

# Transportstruktur och ekonomi



# STMO

---

En analys av  
transportbarriärer i  
Öresundsregionen  
Delrapport 1:3



Strategic Transport Management i Öresundsregionen





# **Transportstruktur och ekonomi**

**STMØ fase1**

Delrapport 1:3



# **Transportstruktur och ekonomi**

## **- en analys av transportbarriärer i Öresundsregionen**

### **Delrapport 1:3**

InterregIIIA-projektet  
Strategic Transport Management  
i Øresundsregionen

Carl-Magnus Carlsson (red)  
Nicklas Abrahamsson, Lennart Andersson, Klas Cederin, Anders Karlsson,  
Svante Lingärde, Bengt Nordlindh, Ingela Schånberg, Michael Serk,  
Lars V Pedersen, Johan Wideberg

*Transportstruktur och ekonomi*  
-en analys av transportbarriärer  
i Öresundsregionen

Strategic Transport Management  
i Öresundsregionen

Malmö högskola

Omslag och layout: Rolf Åberg

ISSN 1653-8390  
ISBN 91-976407-3-5

Samtliga rapporter finns på: <http://www.stmo.info>

Utgivare: Malmö högskola

Printed in Sweden

Prinfo

Team Offset & Media

Malmö

© Copyright STMØ & Författarna 2006

Författare till denna rapport är:  
Carl-Magnus Carlsson (och red)  
Nicklas Abrahamsson,  
Lennart Andersson,  
Klas Cederin,  
Anders Karlsson,  
Svante Lingärde,  
Bengt Nordlindh,  
Ingela Schånberg,  
Michael Serk,  
Lars V Pedersen,  
Johan Wideberg

# Innehållsförteckning

<b>MEDVERKANDE I TRANSPORTSTRUKTUR OCH EKONOMI .....</b>	<b>9</b>
<b>FÖRORD .....</b>	<b>11</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>13</b>
<b>2 ÖRESUNDSINTEGRATION OCH BARRIÄRER .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1 NÅGRA UTGÅNGSPUNKTER FÖR DELSTUDIEN .....</b>	<b>16</b>
<i>Lokalisering och globalisering .....</i>	<i>16</i>
<i>Handelns utveckling och betydelse för en region .....</i>	<i>16</i>
<i>Att hantera barriärer, målkonflikter och försuttna chanser .....</i>	<i>18</i>
<b>2.2 INTEGRATION: VAD MENAR VI MED DET? .....</b>	<b>20</b>
<b>2.3 BARRIÄRER: VAD MENAR VI MED DET? .....</b>	<b>23</b>
<i>Kända barriärer enligt tidigare undersökningar .....</i>	<i>23</i>
<b>3 RAPPORTENS SYFTE OCH INNEHÅLL.....</b>	<b>25</b>
<b>3.1 INNEHÅLL .....</b>	<b>25</b>
<b>4 TRANSPORT, INFRASTRUKTUR OCH DEMOGRAFI.....</b>	<b>29</b>
<b>4.1 INLEDNING .....</b>	<b>29</b>
<b>4.2 REGIONENS FÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>	<b>30</b>
<b>4.3 BEFOLKNINGSSTRUKTUR .....</b>	<b>33</b>
<b>4.4 ORTSSTRUKTUR .....</b>	<b>37</b>
<b>4.5 KOMMUNIKATIONSSTRUKTUR .....</b>	<b>40</b>
<b>4.6 AVSLUTANDE KOMMENTARER .....</b>	<b>47</b>
<b>5 TRENDER INOM ÅKERI- OCH GODSTRANSPORTSTRUKTUR I ÖRESUNDSREGIONEN .....</b>	<b>49</b>
<b>5.1 FÖRÄNDRAD STRUKTUR I PRODUCENTFÖRETAGEN .....</b>	<b>49</b>
<i>Papper, massa, stål och bygg .....</i>	<i>50</i>
<i>Dagligvarusektorn .....</i>	<i>50</i>
<i>Utländsk bryggerikonkurrens .....</i>	<i>51</i>
<i>Fordonsindustrin .....</i>	<i>51</i>
<i>Spjutspetsbranscher .....</i>	<i>52</i>
<b>5.2 REAKTIONEN BLAND TRANSPORTFÖRETAGEN .....</b>	<b>52</b>
<i>Post- och järnvägskoncerner har expanderat .....</i>	<i>52</i>
<i>Rederier breddar sig .....</i>	<i>53</i>
<i>LBC-företagen på offensiven .....</i>	<i>54</i>
<i>Hårdnande inrikeskonkurrens .....</i>	<i>54</i>
<i>Danska åkerier i Sverige och svenska åkerier i Danmark .....</i>	<i>54</i>
<i>Gemensamägda bolag .....</i>	<i>54</i>
<i>Breddad verksamhet .....</i>	<i>55</i>
<i>Medelstora speditorsbolag på uppåtgående .....</i>	<i>56</i>
<i>Utlandsåkerier som kör direkt för varuägare .....</i>	<i>56</i>
<i>Het bransch för investmentbolagen .....</i>	<i>57</i>
<b>5.3 SAMMANFATTNING .....</b>	<b>57</b>
<b>6 ARBETSDELNING, KÖN OCH JÄMSTÄLLDHET I TRANSPORTSEKTORN .....</b>	<b>59</b>
<b>6.1 SYFTE, PERSPEKTIV OCH METOD .....</b>	<b>59</b>
<i>Perspektiv .....</i>	<i>60</i>
<i>Metod och material .....</i>	<i>61</i>
<b>6.2 GENUSARBETSDELNINGEN .....</b>	<b>61</b>
<i>Företag inom transportsektorn i Öresundsregionen .....</i>	<i>62</i>
<i>Utbildning .....</i>	<i>65</i>
<i>Andra förklaringar .....</i>	<i>66</i>
<b>6.3 HINDER OCH MÖJLIGHETER TILL EN FÖRÄNDRAD GENUSARBETSDELNING .....</b>	<b>66</b>
<i>Strukturella förändringar .....</i>	<i>66</i>
<i>Tekniska förändringar .....</i>	<i>67</i>
<i>Kvinnor på ledande befattningar .....</i>	<i>68</i>

