

Juutinrauman muuttuva merkitys raja-alueena

HANNU TAAVITSAINEN

Sisäasiainministeriö¹

Meillä ei ole tarpeeksi ymmärrystä ryhmistä ja valta-eliiteistä, joiden pyrkimyksenä on rajojen institutionalisoinen ja jotka päättävät rajojen avoimuudesta tai sulkeutuneisuudesta, liikkumisen ja vuorovaikutuksen helpottamisesta tai rajoittamisesta.

(Newman 2003: 22)

Rajojen muuttuvaa merkitystä kohtaan on tunnettu kiinnostusta useilla tieteenaloilla etenkin 1990-luvulta alkaen. Mielenkiinto on kääntynyt rajoihin sosiaalisina konstruktioina sekä siihen, että perinteisten valtiollisten rajojen on arvioitu muuttuvan tai madaltuvan Euroopan unioniin ja varsinkin Schengenin sopimukseen liittyneiden maiden välillä. Suuri osa kiinnostuksesta on kohdistunut rajan ylittävään yhteistoimintaan (cross-border cooperation, CBC) ja sitä koskeviin hankkeisiin tilanteissa, jossa alueellisuuden koetaan elävän uutta tulemistaan Euroopassa (ks. esimerkiksi Newman 2002; O'Dowd 2002; Gutzon Larsen 2003). Liam O'Dowdin (2002: 13–19) mukaan uudenlainen mielenkiinto rajoihin liittyy kahteen vastakkaiselta vaikuttavaan, mutta keskenään kytköksissä olevaan muutosprosessiin:

- Fragmentaatioprosessi eli uusien rajojen nousu: Vuoden 1989 jälkeen Eurooppaan on syntynyt valtioiden hajoamisen tuloksena uusia valtiollisia rajoja noin 13 000 kilometriä. Samaan aikaan uusissa EU-valtioissa koettu alueellistumisen nousu on vahvistanut tai muuttanut maiden sisäisiä hallintorajoja.
- Integraatioprosessin ja kiihtyneen globalisaation vaikutus: Poliittisen maantieteen ja kansainvälisten suhteiden tutkimuksen piirissä vallitsee laaja yhteinen näkemys siitä, että CBC-hankkeiden määrän kasvulla ja hankkeiden sisällön laajentumisella on seurauksia muun muassa kansalliselle identiteetille ja kansallisvaltiojärjestelmälle.

Siitä, kuinka syväälle käyviä nämä seuraukset ovat, vallitsee erimielisyys. Tässä katsauksessa tarkastellaan muutosprosesseja Juutinrauman salmen alueella, jossa sijaitsee nykyisin Tanskan ja Ruotsin raja.

Tarkastelu aloitetaan keskiajalta perusteena Anna Wieslanderin (1997) näkemys, että viime vuosina vauhdittunutta alueellistumista ei tule tarkastella irrallaan historiallisesta kontekstista. Lisäksi haetaan vastausta siihen, onko Juutinrauma enemmän kuin alueellinen kokeilu (Berg & Löfgren 2000: 13). Perinteinen historiankirjoitus pitäytyy usein kansallisvaltioiden puitteissa (Palludan & Persson 2003: 13). Tämän näkökulman hallitsevuus on johtanut siihen, että Juutinrauman alueen yhteenkuuluvuuden vaiheita ei tunneta riittävästi. Katsaukseen on koottu näkökulmia uusimmista tutkimuksista, joiden pohjalta haetaan aineksia myös alueellisen kehitysdynamiikan tulkitsemiselle.

Keskiajan Juutinrauma Tanskan kuningaskunnan ydinalueena

Viikinkiajalla eli noin vuosien 800–1050 välisenä ajanjaksona luotiin kiinteät yhteydet yli Juutinrauman Sjellannin ja Skoonen välille. Merenkulun kehitys ja kuningasvallan lujittuminen viikinkikauden lopulla johtivat siihen, että Juutinraumasta muodostui tärkein väylä Pohjanmeren ja Itämeren välillä. Skoonen markkinat nousivat Pohjois-Euroopan kaupankäynnin keskuksiksi. Tärkein tuote oli Juutinrauman vesissä runsaana esiintynyt silli, jota myytiin tynnyreissä suolattuna Keski-Eurooppaan, missä siitä tuli arvostettu katolisen paastonajan ruoka. Skoonen markkinat kukoistivat erityisesti 1100-luvun lopulla, jolloin suolaa alettiin kuljettaa suuria määriä Lyypekin kautta Juutinraumaan, josta muodostui Tanskan taloudellinen, poliittinen ja myös uskonnollinen ydinalue.

