppgiften att studera ett så viktigt och gigantiskt projekt. Mycket är också väl utfört i boken. Den yttre formen är resultat av ett habilt hantverk. Det är genomtänkt att ta med en karta över Öresundsförbindelsen, det är berikande att det finns med fotografier från olika delar av invigningen och det är skönt att boken är ordentligt korrekturläst. Dessutom är det bra att studien inte motiveras med hur stort och dyrt broprojektet var. I alltför många sammanhang motiverar författare sina studier med hur viktigt det är att belysa hur väl en gjord investering fallit ut.

Det sätt som flertalet artiklar är skrivna på kan bedömas på olika sätt. Ett sätt är att merparten av de medverkande författarna har kastat av sig de tvångströjor som finns i akademiska sammanhang när det gäller hur man skriver en vetenskaplig text och att resultatet är fria och frimodiga beskrivningar av ett empiriskt fenomen. Ett annat sätt att se det är att artiklarna är strukturlösa och svårförutsägbara, att flera av dem saknar teoretisk förankring och att det egentligen mest är en mängd personliga upplevelser som återberättas. I det avseendet är det naturligtvis upp till varje enskild läsare att göra en bedömning. Frågan är dock vem *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad* riktar sig till. Artiklarnas olikheter, i synnerhet med avseende på vilka krav som ställs på läsaren, gör att det inte finns en självklar målgrupp. Själv nöjer jag mig med att konstatera att den uppsats som jag fick mest utbyte av i stort sett var skriven som en vetenskaplig rapport.

En bok som består av flera personers observationer av ett och samma fenomen löper vissa risker. En sådan risk är att personerna, trots att de befunnit sig på olika platser, vill berätta samma sak. Delvis har det blivit ett problem i boken. Mot slutet blir det tröttsamt med anmärkningar på att det görs skillnad på folk och folk, att det finns "badges" som ger mer tillträde till evenemangen, att det är vakter och avspärningar överallt samt att kungahusen möttes ute på bron. En annan risk är att låta forskare från olika discipliner i tvärvetenskaplighetens namn samsas i en bok. Faran är att det blir spretigt. Å andra sidan kan böcker som inte är tvärvetenskapliga kritiseras för brist på perspektivrikedom. Därför handlar det om en balansgång. Förutsättningarna för *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad* var egentligen goda eftersom artiklarna förenades av ett och samma studieobjekt. Problemet är att vissa artikelförfattare – som antytts i beskrivningarna ovan –

egentligen inte skriver om bron. Därför har det varit svårt att hålla ihop boken även om Berg och Löfgren gör ett tappert försök i det sista kapitlet. Även under resans gång i boken görs små sammanfattningar och introduktioner – kanske ett sätt att hålla ihop det svårsammanhållna.

Ett förbiseende i *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad* är att redaktörerna inte återkommer till syften och ambitioner i det avslutande kapitlet. De två syften som formuleras i kapitel ett uppfylls under hand i boken men ingenstans återkommer man till dem explicit. Ambitionen att belysa den besvärliga övergången från vision till vardag når man inte ända fram med. Det var förmodligen inte heller meningen, eftersom det knappast låter sig göras när metoden är att granska en invigning. Övergången från vision till vardag är sannolikt forskargruppens kommande forskningsuppdrag. Föreliggande bok belyser dock andra frågor. Läsaren får implicita svar på frågor som kunde ställts och besvarats explicit. Exempelvis är det för mig uppenbart att utformningen och omfattningen på invigningen påverkades av att bron skulle intäktsfinansieras. Invigningen – *mega-eventet* – förklaras av att bron måste marknadsföras.

Trots de synpunkter som här givits är det bestående intrycket att boken är intressant och att några av artiklarna är riktigt, riktigt bra. De är resultat av ett omfattande och välplanerat forskningsprojekt. På det hela taget är *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad* en ambitiös och välskriven bok. Jag är säker på att danska Statens Samfundsvidenskablige Forskningsråd, svenska Riksbankens jubileumsfond och EU som finansierat projektet är nöjda med vad forskarna åstadkommit.