Arbetets kultur .....	68
Värderingar i arbetet.....	69
Löneskillnader mellan kvinnor och män.....	70
Föräldraledighet.....	72
<b>6.4 INTEGRATIONEN I ÖRESUNDSREGIONEN.....</b>	<b>73</b>
<b>6.5 SAMMANFATTNING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG .....</b>	<b>74</b>
Förslag till åtgärder.....	75
<b>7 TRANSPORT, INNOVATION OCH TILLVÄXT .....</b>	<b>77</b>
<b>7.1 PROBLEMSTÄLLNING OCH AVGRÄNSNINGAR .....</b>	<b>77</b>
<b>7.2 DEFINITIONER .....</b>	<b>77</b>
<b>7.3 HÖNAN ELLER ÄGGET? OM FÖRHÅLLET MELLAN INNOVATIONER OCH TILLVÄXT .....</b>	<b>78</b>
<b>7.4 SPELNUMMRET FÖR ENDOGEN TILLVÄXT I ÖRESUNDSREGIONEN.....</b>	<b>80</b>
<b>7.5 IPEL – INDIKATOR FÖR POTENTIellt ENDOGENT LÄRANDE.....</b>	<b>81</b>
<b>7.6 SLUTSATSER OCH IDÉER OM FRAMTIDA FORSKNING.....</b>	<b>86</b>
<b>7.7 SAMMANFATTNING .....</b>	<b>87</b>
<b>8 GRÄNSSNITTSBARRIÄRER: TRANSPORT, TRAFIK, PLANERING OCH MÄNNISKA.....</b>	<b>89</b>
<b>8.1 TEKNOLOGIER FÖR TRAFIKÖVERVAKNING .....</b>	<b>90</b>
<b>8.2 OD MATRISER .....</b>	<b>91</b>
Trafikräkneslang.....	92
Trafikanalysator .....	93
Induktiva slingor.....	93
Trafikkameror.....	93
<b>8.3 TRAFIKINFORMATION MED HJÄLP AV GSM-NÄTVERK.....</b>	<b>94</b>
<b>8.4 NYTTOEFFEKTER .....</b>	<b>96</b>
<b>8.5 FARTYGSTRAFIKINFORMATION.....</b>	<b>96</b>
<b>8.6 INDIVIDENS INTEGRITET .....</b>	<b>97</b>
<b>8.7 SLUTSATS .....</b>	<b>98</b>
<b>8.8 NOTFÖRTECKNING .....</b>	<b>98</b>
<b>9 MOMS – SKATTEBARRIÄR SOM KAN FÖRENKLAS? .....</b>	<b>101</b>
<b>9.1 MOMSSYSTEM SOM BARRIÄR ELLER ETABLERINGSGRUND .....</b>	<b>101</b>
Konsumtionsskatt i flera led .....	101
Självreglerande skatt? .....	101
Moms inom EU.....	102
Problem med dagens övergångssystem .....	102
Moms och etableringsland i EU.....	103
<b>9.2 "VAT DEFERMENT ÖRESUND" .....</b>	<b>103</b>
9.3 Slutsats.....	104
<b>10 GEMENSAM PLANERING I ÖRESUNDSREGIONEN.....</b>	<b>105</b>
<b>10.1 OMVÄRLDSANALYS FÖR STRATEGISK TRANSPORTINFRASTRUKTUR .....</b>	<b>106</b>
<b>10.2 GLOBALISERING, RISK OCH SÄRBARHET: NYA KRAV PÅ PLANERINGEN.....</b>	<b>110</b>
<b>10.3 PROAKTIV, REAKTIV ELLER REPROAKTIV PLANERING? – MER BEHÖVS .....</b>	<b>112</b>
Globaliseringsstrycket .....	113
Från samarbete till myndighet .....	114
<b>10.4 SLUTSATS: GEMENSAM INFRASTRUKTUR, GEMENSAM PLANERING OCH NYA SAMARBETEN .....</b>	<b>115</b>
<b>11 VESSEL TRAFFIC SERVICE I ÖRESUND .....</b>	<b>117</b>
<b>11.1 VTS UPPGIFTER .....</b>	<b>117</b>
<b>11.2 VTS-SAMARBETET TAR FART .....</b>	<b>118</b>
<b>11.3 UTLÖSANDE FAKTORER .....</b>	<b>118</b>
<b>11.4 VTS ÖRESUND – FRÅN VISION TILL VERKLIGHET!.....</b>	<b>119</b>
<b>11.5 SLUTSATS.....</b>	<b>119</b>
<b>12 LOGISTIK- OG TRANSPORTSAMARBEJDE PÅ TVÆRS AF ØRESUND .....</b>	<b>121</b>
<b>12.1 INDLEDNING .....</b>	<b>121</b>
Metode.....	121
<b>12.2 DANMARK OCH SVERIGE – ETT UMIDDELBART PERSPEKTIV .....</b>	<b>122</b>
De kulturelle forskelle og deres baggrund .....	123