Kehittyvä Tanska joutui eturistiriitaan Hansaliiton kanssa ja taistelu Juutinrauman herruudesta päättyi vasta 1400-luvun alussa Tanskan eduksi. Kalmarin unionin muodostaminen vuonna 1397 kuningatar Margaretin johdolla yhdisti Pohjolan, jolloin Hansan valta alkoi murentua Itämeren piirissä (Palludan & Persson 2003: 23–25). Skoonen markkinoiden merkityksen vähennyttyä Tanskan, Norjan ja Ruotsin hallitsijana Margaretia vuosina 1412–1439 seurannut Erik Pommerilainen alkoi vaatia Juutinrauman läpi kulkevilta laivoilta tulla vuodesta 1429 alkaen ja kehitti Malmön kaupunkia voimaperäisesti.

Juutinrauman tullista tuli yli 400 vuoden ajaksi Tanskan valtion tärkein tulojen lähde. Tullia perit-

¹ <hannu.taavitsainen@intermin.fi>

tiin aina vuoteen 1857 saakka, jolloin se lakkautettiin Yhdysvaltojen vaatimuksesta (Linde-Laursen 2000: 142). Kun meritiet Intiaan ja Amerikkaan avautuivat, kansainvälisen kaupan painopiste siirtyi Välimereltä Atlantin ja Pohjanmeren rannikolle. Samalla liikenne Juutinraumassa kasvoi huomattavasti, mikä vaurastutti aluetta ja kohensi sen asemaa Pohjois-Euroopassa.

Keskiajalla myös katolinen kirkko lujitti Juutinrauman asemaa. Lundiin perustettiin vuonna 1103 arkkipiispanistuin koko Pohjolaa varten. Lund kehittyi keskiajan metropoliksi ja Roskilde sai lähes vastaavan aseman salmen länsipuolella. Roskilden ja Lundin välinen liikenne kulki Kööpenhaminan ja Malmön kautta. Jälkimmäisistä kehittyi Tanskan kaksi tärkeintä kaupunkia 1400-luvulla. Lund pysyi kuitenkin alueen kulttuurisena ja henkisenä keskuksena ja sinne perustettiinkin vuonna 1438 akateeminen korkeakoulu.

Juutinrauman muutos rajaksi uuden ajan alussa

Uudelle ajalle tultaessa 1500-luvun alussa myös Tanska koki suuria muutoksia uusien eurooppalaisten tieteellisten, taloudellisten ja kulttuuristen virtausten myötä. Keskiaikainen yhteiskuntajärjestys alkoi murtua ja Pohjolan yhtenäisyys pirstoutua. Tämä muokkasi myös Juutinrauman kehitystä.

Renessanssiaatteet vaikuttivat Tanskan aatelis- toon, samalla kun uskonpuhdistus ja kirjapainotaito muuttivat yhteiskuntaa. Kirkkoja ja luostareita tuhottiin, esimerkiksi Lundista niitä hävitettiin yli 20. Ajanjaksoa 1536–1660 kutsutaan aatellisvallan kaudeksi. Jakson alku oli Tanskan ja Juutinrauman alueen kannalta menestyksellinen, sillä talous, tieteet ja kulttuuri kukoistivat. Aateliston yhteydet Eurooppaan olivat vilkkaat, maataloutta uudistettiin alankomaalaisten esikuvien mukaan ja Tanska nousi tärkeäksi elintarvikkeiden tuottajaksi Euroopan markkinoille. Tanskalaisaatelisto käytti varallisuuttaan ylelliseen elämäntapaan erityisesti Skoonessa, jossa vauraudesta pääsivät osalliseksi myös alueen talonpojat ja kaupunkien porvaristo (Palludan & Persson 2003: 31).

1600-luvun jälkipuoliskosta muodostui muros aika, jolloin Juutinrauma alkoi jakaantua vähitellen kahteen erilliseen etupiiriin. Dynaamiseksi valtioksi noussut Ruotsi hyökkäsi 1643 Hollannin tukemana Tanskaa vastaan. Vuonna 1645 solmitussa rauhassa Tanska menettikin useita alueita (Gotlannin, Jämtlandin, Härjedalenin ja Hallandin), minkä lisäksi Ruotsi sai vapautuksen Juutinrauman tullimaksuista. Reilu vuosikymmen myöhemmin Tanska menetti Ruotsille myös Skoonen sekä Bornholmin, Trondheimin ja Bohusin lää-

nit. Roskilden rauha vuonna 1658 takasi Skoonelle tietynasteisen itsehallinnon, jonka toteuttamiseksi muodostettiin Skoonen maapäivät. Skoonen ajateltiin toimivan aatelistasavaltana, jolla olisi samankaltainen asema kuin Katalonialla osana Espanjaa (Palludan & Persson 2003: 34). Tanska pyrki kuitenkin Skoonen sodassa (1675–1679) valtaamaan alueen takaisin ja asetelma murentui. Tanskan hävittyä sodan Skoone alistettiin Ruotsin sotilashallintoon, aateliston privilegit poistettiin, oikeuslaitos sopeutettiin valloittajien tahtoon ja Juutinraumaan asetettiin tulliraja.