<i>Geert Hofstedes kultur-perspektiv på Danmark og Sverige .....</i>	<i>123</i>
<b>12.3 TRANSPORT OG LOGISTIK – EN BRANCHE I UDVIKLING .....</b>	<b>125</b>
<i>Regionale udviklingstendenser i Øresundsregionen.....</i>	<i>126</i>
<i>Udviklingen i samarbejdsrelationerne mellem virksomheder .....</i>	<i>127</i>
<b>12.4 MARKEDET FOR KØB OG SALG AF TRANSPORTYDELSER .....</b>	<b>129</b>
<b>12.5 DANSK OG SVENSK LEDELSE OG VIRKSOMHEDSKULTUR .....</b>	<b>132</b>
<i>De grundlæggende forskelle.....</i>	<i>133</i>
<i>Socialorienteret vs. Handlingsorienteret ledelse.....</i>	<i>134</i>
<i>Strategiarbejdet i danske og svenske virksomheder .....</i>	<i>135</i>
<b>12.6 STMØ-MEDERBEJDERENS KOMPETENCEPROFIL .....</b>	<b>136</b>
<i>Personlige kompetencer .....</i>	<i>138</i>
<i>Kulturelle kompetencer .....</i>	<i>138</i>
<i>Tekniske kompetencer.....</i>	<i>139</i>
<i>Sproglige kompetencer .....</i>	<i>140</i>
<i>Sammenfatning .....</i>	<i>141</i>
<b>13 SLUTSATSER: TRANSPORTSTRUKTUR OCH EKONOMI .....</b>	<b>143</b>
<b>14 STMØ-PROJEKTETS FORTSÄTTA UTREDNINGSSARBETE.....</b>	<b>147</b>
<b>14.1 VIDARE STUDIER I HÅLLBARA KOMMUNIKATIONER (IKT) .....</b>	<b>147</b>
<b>14.2 EKONOMISK-POLITISKA STYRMEDEL .....</b>	<b>147</b>
<b>14.3 VTS-ÖRESUND .....</b>	<b>148</b>
<b>14.4 TRIPLE HELIXDIALOG I ÅKERIBRANSCHEN .....</b>	<b>148</b>
<b>15 REFERENSER.....</b>	<b>149</b>
<b>16 BILAGOR.....</b>	<b>157</b>
<b>16. 1 BILAGA TILL KAPITEL 5.....</b>	<b>157</b>
<b>16.2 BILAGA TILL KAPITEL 6 .....</b>	<b>158</b>



# Medverkande i Transportstruktur och ekonomi

## Ansvarig för delrapporten och redaktör

*Carl-Magnus Carlsson*, Malmö högskola

## Om författarna

*Nicklas Abrahamsson* er konsulent siden 1998 ved konsulentvirksomheden Connectia A/S, der med hovedsæde i Danmark hjælper virksomheder i hele Skandinavien med udvikling af salgsorganisationer. Uddannet ingeniør og erfaring med arbejde i svensk plastindustri samt international rejseindustri. (Kapitel 12)

*Lennart Andersson* är chef för VTS South Coast vid Sjöfartsverket samt svensk chef för det gemensamma VTS Öresund som kommer att tas i bruk under oktober 2006. (Kapitel 11)

*Carl-Magnus Carlsson* är filosofie magister och undervisar i bl a samhällsekonomisk transportanalys vid Malmö högskola samt forskar i informationsekonomi. (Kapitel 1, 2, 3, 10, 11, 13, 14)

*Klas Cederin* är lärare vid Kvalificerad Yrkesutbildning i kart- och mätningsteknik vid Yrkeshögskolan i Helsingborg. Han ansvarar för ämnena kartteknik och geografiska informationssystem (GIS), och för distansutbildningen inom Yrkeshögskolan. Cederin har en bakgrund inom central lantmäteriverksamhet och regional kollektivtrafikplanering. (Kapitel 4)

*Anders Karlsson* har varit transportjournalist sedan 1996, och var dessförinnan transport- och trafikledare för både inrikes och utrikes lastbilstrafik. Karlsson är nu redaktör på Svensk Åkeritidning och webbredaktör för Sveriges Åkeriföretag och åkeriföreningarna. (Kapitel 5)

*Svante Lingärde* är filosofie magister och forskare i ekonomisk historia vid Ekonomihögskolan på Lunds Universitet och universitetsadjunkt samt forskningsassistent vid Stockholms stadsledningskontors FoU-enhet. Hans forskning omspänner långvågsteori, tillväxtteori, svensk innovationsverksamhet, tillväxt och strukturomvandling förr och nu samt socialpolitik, försörjnings- och fattigdomsfrågor. (Kapitel 7)

*Bengt Nordlindh* är verkställande direktör för Åkeriföreningen Syd. (Kapitel 5)

*Lars V Pedersen* arbejder som konsulent og projektkoordinator ved konsulent- og uddannelsesvirksomheden Connectia, der opererer i hele Skandinavien. Pedersen arbejder til dagligt med gennemførelse og udvikling af analyseopgaver samt konsulent- og uddannelsesopgaver ved primært danske virksomheder. Har desuden en række controlleropgaver internt ved Connectia. Lars V. Pedersen er uddannet Cand.merc. i Strategi og Ledelse fra Handelshøjskolen i Århus og har tidligere været beskæftiget med planlægning og gennemførelse af kunde- og medarbejdertilfredshedsmålinger i både danske og internationale virksomheder (Kapitel 12)

*Ingela Schånberg* är filosofie doktor i ekonomisk historia vid Lunds universitet samt jämställdhetskonsult. Hennes forskning har bl a behandlat de svenska kvinnornas utbildningshistoria. (Kapitel 6)

*Michael Serk* är civilekonom och filosofie kandidat från Lunds universitet, och startade moms-konsultföretaget EuroVAT Sweden AB år 1992. Serk arbetar i dag med bl a fastighetsmoms. (Kapitel 9)

*Johan Wideberg* är teknologie doktor och professor i trafikteknik. Wideberg, som har mycket god kännedom om den trafikala utvecklingen i Öresundsregionen, forskar inom fordons- och trafikteknik där han framförallt studerar tung trafik och flödesuppskattning och -styrning med hjälp av IT lösningar (intelligenta transportsystem, ITS). Wideberg är grundare och redaktör för tidskriften *International Journal of Vehicle System Modelling and Testing*, och innehar en professur i trafikteknik vid Universitetet i Sevilla. (Kapitel 8)

## Förord

Strategic Transport Management i Öresundsregionen handlar om att underlätta för integrationen mellan den danska och svenska sidan i regionen och därmed att stärka dess sociala utveckling, tillväxt och internationella konkurrenskraft. Projektets bidrag till denna strävan är att arbeta för att inrätta gemensamma magister/candidatutbildningar i Strategic Transport Management med Öresundsintegrerande perspektiv på båda sidor Sundet. Ett första steg i denna strävan mot ökad integration är att analysera och diskutera olika typer av transportbarriärer som påverkar utvecklingen i regionen från nya synvinklar, vilka sedan kan utgöra grunden i skapandet av Öresundsgemensamma utbildningar i Strategic Transport Management.