Historioitsija Knud Fabricius (1955) on tuonut esiin prosesseja, joissa Skoone menetti 50 vuodessa aiemman yhteiskunnallisen eliittinsä. Väestöä koetelleet epidemiat syvensivät murrosta. Etenkin vuosina 1710–1713 paiserutto aiheutti suuria väestömenetyksiä. Rutto puhkesi Tanskan aloitettua Ruotsin Pultavassa kärsimänsä tappion jälkeen viimeisen yrityksen vallata Skoone takaisin. Tanskan joukot lyötiin ja se vetäytyi lopullisesti salmen yli.

Muodollisesti Skoonesta tuli osa Ruotsia vuonna 1719, jolloin sotilashallinto lakkautettiin. Siivilihallintoon siirtymistä on pidetty merkinä Skoonen nopeasta ruotsalaistamisesta, mutta uusissa tutkimuksissa tätä tulkintaa on kritisoitu. Tärkeä selitys sille, että pyrkimys eristää skoonelaiset Tanskasta ei onnistunut, liittyy siihen, että vuosisataiset yhteydet säilyivät. Juutinrauma oli edelleen helppo ylittää. Liikenneyhteydet uuteen pääkaupunkiin Tukholmaan olivat sen sijaan pitkät ja huonot (Hellstenius 1997: 9). Ruotsalaistamista hidasti myös se, että skoonelaiset asettuivat usein vastustamaan uusia hallitsijoitaan, myös väkivaltaisesti (Palludan & Persson 2003: 36).

Skoone elpyi murroksesta hitaasti ja sen uusi vaurastuminen alkoi vasta 1700-luvun lopulla, kun maanjakouudistus hyödytti osaa talonpojista. Samalla Manner-Euroopan läheisyys kuitenkin heijastui ajankohdan poliittisena epävarmuutena. Kun Ranskan kuningas Ludvig XVI teloitettiin talvella 1792, Ruotsin Kustaa IV Adolf alisti Skoonen uudestaan sotilashallintoon. Levottomuudet kuitenkin jatkuivat. Vakavin yhteenotto koettiin Kaakkois-Skoonessa vuonna 1811, jolloin ruotsalaissotilaat surmasivat 30 ihmistä ja 200 talonpoikaa otettiin vangiksi heidän vastustaessaan Ruotsin vallan kovia otteita. Tämän yhteenoton jälkeen olot alueella kuitenkin rauhoittuivat (Skansjö 1997).

Skandinavismi ja työväenliike Juutinrauma-yhteistyön pohjustajina 1800-luvulla

Skandinavismina tunnetuksi tullut aatteellinen liike loi etenkin 1820-luvulta alkaen uusia sosiaalisia ja

kulttuurisia yhteyksiä Juutinrauman alueella. Lundin yliopistossa alkoi jo 1700-luvun alussa esiintyä kulttuuriskandinavismia, jonka tavoitteena oli lähentää perivihollisia Tanskaa ja Ruotsia (Linde-Laursen 2000).

Lundin ja Kööpenhaminan yliopistoissa levinnyt skandinaavisen yhteenkuuluvuuden aate sai vaikutteita saksalaisesta romantiikasta ja Ranskan vallankumouksesta. Vahvana sysäyksenä aatteen voimistumiselle oli Norjan itsenäisyysjulistus vuonna 1814, joka innoitti älymystöä sekä nosti skandinavismia tärkeäksi ja yhä vaikuttavaksi osaksi Juutinrauman alueen historiaa. Liikettä voimisti Juutinrauman alueella se, että kielierot pysyivät vähäisinä salmen itä- ja länsipuolella aina siihen saakka, kunnes tietyt yksittäiset murteet nostettiin 1800-luvulla kansalliskielen asemaan sekä Ruotsissa että Tanskassa (Linde-Laursen 2000: 149). Myös höyrylaivaliikenteen avaaminen Kööpenhaminan ja Malmön välille 1829 vahvisti osaltaan salmen eri puolilla asuvien ihmisten yhteyksiä. Ajoittain merkitystä oli myös sääoloilla: esimerkiksi kylmän talven 1838 aikana jäätyneen Juutinrauman yli pääsi kulkemaan vapaasti ja yhteydenpito eri maiden kansalaisten välillä laajeni jopa kansanjuhlan luonteiseksi (Hellstenius 1997: 12)!