I denna rapport har Öresundsregionens *Transportstruktur och ekonomi* kartlagts och analyserats. De som bidragit till rapporten kommer från såväl näringsliv och myndigheter som från högskole- och forskarvärlden. Rapportens medförfattare utgör därmed i sig en slags Triple Helix-struktur – och är i sig ett viktigt led i de integrationssträvanden som utgör kärnan i STMØ. Genom detta läggs en viktig pusselbit i arbetet med att stärka regionens konkurrenskraft, tillväxt samt sociala- och miljömässiga utveckling. Rapportens innehåll ligger i linje med EU-kommissionens nyligen publicerade dokument *Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent* (COM 2006:314 final, 22.06.2006).

På hela STMØ-projektets vägnar vill jag tacka alla som bidragit i denna rapport, projektets alla medfinansierare samt Interreg IIIA Öresundsregionen och Europeiska Unionens Regionala Utvecklingsfond för att ha möjliggjort detta arbete!

Malmö och Köpenhamn i juni 2006

*Rolf Åberg*  
*Projektledare*



# 1 Inledning

## *Carl-Magnus Carlsson*

En av de kanske viktigaste förutsättningarna för en verklig Öresundsintegration är en gemensam arbetsmarknad mellan Skåne och Själland. Detta innebär samtidigt en väl integrerad varu-, tjänste och kapitalmarknad. Hittills, och många insatser till trots – inte minst den fasta Öresundsförbindelsen, har integrationsmålet så definierat, långt ifrån uppnått. Orsakerna till detta, de barriärer som hindrar en smidig integration, är många, men flera av dem står att finna i transportstrukturerna på ömse sidor av Sundet. Väl fungerande och hållbara transport- och logistiksystem samt informationsflöden är nödvändiga förutsättningar för en integration av arbets-, varu-, tjänste- och kapitalmarknaderna, och därmed för att en allmän Öresundsintegration till gagn för socialt, ekonomiskt, och miljömässigt hållbar tillväxt, skall kunna bli verklighet.<sup>1</sup> Föreliggande delrapport studerar transportrelaterade ekonomiska och strukturella barriärer mot Öresundsintegrationen. Ekonomiska, sociala, kulturella, historiskt betingade eller politiska lösningar som innebär att möjligheter till hållbar tillväxt inte kan (eller vill) tas tillvara kommer att analyseras. Barriärerna fattas alltså här som uteblivna positiva tillväxteffekter på ekonomiska målkonflikter, trögheter, senfärdighet och politisk eller annan motvilja mot att utnyttja förändrade förutsättningar. En frågeställning som kunde illustrera den typ av problemkomplex som skall studeras vore: *Varför inte större marknadsintegration trots Öresundsbron?*

Denna delstudie inom Interreg IIIa-projektet STMÖ; *Transportstruktur och ekonomi*, syftar till att diskutera och analysera de barriärer mot en optimerande hållbar Transport Management och därmed marknadsintegration i Öresundsregionen som har sina huvudsakliga orsaker i *strukturella* och *ekonomiska* förhållanden. De ekonomiska barriärer som diskuteras omfattar framförallt samhällsekonomiska samband som påverkar och påverkas av transportsektorn, bl a faktorrörlighet<sup>2</sup>, men även företagsekonomiska/företagsinterna strukturer beaktas. Inte minst gäller detta organisations-, kompetens-, lokaliserings- och anställningsstrukturer. Utöver detta är en diskussion kring globaliseringstrenden central för analysen. Globaliseringen med å ena sidan ett minskat nationellt inflytande över såväl ekonomi som struktur dels ett enligt många ökat lokalt (glokalisering) eller regionalt, påverkar lokaliseringsmönster, handelsströmmar, ekonomisk tillväxt, inkomstnivåer, arbetslöshet, sociala strukturer, regionalpolitik et c på ömse sidor av Öresund. I denna utveckling har transportsystemen en central roll på alla plan; globalt, nationellt, regionalt och lokalt, och i denna utveckling är såväl Sverige som Danmark involverat. Begreppet *optimerande/optimal, hållbar/bæredygtig Transport Management* skall här uppfattas som ett förenande av såväl kort- som långsiktiga ekonomiska kostnads/intäktshänsyn, dels en långsiktig samhällsekonomisk effektivitet i kombination med miljö- och jämställdhetshänsyn. Detta innebär således att optimal hållbar Transport Management skall sträva mot att i såväl det enskilda företaget som i den samhälleliga planeringen, inte minst avseende infrastruktur och styrning, fatta sådana transportrelaterade beslut att miljöhänsyn m m kan kombineras med god lönsamhet för såväl transportföretag som transportköpare i relation till god allmänekonomisk tillväxt. Kort uttryckt: *Att minimera de negativa externa effekterna av transportarbetet, och maximera de positiva.* Med *struktur* avses uppbyggnaden och konstruktionen av politiska, ekonomiska, mentala och ideologiska samt arbetsdelnings-

---

<sup>1</sup> Den enda av dessa marknader som i dag, på ny informationsteknologi, inte är direkt beroende av fysiska transporttjänster är kapitalmarknaden, som därmed får betecknas som tämligen integrerad även i ett globalt perspektiv.

<sup>2</sup> Med faktorrörlighet menas här graden av mobilitet i varu-, tjänste-, kapital-, och arbetsmarknaderna. Detta är dels ett mått på integrationen i Öresundsregionen, dels faktiskt själva integrationen, om man bortser från framför allt kulturella faktorer och politiskt beslutsfattande. För att faktorrörligheten skall underlättas krävs ett effektivt transportsystem: optimal hållbar Transport Management.

och näringslivsmässiga och sociala institutioner som påverkar och påverkas av transportsystemen samt hur dessa samband återverkar på hela samhällsorganisationen och dess utveckling. *Ekonomibegreppet* innefattar i denna rapport främst effekter av ovannämnda transportstrukturer i förhållande till samhällsekonomisk effektivitet och sekundärt till företagsekonomisk effektivitet. Samhällsekonomisk effektivitet är i detta sammanhang att likställa med begreppet *hållbar tillväxt*, vilket dels återkopplar till strukturbegreppet, dels innefattar ett miljöhänsynstagande.