Skandinavismia huippu koettiin 1840-luvulla, jolloin siitä muodostui Pohjolan ensimmäinen laaja kansanliike. Liike alkoi kuitenkin heikentyä sen jälkeen, kun Slesvigissä käyty sota päättyi Tanskan tappioon vuonna 1848. Kun lopputulos toisestakin Slesvigin sodasta (1863–1864) oli sama, skandinavistit leimautuivat syytäksi hävittyihin sotiin. Heikentyneenä liike ei enää kyennyt estämään sitä, että kansallisten identiteettien kehitys kääntyi 1800-luvun puolivälin jälkeen salmen itä- ja länsipuolella toisistaan poikkeaville urille. Liikkeen historialliseksi ansioksi voi kuitenkin lukea sen, että skandinavistinen perinne elää yhä Juutinrauman alueella ja vaikuttaa etenkin liberalistisen suuntauksen kautta (Palludan 2004).

Teollistuminen ja työväenliikkeen nousu 1800-luvun lopulla kytkivät uudentyyppejä ilmiöitä Juutinrauman alueen yhteyksiin. Yhdysvaltojen talousnousun heijastuessa Pohjolaan Kööpenhamina kasvoi ja teollistui nopeasti. Skoone sen sijaan teollistui hitaammin. Malmöstä muodostui eräänlainen Kööpenhaminan esikaupunki, josta tuhannet ihmiset matkasivat säännöllisesti salmen yli. Samanaikaisesti työväenaate alkoi saada vahvaa jalansijaa Kööpenhaminassa, jossa perustettiin vuonna 1871 Sosialistisen Internationaalin (SI) paikallisosasto. Puoluetoiminta kiellettiin kuitenkin jo vuonna 1872, jonka jälkeen aktiivisuus suuntautui ammattiyhdistysten luomiseen. Es-

tääkseen palkkojen polkemisen Kööpenhaminan työväestön johtohenkilöt ryhtyivät edistämään työläisten ammatillista järjestäytymistä myös Skoonessa. Esimerkiksi Kööpenhaminan tupakkatyöläiset perustivat 1875 Tanskan tupakkatyöläisten liiton osaston myös Malmön kaupunkiin ja Tanskan käsityöläiset vastaavasti ammattiyhdistykset Skoonen tärkeimpiin keskuksiin.

Myös Ruotsin työväenpuolueen (SAP) perustamista tuettiin Tanskasta. Kun hanke ei edennyt Malmössä, SAP:n perustaja August Palm jatkoi työtä tanskalaisten tuella Tukholmassa. Myös työväenliikkeellä on siis Tanskassa ja Ruotsissa runsaasti historiallisia kytköksiä, jotka juontavat juurensa Juutinrauman alueella runsas vuosisata sitten vallinneisiin yhteyksiin (Palludan & Persson 2003: 68).

Kiinteän maaliikenneyhteyden syntyminen 1900-luvun lopulla

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen sosiaalidemokraattinen liike saavutti organisoituine järjestökoneistoineen niin Tanskassa kuin Ruotsissakin vahvan yhteiskunnallisen aseman ja maat lähentyivät toisiaan. Poikkeuksellisen ajankohdan muodosti luonnollisesti toinen maailmansota, sillä Saksan miehitettyä Tanskan yhteydet Juutinraumassa sulkeutuivat lähes tyystin. Tiettyä jännitettä sodan jälkeen piti yllä myös se, että maat valitsivat erilaiset turvallisuuspoliittiset ratkaisut: Tanska liittyi Natoon ja Ruotsi valitsi liittoutumattomuuden. Lisäksi Tanska liittyi Euroopan Yhteisöjen (EY) jäseneksi vuonna 1973, kun taas Ruotsi tyytyi aluksi vapaa-kauppasopimusjärjestelyyn (Tägil 1997: 6–7).

Näiden erojen vastapainoksi nousi kuitenkin useita suunnitelmia korvata Juutinrauman kasvava lauttaliikenne kiinteällä tunneli- tai siltayhteydellä. Salmen alittavasta rautatietunnelista esitettiin ensimmäiset suunnitelmat jo 1800-luvun lopulla (Albinsson & Jonsson 1987). Jyllannin ja Fynin saaren välisen Pienen Beltin sillan valmistuttua vuonna 1935 kolme rakennusyhtiötä esitti sillan rakentamista myös Juutinraumaan. 1950-luvun suunnitteluoptimismi nosti esiin Örestad-suunnitelman, jossa visiona oli sulauttaa alueen kaupungit Juutinrauman metropoliksi. Tanskalais-ruotsalainen Juutinrauman valtuuskunta julkisti vuonna 1962 selvityksen Juutinrauman siltayhteydestä (Idvall 1997: 128–140). Alueen kaupunkien päättäjien yhdyssteeksi luotiin vuonna 1964 Juutinrauman neuvosto, mutta sen työ halvaantui, kun siltasuunnitelmia ei kyetty erimielisyyksien vuoksi käsittelemään.

Lopullisesti Örestad-visio hautautui, kun öljykriisi johti etenkin Skoonessa tuotantoelämään pe-

rusteelliseen rakennemuutokseen. Skoonesta katosi 1970-luvulla tekstiili- ja telakkateollisuus. Myös konepajateollisuus supistui alueella voimakkaasti (Wieslander 1997: 87–88).

1960-luvulta alkaen Juutinrauman liikenne- ja muita yhteyksiä ryhdyttiin edistämään myös yhteispohjoismaisesti. Pohjoismaiden Neuvosto järjesti useita Juutinrauman alueen yhteistyökonferensseja. Pohjoismaiden Ministerineuvosto puolestaan nimesi 1970-luvun alussa Juutinrauman 11 pohjoismaisen raja-alueen joukkoon ja asetti Juutinrauma-ryhmän organisoimaan alueen yhteistyötä.

Ennen kuin ajatus Juutinrauman kiinteästä liikenneyhteydestä alkoi toteutua, tarvittiin kuitenkin parikymmentä vuotta lisää aikaa, kommunismin romahdus Itä-Euroopassa ja Berliinin muurin murtuminen sekä ennen kaikkea uusi talouskriisi (Lundqvist 1998: 29–30). 1990-luvun alkuun ajoituneilla taloudellisilla ongelmilla oli tärkeä vaikutus rakentamisinvestointipäätökseen. Toisaalta on epäilty, ettei sillan rakentaminen olisi ollut edellisinä vuosikymmeninä mahdollista suurvaltapoliittisista syistä. Muun muassa Anders Linde-Laursen (2000: 15) on arvioinut, että Juutinrauman silta-yhteyden vieminen toteutusasteelle olisi aiheuttanut ”kylmän sodan” aikana kansainvälisen konfliktitilanteen, koska Neuvostoliitto olisi mitä ilmeisimmin vastustanut strategisesti tärkeän vesitien ylittävän yhteyden rakentamista.

Lopulta Tanskan ja Ruotsin hallitukset pääsivät 23. maaliskuuta 1991 sopimukseen Juutinrauman kiinteän yhteyden rakentamisesta. Tämän jäl-

keen Pohjolan oloissa historiallisena pidettävä infrastruktuurihanke eteni ripeästi:

- kesällä 1991 parlamentit ratifioivat sopimuksen
- tammikuussa 1992 perustettiin yhteyden rakentamisesta vastaava yhtymä (Öresundskon-sortiet)
- helmikuussa 1993 tarjouskilpailuun valittiin kuusi yritysyhmittymää
- kesällä 1994 Tanskan liikenneministeriö teki kiinteän yhteyden länsiosan suunnittelua ja ympäristökysymyksiä koskevat päätökset, mutta Ruotsin hallitus alisti itäpuolen vastaavat päätökset vesioikeuskäsittelyyn
- kesällä 1995 ruoppaukset Tanskan puolella aloitettiin
- kesällä 1997 avattiin moottoritie Kööpenhaminan keskustasta Kastrupin lentokentälle eli Juutinrauman Tanskan puoleiseen rantaan
- tunneliosuus valmistui vuodenvaihteessa 1998–1999 ja silta elokuussa 1999
- kiinteä yhteys avattiin liikenteelle 1. heinäkuuta 2000 (kuva 1)

Päätös Juutinrauman kiinteän maaliikenne-yhteyden rakentamisesta toimi virikkeenä CBC-hankkeiden lisäämiseksi ja alueen yhdentämiseksi. Ensimmäisenä perustetuista organisaatioista toimintansa aloitti 1993 Juutinrauman komitea (Öresundskomiteen), josta on muodostunut alueen hankkeille eräänlainen emo-organisaatio (Zinn 2004).