Rapporten utgår från logistik- och transportnäringens stora ekonomiska roll och betydelse för Öresundsregionens integrationsutveckling. Såväl infrastrukturella och lokaliseringsrelaterade frågeställningar, där särskilt globaliseringens och regionaliseringens effekter ingår, diskuteras. Geografiska strukturers betydelse, olika finansieringslösningar, liksom transportnäringens inre och yttre organisation berörs. Innovationsverksamhet som kan påverka transportsektorns lönsamhets- och konkurrenskraftsutveckling samt hinder mot innovativ verksamhet, och informationsöverföringströgheter lyfts fram i ett Öresundsperspektiv. Genom att diskutera branschkultur och ledarstilar i relation till B2B och B2C, genusarbetsdelning, politiska mål för, och planmässig styrning av transportnäringen, integritetsaspekter vid flödesbevakning samt utbildningsnivåer, skattepolitik och demografisk förändring ställs diagnos på logistik- och transportnäringens framtida betydelse och kompetensbehov i Öresundsregionen och diskuteras vikten av en helhetssyn.<sup>3</sup> Målet för de ingående undersökningarna är *inte* att uttömmande kartlägga, analysera och föreslå konkreta åtgärder för specifika barriärer. Detta har gjorts i flertalet tidigare studier och i andra sammanhang, inte minst politiska. Vad denna rapport däremot syftar till att göra, är att synliggöra olika aspekter av ekonomisk-strukturella transportrelaterade barriärer i ett helhetsperspektiv, som också skall kunna utgöra en del i kommande utbildningsutbud av fördjupade Öresundsövergripande och -integrerande studier i ett barriärlösande helhetsperspektiv. Grundtanken i detta resonemang är att integration och transporteffektivitet inte skapas isolerat, genom att man löser upp eller undanröjer vissa specifika hinder och barriärer, utan snarare genom en process där beslutsfattare och aktörer förstår dels varandra, dels problemens inre kärna och tvärvetenskapliga lösning. Om man har en gemensam syn på situationen i stort och målen, är det betydligt enklare att sedan undanröja enskilda barriärer. Detta samsyn kan delvis åstadkommas genom gemensam utbildning av viktiga aktörer på den svenska och danska transportmarknaden. Först när vi på ömse sidor sundet är överens om vilka de transportrelaterade hindren är, kan vi börja diskutera deras lösning – men för detta krävs en till viss del gemensam referensram; Strategic Transport Management.

Kunskapstraditioner som delstudien utgår från är bl a nationalekonomi, företagsekonomi, ekonomisk geografi, ekonomisk historiska, statsvetenskap och sociologi. Vägledande är ett omvärldsanalytiskt, öppet och flervetenskapligt synsätt. Arbetets utgångspunkt är diskussionen om frikoppling mellan ekonomisk tillväxt och transportarbetet, d v s hur man kan förena tillväxt och välfärdsökning med miljöhänsyn och ökad integration av varu-, tjänste- och arbetsmarknaderna i Öresundsregionen. Den grundläggande frågan utifrån ett ekonomisk-strukturellt perspektiv blir därmed: *Hur förena ökad effektivitet och minskade negativa effekter av transportarbetet med ökad integration i Öresundsregionen?*

---

<sup>3</sup> B2B innebär handel "business to business", B2C är "business to consumer", d v s handel där konsument och inte ett annat företag, utgör den köpande parten.

## 2 Öresundsintegration och barriärer

**Carl-Magnus Carlsson**

Övergången från industrisamhället till ett kunskapsbaserat informations- och tjänstesamhälle är en strukturell förändring inom bl a produktions- och handelssystemen som i sin tur i högsta grad påverkat logistik- och transportsystemens effektivitet och samhällsroll, samt inte minst den offentliga planeringen. Samtidigt står orsaken till denna övergång i stor utsträckning att finna i utvecklingen av just transport- och kommunikationssystemen, inte minst den tekniska. Transporter, kommunikationer, handel, ekonomisk tillväxt och samhällsutveckling/strukturomvandling i allmänhet utvecklas närmast symbiotiskt. Denna utveckling sker, och har skett, utifrån olika länders och landsdelars olika förutsättningar avseende historisk utveckling och ekonomisk styrka. Utvecklingen i Öresundsregionen, på den danska och svenska sidan, har därmed inte i alla stycken följt samma mönster, utan skiljaktiga strukturer har manifesterats under åren. Dessa strukturer är till stor del rotade i ekonomiska förhållanden - som förändras över tid - men har även andra orsaker. Historiskt har de danska och svenska monarkierna i det närmaste konstant varit i luven på varandra. Från att ha varit en nationell dansk region fram till mitten av 1600-talet, blev den skånska sidan 1658 definitivt en svensk gränsregion. Den tidigare danska befolkningen utsattes för en brutal försvenskning, där varje koppling till det tidigare fäderneslandet förbjöds, och det dröjde inte länge förrän skånska soldater tvingades strida mot sina tidigare danska landsmän.