Kuva 1. Juutinrauman yli heinäkuussa 2000 avattu silta- ja tunneliyhteys symboloi raja-alueen merkityksen uusinta muutosta. Kiinteä liikenneyhteys vahvistaa valtiorajan ylittävän Juutinrauman alueen yhdentymispyrkimyksiä, mutta etenkin erot Ruotsin ja Tanskan hallintojärjestelmässä jarruttavat prosessia. Kuva on julkaistu Öresundskon-sortietin luvalla. (Kuva: Jan Kofod Winther 2002)

Elinkeinopolitiikassa suurta huomiota on saanut lääke- ja biotiedealojen Medicon Valley -hanke, joka perustuu Kööpenhaminan alueen markkinointiyksikön Copenhagen Capacityn ja Skoonen alueneuvoston aloitteeseen 1990-luvun puolivälissä (Bergenheim & Lindgren 1998: 108). Juutinrauman alueelle on syntynyt tätä nykyä Skandinavian suurin lääketieteen ja biotekniikan keskus. Juutinrauman alueen ”bioteollisuudessa” työskentelee jo yli 30 000 henkilöä, joista peräti 4000 on akateemisia tutkijoita (Palludan & Persson 2003: 126).

Juutinrauman komitean strategisena päätavoitteena on vauhdittaa alueen yhdentymistä ja luoda Juutinraumasta ympäristöltään puhtain CBC-alue Euroopassa. Nykyisin Juutinrauman alue määrittelee itsensä 3,6 miljoonan asukkaan monikeskukseksi metropoliksi, jonka tärkeimpien kaupunkien eli Kööpenhaminan (noin 600 000 asukasta) ja Malmön (270 000 asukasta) välillä toteutetaan sopimusperhajaista yhteistyötä. Tavoite on myös synnyttää alueelle yhtenäiset työ- ja asuntomarkkinat (Zinn 2004). Salmen yli pendelöivien määrällä mitattuna tämä tavoite etenee kuitenkin hyvin hitaasti. Vuoden 2000 jälkeen, kiinteän yhteyden avauduttua, pendelöinti kaksinkertaistui kahdessa vuodessa noin kolmestatuhannesta kuuteentuhanteen henkilöön, mutta määrä on edelleen pieni verrattuna esimerkiksi Sjellannin saaren kuntien väliseen pendelöintiin (143 000 henkilöä) (Zinn 2004).

Alueen yhdentymisen ja kehitysdynamiikan haasteita

Juutinrauman alueen merkityksen muutoksista raja-alueena ja integraation edistämisen tuloksista on esitetty hyvin erisuuntaisia tulkintoja. Esimerkiksi Per-Olof Berg ja Orvar Löfgren (2000) pitävät Juutinrauman aluetta jo realiteettina, ainutlaatuisena esimerkkinä laajan kehittämishankkeen etenemisestä. He korostavat, että Juutinrauman alueen luomiseen osallistuu suuri joukko vanhoja ja uusia alueellisia toimijoita. Mukana yhteistyössä on satoja organisaatioita. Juutinrauman alue ei ole Bergin ja Löfgrenin mukaan enää pelkästään kokeilu, vaan alueen toimijoille yhteistä ja elävää todellisuutta.

Juutinrauma hakee erityisesti Medicon Valley -markkinointitunnuksellaan voimakkaita imagollisia yhtymäkohtia Kalifornian Silicon Valley -alueeseen. Joillekin tutkijoille, kuten Petter Boyelle (1998), tämä on antanut aiheen luonnehtia Juutinrauman nykyistä alueellista yhdentymistä käsiteperustaiseksi (*concept-driven integration*), jossa suuri joukko keskenään kilpailevia toimijoita pyrkii luomaan yhtenäistä identiteettiä ja imagoa alueelle. Christian Wichmann Matthiessen ja Åke E. Andersson (2002) korostavat taas Juutin-

rauman merkitystä Skandinavian logistisesti tärkeimpänä solmualueena. He kohdistavat toiveensa siihen, että kaupunkijärjestelmien yhdentyminen näyttää etenevän polysentrisesti (monikeskeisesti) eikä vastarintaa yhdentämispyrkimyksiä kohtaan juurikaan esiinny.

Toiset tutkijat, kuten Valgerdur Bjarnadóttir ja Damian Gadrinovski (2004) ovat kuitenkin huomauttaneet käynnissä olevan integraatioprosessin epätasaisuudesta. Heidän arvionsa mukaan alueen yhdentyminen on vasta alkuvaiheessa. Bjarnadóttir ja Gadrinovski ennakoivat, että toimijoiden välille nousee jännitteitä, jolloin päämäärien erilaisuus alkaa vaikeuttaa hankkeen etenemistä. Myös Jarl Zinn (2004) on tuonut esille piilevän kilpailuasetelman ydinkaupunkien ja syrjäisempien Juutinrauman alueiden välillä.

Richard Ekin (2003) mukaan Juutinrauman alue on ensisijaisesti maantieteellistä mielikuviutusta, ei materialisoitunutta todellisuutta. Vaikka kylmän sodan päättymisen ja Euroopan yhentyminen ovatkin tuoneet Juutinraumalle poliittista huomiota, alueen rakentaminen perustuu visioille joista vain osa, kuten kiinteä liikenneyhteys salmen yli, on kyetty toteuttamaan.

Uffe Palludan (2004) on puolestaan esittänyt, että Juutinrauman yhdentymistä jarruttavat yhä erot muun muassa sosiaaliturva- ja verotusjärjestelmien välillä. Nämä yhteistyön hidasteet saadaan poistettua ainoastaan mikäli eurooppalainen lainsäädäntö kehittyy riittävästi. Palludan kytkee Juutinrauman kehityksen laajempaan eurooppalaiseen yhteyteen. Argumenttina on, että vasta Kööpenhaminan alueelta suoraan Saksaan suunnitellun Femern-yhteyden rakentaminen varmistaisi Juutinrauman kunnianhimoisten visioiden toteutumisen. Femern-salmen yhteys lyhentäisi etäisyyden Kööpenhaminasta Pohjois-Saksaan parin tunnin autotai junamatkaksi ja loisi Juutinrauman metropolille kiinteät yhteydet sen entisiin Hansa-kauden kilpailijoihin, kuten Lyypekkiin ja Hampuriin.

Yhteenvetona uusimpien tutkimusten pohjalta voi esittää, että Juutinrauman alue ei ole pelkästään julkisten organisaatioiden ajama, institutionaalisesti luotu käsite, vaan strateginen mahdollisuus lukuisille erityyppisille organisaatioille. Juutinraumasta muodostui jo ennen 2000-luvun alkua diskurssi, joka alkoi mobilisoida taloudellisia ja poliittisia resursseja (Tangkjaer 1999). Rajan ylittävien laajojen työmarkkinoiden syntyminen on kuitenkin vielä kaukainen tavoite (Öresundsregionens arbetsmarkedspolitiska råd og Öresundskomiteen 2004).

Kulttuuri- ja kielierot sekä vaikeudet sovittaa yhteen kahden maan yhteiskunta- ja talousjärjestelmiä jarruttavat alueellista yhdentymisprosessia. Viisi vuotta liikenneyhteyden valmistumisen

jälkeen tilastot osoittavat yhteyksien kuitenkin lisääntyneen sekä ihmisten kanssakäymisen että pääomien liikkumisen osalta. Kehitysdynamiikan kannalta merkittävänä piirre on se, että Juutinrauma alkaa hahmottua myös alueellisena innovaatiojärjestelmänä, joka kokoa Sjellannin ja Skoonen aineellisia ja osaamisresursseja yhteen (Hallonsten & Mickos 2005). Taloudellisen ja poliittisen integraation edetessä pitkäaikaisten historiallisten yhteyksien syvyys saattaa edesauttaa kulttuurierojen lientymistä ja luoda osaltaan perustaa alueellisen identiteetin muotoutumiselle Juutinraumassa.