Vad mycket av stridigheterna mellan Danmark och Sverige hela tiden handlade om, var just det som skulle kunna kallas transport- och logistikherraväldet. Detta manifesterades framförallt i rätten att utkräva Öresundstull, en stadig och säker inkomstkälla från hela Östersjöns transithandel. Tullen hade funnits sedan 1400-talet och togs ut vid fartygspassage vid Helsingör. Först var tullen baserad på skeppens dräktighet, men redan på 1500-talet baserades den på lastens varuvärde: Ju fler och högvärdigare varor, desto högre inkomster för danske kungen. Flera bilaterala tullättnadsavtal tecknades, och lika ofta bröts de. Under t ex det nordiska sjuårskriget mellan Sverige och Danmark spärrades hela sundet av för genomfart av förnödenheter till Sverige av danskarna år 1566. Övriga länder i regionen var därför tämligen nöjda med att Öresund under andra hälften av 1600-talet kom att bli en gräns mellan två länder eftersom inget av dem då hade fullständigt monopol på tullarna, och självt helt kunde styra genomfarten. Att delar av sundet kom att bli internationellt vatten, gynnade naturligtvis östersjöhandeln och dåtidens Öresundsregion i allmänhet, och stormakterna (Holland, England, Frankrike Ryssland) hade allt som oftast sina fingrar med i kampen om tullen, även om den i princip hela tiden tillföll Danmark. Ju större handeln blev desto mer komplicerad blev tullhanteringen, men det var först under den stora liberaliseringsvågen från mitten av 1800-talet och efter påtryckningar från USA, som tullen helt avskaffades 1857, dock först efter att Danmark förhandlat sig till en rejäl ersättning av länderna med intressen i sjöfarten genom sundet.<sup>4</sup> Kriget har vi lyckligtvis lämnat bakom oss, men alltså är Öresund en central länk – eller flaskhals om man så vill – i hela det globala handelssystemet, och fortfarande är intresset för utvecklingen i regionen, inte minst på grund av handelns globalisering, spritt långt utanför de Östersjönära staterna. De historiska stridigheterna inom Öresundsregionen, om vem som skulle dra fördelar av förbipasserande och angörande fartyg kan nog sägas vara definitivt avslutade, eller åtminstone lagda på is, i och med bildandet av det gemensamma hamnbolaget mellan Malmö och Köpenhamns hamnar; Copenhagen Malmö Port. Istället verkar den striden nu stå mellan olika regioner och länder (t ex ”Logistikmetropole Hamburg”) som aspirerar på att bli transport- och logistikhubbar eller gateways för hela eller delar av Europa. Så, ironiskt nog, är

<sup>4</sup> Se exempelvis Nationalencyklopedin, uppslagsord Öresundstullen.

frågan om norra Europas transport- och logistikherravälde, och den tillväxt och välfärd detta medför, fortfarande minst lika aktuell som den var 1658!

Vad åren lidit, har skåningarna blivit alltmera svenska; kulturellt, mentalitetsmässigt och socialt, medan själlänningarna varit danskar hela tiden, samtidigt som umgängesformerna mellan länder och folk under seklerna normaliserats, handeln stadigt ökat och samarbetet över gränsen stärkts. När så, knappt 350 år efter den definitiva separationen av Skåne från Danmark, de båda länderna på ömse sidor om Öresund återförenats av en fast förbindelse, om än med olika huvudstäder, men med det gemensamt att båda är medlemmar i den Europeiska Unionen, förväntas återintegrationen av Skåne och Själland i den transnationella Öresundsregionen ske tämligen omedelbart och smärtfritt. Sådant måste emellertid få ta sin tid, och det som hållits isär i flera hundra år finner inte tillbaka på några få år. Samtidigt har de olika regionhalvorna utvecklats åt olika håll, kulturellt, språkligt, ekonomiskt, industriellt, handelsmässigt o s v under århundradenas lopp. Integrationsfrågan i Öresundsregionen måste ses mot denna bakgrund för att bli greppbar när vi talar om skillnader och likheter mellan länderna; och om hinder och barriärer. Under rådande historiska förutsättningar kanske vi t o m skall vara imponerade av den integrationsgrad som hittills uppnåtts!

## 2.1 Några utgångspunkter för delstudien

### Lokalisering och globalisering

Med tanke på den ovan diskuterade historiska utvecklingen, innebär dagens situation en unik kombination av möjligheter för en naturlig integration i Öresundsregionen. Förutom Europeiska Unionens arbete och utvecklingen av informations- och kommunikationsteknologin, inte minst internet, har globaliserings-, outsourcing- och regionaliseringstrenderna på bara de allra senaste tiotals åren skapat helt nya förutsättningar för ett utsuddande av de nationella skillnaderna. Som exempel på detta styrs ofta idag de multinationella företagens beslut om att lokalisera verksamhet i Öresundsregionen, avsett på vilken sida av gränsen, av dess attraktionskraft; och inte nödvändigtvis den svenska eller danska sidans attraktionskraft, utan hela regionens i relation till andra likvärdiga regioner i världen. Mycket centrala variabler i skapandet av denna attraktionskraft är infrastrukturella förutsättningar, tillgänglighet och logistiska kompetenser och resurser, där regionen nu konkurrerar om företagsetableringar inte bara med övriga Europa utan med hela världen. Globaliseringen har också inneburit att regionen dessutom måste *upprätthålla* god attraktionskraft för att *behålla* de verksamheter som redan är etablerade. Outsourcing/offshoring (renodling/utflyttning) och kraftigt ökande transportbehov är de kanske synligaste effekterna av globaliseringen. För Öresundsregionen, som trots allt har ett antal flaskhalsar i transportsystemen mellan länderna, framstår infrastrukturfrågan som central när nu globaliseringen och regionaliseringen bör innebära att regionen kan uppfattas som *en* av omvärlden (jfr konkurrensen från t ex "Logistikmetropole Hamburg"). Om goda transporter, logistik och infrastrukturella förutsättningar är en viktig del i skapandet av den attraktionskraft i allmänhet som för människor och företag till regionen, framstår det som tämligen uppenbart att fokusera just transportsystemens utveckling.