KIRJALLISUUS

- Albinsson, P. & R. Jonsson (1987). Fasta förbindelser över Öresund – 100 års diskussion. *Värld och vetande* 36: 1/2, 1–10.
- Berg, P. O. & O. Löfgren (2000). Studying the birth of a transnational region. *Teoksessa* Berg, P. O., A. Linde-Laursen & O. Löfgren (toim.): *Invoking a transnational metropolis. The making of the Öresund region*, 7–26. Studentlitteratur, Lund.
- Bergenheim, K. & B. Lindgren (1998). Medicon Valley and health economics. A case study of the role of universities in the development of regions. *Teoksessa* Skärbäck, E. (toim.): *Hur en region nybildas. Öresundssymposium 98*, 107–117. Lunds Universitet, Lund.
- Bjarnadóttir, V. & D. Gadzinowski (2004). Integrating the Öresund – what kind of region. *Federalism-e 5*: June/Juin, 32–39. Julkaistu myös internetissä: <www.cnfs-rcef.net/cnfs-rcef.net/_site/cnfs/_files/journal-pdfs/VCDFLink40edba682668b.pdf>
- Boye, P. (1998). The industrial regionalization in the Öresund area – a concept driven process. *Teoksessa* Skärbäck, E. (toim.): *Hur en region nybildas. Öresundssymposium 98*, 142–148. Lunds Universitet, Lund.
- Ek, R. (2003). Öresundsregionen – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer. *Meddelanden från Lunds Universitets Geografiska Institution. Avhandlingar* 146. 370 s. + CD-ROM. Lunds Universitet, Lund.
- Fabricius, K. (1955). *Skaanes overgang fra Danmark till Sverige. Band 3: 1676–1679*. 26 s. Schultz, Kööpenhamina.
- Gutzon Larsen, H. (2003): Environmental boundaries of inclusion. *Teoksessa* Berg, E. & H. van Houtum (toim.): *Routing borders between territories, discourses and practices*, 99–118. Ashgate, Aldershot.
- Hallonsten, O. & A. Mickos (2005). *Overcoming barriers. The possible existence of regional innovation system in the Öresund region*. 13s. School of Economics and Management, Lund University, Lund.
- Hellstenius, M. (1997). Från fiende till broder – Skandinaviska kontakter vid 1800-talets mitt. *Teoksessa* Tägil, S., F. Lindström & S. Ståhl (toim.): *Öresundsregionen – visioner och verklighet*, 9–25. Lund University Press, Lund.
- Idvall, M. (1997). Nationen, regionen och den fasta förbindelsen. Ett hundraårigt statligt projekts betydelse i ett territoriellt perspektiv. *Teoksessa* Tägil, S., F. Lindström & S. Ståhl (toim.): *Öresundsregionen – visioner och verklighet*, 126–151. Lund University Press, Lund.
- Linde-Laursen, A. (2000). Bordering improvisations: Centuries of identity politics. *Teoksessa* Berg, P. O., A. Linde-Laursen & O. Löfgren (toim.): *Invoking a transnational metropolis. The making of the Öresund region*, 137–163. Studentlitteratur, Lund.
- Lundqvist, K.-O. (1998). Geografisk närhet och ekonomisk integration. *Teoksessa* Skärbäck, E. (toim.): *Hur en region nybildas. Öresundssymposium 98*, 22–31. Lunds Universitet, Lund.
- Newman, D. (2002). Boundaries. *Teoksessa* Agnew, J., K. Mitchell & G. Toal (toim.): *A companion to political geography*, 123–137. Blackwell, Oxford.
- Newman, D. (2003). On borders and power: a theoretical framework. *Journal of Borderlands Studies* 18: 1, 13–26.
- O'Dowd, L. (2002). The Changing Significance of European Borders. *Regional and Federal Studies* 12: 4, 13–36.
- Palludan, U. (2004). *Bro til fremtiden*. 165 s. Institutet for Fremtidsforskning, København.
- Palludan, U. & H. Persson (2003). *Öresundsregionen: Bakgrund, verklighet, möjligheter*. 252 s. + CD-ROM. The Copenhagen Institute for Future Studies, Kristianstad.
- Skansjö, S. (1997). *Skånes historia*. 255s. Historiska media, Lund.
- Tangkjaer, C. (1999). Performing a transnational region – the importance of open house strategy. Esitelmä II conference on managing a big city -konferenssissa, Göteborg 27.–29.8. 1999. Julkaistu internetissä: <http://ep.cbs.dk/download/ISDN/x6451569409.pdf>
- Tägil, S., (1997). Öresundsregionen – en urgammal historia. *Teoksessa* Tägil, S., F. Lindström & S. Ståhl (toim.): *Öresundsregionen – visioner och verklighet*, 5–8. Lund University Press, Lund.
- Wichmann Matthiessen C. & Å. E. Andersson (2002). *Öresundsområdet: det regionale udviklingsprojekt – status og forslag*. 24.10.2005. <<http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/%20oresundsomr%20det.pdf>>
- Wieslander, A. (1997). Att bygga Öresundsregionen: Från 1960-talets utvecklingsoptimism till 1990-talets lapptäckregionalism. *Teoksessa* Tägil, S., F. Lindström & S. Ståhl (toim.): *Öresundsregionen – visioner och verklighet*, 77–125. Lund University Press, Lund.
- Öresundsregionens arbetsmarkedspolitiske råd og Öresundskomiteen (2004). *Et graenseregionalt arbejdsmarked – resutater og muligheder. Slutrapport for projektsamarbejde*. 20 s. Kööpenhamina.

HAASTATTELUT

- Zinn, J. (2004). Ohjelmakoordinaattori, Öresundskomiteen. 17.11.2004
- Palludan, U. (2005). Tutkimusjohtaja, The Copenhagen Institute for Future Studies, 10.1.2005.