### Handelns utveckling och betydelse för en region

Teoretiskt, på ett världsekonomiskt plan, kommer specialiseringsvinster och skalfördelar sänka kostnaderna och öka utbudet av varor och tjänster genom ökad handel, något som torde vara positivt. I verkligheten behöver emellertid detta inte gälla alla länder eller regioner. Om en region inte förmår att rätt analysera den nya utvecklingen, kan man lätt riskera att bli omkörd. Öresundsregionen, både den svenska och den danska sidan, har dessutom inte alltför

avlägsna, och dyrköpta, erfarenheter av att vara i kris – och hur detta kan påverkas om man satsar rätt, men också förvärpa problemen om man satsar fel. För Malmös del räcker det att nämna triaden Kockums, SAAB, Malmö högskola, och påtagligt definitivt illustrera med hur Kockumskranen; Malmös industristolthet, belägen helt nära Malmö Högskolas tekniska bibliotek, nyligen flyttades till Sydkorea. Den pågående globaliseringen griper alltså obönhörligen in i våra gamla svenska och danska nationella regionstrukturer. Detta kan vi antingen försöka hindra eller acceptera, antingen anpassa oss till eller försöka utnyttja. Varken att försöka hindra en långsiktig världsomfattande utveckling, eller att bara acceptera den utan att vidta åtgärder brukas sällan vara en god strategi. Det bästa för Öresundsregionen är istället att söka läsa av utvecklingen, successivt anpassa sig och skapa sådana kompetenser och handlingsplaner att man på sikt kan utnyttja situationen till regionens fördel. Där är integrationen mellan det danska och det svenska i Öresundsregionen av yttersta vikt – och där kan också skillnader och barriärer vändas till en fördel och styrka! Speciellt viktigt är denna senare strategi när det gäller infrastrukturinvesteringar och -underhåll, transport- och trafikplanering och insatser för att förbättra logistikflöden i Öresundsregionen i relation till globaliseringens effekter; dels för att sådana insatser kräver långsiktig planering och ofta är oerhört kostsamma, dels för att just transport- och logistiksektorns verksamhet är den som spås öka kraftigt p g a globaliseringseffekterna på handel, terminallagring och distribution. Denna utveckling sätter allt större press på infrastrukturens kapacitet, miljön, människors fria rörlighet och hälsa o s v. Detta gör att ett samlat grepp om globaliseringens effekter, som innefattar alla de inbyggda motsättningarna i transportutvecklingen, måste tas: Ökad handel som kräver fler transporter kan bidra till att öka regionens konkurrens- och attraktionskraft och därmed tillväxt, samtidigt som emellertid trängsel, olyckor, stress och miljöbelastning ökar, och samtidigt som kunderna kräver allt snabbare transporter av hög kvalité till allt lägre priser. Att få denna ekvation att gå ihop, dessutom i ett Öresundsperspektiv, där positiva och negativa effekter av globaliseringen inte nödvändigtvis tar ut varandra, kräver insatser från flera forskningsfält och teoribildningar, och kanske främst nationalekonomi, logistik och ekonomisk geografi, men även transporträtt, statsvetenskap och sociologi samt miljövetenskap. Det finns ett flera nya ansatser inom bl a logistik, ekonomisk geografi och nationalekonomi samt företagsekonomi/marknadsföring och sociologi med stor relevans för att lösa problem och målkonflikter som är relaterade till transportutvecklingen i en globaliserad värld.<sup>5</sup> Vad som emellertid ofta saknas är att en kombination av de olika vetenskapernas forskningsresultat till tas fram då underlag för strategiska beslut som rör transportsektorn skall fattas. Forskningsinriktningarna har visserligen olika utgångspunkter och metoder, och kommer inte sällan till olika resultat i specifika frågor, men endast genom en tvärvetenskaplig analys av transportfrågorna kan man komma närmare en förståelse av transportutvecklingens mekanismer, och först då kan man utnyttja utvecklingen till Öresundsregionens fördel. I denna delrapport fokuseras förhållanden som kan kategoriseras som strukturella och ekonomiska. Detta innebär inte att kartläggning och analys görs utifrån enbart national- och företagsekonomisk ansats, utan snarare att teoribildningar och an-

---

<sup>5</sup> Några exempel på sådana ansatser är inom logistiken; flerparslogistik (3PL, 4PL) med nya distributionslösningar och flerbensstrategier avseende intermodalitet (utnyttjande av fler än ett transportslag), Global Supply Chain Management (helhetsperspektiv på försörjningskedjan för att undvika suboptimering), funktionella flerskiktmodeller för lokaliseringsbeslut. Inom nationalekonomi diskuteras bl a olika modeller för samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning som ekonomisk-politiskt styrmedel gentemot transportsektorn och olika metoder för ”frikoppling” mellan ekonomisk tillväxt och transportarbetet och inom företagsekonomi, vidareutvecklingar av Porters konkurrensstrategier och s k platsmarknadsföring (Place Marketing). Inom kultur- och ekonomisk geografi analyseras agglomerationer och kluster av olika verksamheter, inte minst kunskap, och inom sociologi och psykologi, förändringar i resandemönster utifrån flera nya utgångspunkter. Inom informationslogistik studeras olika användningsområden och applikationer för RFID, en teknisk innovation och vidareutveckling av en uppfinning från andra världskriget. RFID är ett radiovågbaserat microchip-tag sändar- och etikettsystem med tillhörande avläsningsutrustning för identifiering av varor eller personer på olika avstånd. RFID kommer sannolikt inom en 10-årsperiod kunna revolutionera delar av logistiksystemen. RFID används för att underlätta lagerhantering och transportlogistik (jfr streckkodsläsning och track and tracesystem). Informationen som överförs från tag till mottagaren kan sedan processas av olika datorsystem. Den största skillnaden mot gängse streckkoder är att RFID kan läsas över större avstånd - flera enheter samtidigt - och mer data kan förmedlas. Den s k Brobizz som används i avgiftssystemet för överfart över Öresundsbron är ett exempel på en RFID-applikation. Se vidare Lunds tekniska högskola, Teknisk logistik: <http://www.tlog.lth.se/> och Förpackningslogistik <http://www.plog.lth.se/> samt det danska Teknologisk Institutets hemsida: <http://www.teknologisk.dk/transport>.

satser från en rad forskningsfält används för att analysera barriärer som primärt är grundade i just ekonomiska och strukturella förhållanden.

## **Att hantera barriärer, målkonflikter och försuttna chanser**

I en globaliserad värld med allt längre driven specialisering och omlokalisering för sänkta kostnader och ökad handel, ställs samtidigt allt högre krav på transportsystemen, där alltså infrastrukturella förutsättningar, tillgänglighet och logistiska kompetenser/resurser kommit att bli mycket centrala variabler för en regions framgång. Det finns tydliga målkonflikter i denna utveckling: Globaliseringen sätter allt större press på infrastrukturens kapacitet, miljön, människors fria rörlighet och hälsa, sysselsättning, regionutveckling o s v. Om en planering för ökad regional konkurrens- och attraktionskraft och därmed tillväxt innebär fler transporter, måste åtgärder samtidigt vidtas för att reducera bl a trängsel, olyckor, stress och miljöbelastning.

I denna rapport kommer en rad olika utgångspunkter och empiriska exempel lyftas fram av olika experter för att belysa problemställningens komplexitet och behovet av just en tvärvetenskaplig helhetssyn på transportutvecklingen och -politiken. Låt följande exempel från en nyligen gjord studie illustrera sammanhanget: Inom ramen för Interreg IIIA-projektet Öresund Logistics, gjordes en enkätstudie bland 96 varuproducenter, speditörer och logistikkonsulter i Öresundsregionen. I denna framkom att ”rätt” utbud av transportresurser, speditörer samt en regions progressiva näringspolitik, arbetskraftsutbudets storlek, den regionala köpkraften och företagsklimatet (avseende skatter m m), kunde identifierats som de viktigaste faktorerna för etablering av ny logistikverksamhet såsom t ex terminaler, gateways och torrhamnar.<sup>6</sup> Stödåtgärder från kommunerna, det politiska klimatet, utbudet av konsulter, närhet till konkurrenter och IT tillgänglighet värderades däremot ned.<sup>7</sup> Detta resultat – i den mån det kan generaliseras – bör ställas i relation till vilka regionala och kommunala satsningar för tillväxt som verkligen görs i Öresundsregionen (t ex bredband, olika former av etablerings-/krisstöd, konsulttjänster), och hur infrastrukturfrågor i allmänhet prioriteras, olika satsningar ställs mot varandra, och andra politiska mål kommer i konflikt med transporteffektiviteten. I relation till vad som sagts i inledningen om globaliseringens effekter på transportefterfrågan och därmed logistikutvecklingen, tycks det emellertid onekligen som om nya logistiska lösningar kan bli framtidens tillväxtmotor, antingen i Öresundsregionen eller någon annan stans.

Infrastrukturella resurser är otvetydigt centrala för etablering av verksamheter oavsett inriktning. Samtidigt är emellertid infrastrukturen endast en del i det komplex av faktorer som skapar social, ekonomisk och kulturell tillväxt i Öresundsregionen. I det nära perspektivet måste det i kombination med bl a infrastrukturella förutsättningar finnas köpkraft, arbetskraft och rimliga företagsvillkor, som inte avviker från konkurrerande regioner, och att i det globala perspektivet inte skapas kostnadsstrukturer som markant avviker från det etablerande företags totala kostnader. Detta innebär emellertid inte att infrastrukturella satsningar i sig skapar mervärden. Deras samhällsekonomiska effekter beror istället på i vilken grad de kan undanröja trånga sektorer i flödena. Det kan ofta vara bättre, åtminstone på kort sikt, att bredda en övertrafikerad väg än att bygga en ny. Det finns en rad utvecklingstendenser som har stort samband med globaliseringen, och ofta sägs vara själva kärnan i den, men som också verkar utöver dess effekter, och som är svåra att påverka. Kända exempel är bl a förändrad varumix

---

<sup>6</sup> Begreppet torrhamnar (dry ports) används för terminaler/omlastningspunkter som genom förbindelse med en hamn, och ofta i hamnens regi, kan koncentrera stora flöden av enhetslastat gods till järnväg, istället för att detta befraktas på lastbil. Sjöfrakten börjar alltså redan på land, även om första transportslaget är järnväg. Detta koncept – en del i intermodalitetssträvandena - avser bl a reducera lastbiltrafik genom hamnstäderna, öka effektiviteten och förbättra miljön.

<sup>7</sup> Olsson & Sevandersson (2005) *Öresundsregionen – en potentiell logistikhubb?* LTH/Öresund Logistics, s 59 ff. Se även Paulsson, Skjøtt-Larsen, Wandel (2001), *Logistics in the Öresund Region after the Öresund Link*, Teknisk Logistik, LTH, s 127 ff.

mot allt högre varuvärden, vilket gör att varorna kan bära högre transportkostnader och transporteras längre företrädesvis med flyg/lastbil, accelererande antal internationella fusioner/ägarstrukturförändringar och därmed distributionstrender/-lösningar, förändrad sysselsättningsstruktur samt arbetskraftskvalitet, ny syn på FoU-politiken, e-handel och t ex effekterna av internationella terrorhandlingar på transportsystemens effektivitet. Av allt att döma tycks globaliseringens effekter på mogna industrinationer kräva att gamla samband omprövas, även om globaliseringen i sig egentligen är samma gamla specialiseringsfenomen som alltid karakteriserat ekonomisk tillväxt. Enda skillnaden är egentligen avståndet och effektintensiteten! Ju rörligare varor, kapital och tjänster är, desto mindre kan de påverkas via regleringar, men desto mer av gynnsamma förutsättningar. När varuvärdena ökar och produkterna kan bära högre transportkostnader, samtidigt som dessa också faller p g a ny teknik och nya logistiska lösningar, och dessutom lönedifferenserna är markanta blir i SWOT-analytiska termer, kanske en regions gamla styrkor till svagheter, svagheter till styrkor, möjligheter till hot, medan hoten kan vändas till möjligheter. Det gäller bara att veta vilka och hur – och detta kräver den breda, tvärvetenskapliga ansatsen. Ett exempel skulle kunna vara hur trängsel och miljöförstöring tvingar fram nya specifika logistiska lösningar och drivmedel, vilka i sin tur skapar oerhärmliga effektivitetsvinster gentemot konkurrentregioner/länder, och därigenom gynnar tillväxt och välfärd: Det behöver inte nödvändigtvis vara ex ante-satsning på FoU inom t ex logistiksektorn som skapar tillväxtpotentialen, utan snarare kanske den trängsel och konkurrens som kan uppstå i det som inom ekonomisk geografi kallas kluster, och de mentaliteter och inställningar till transporter och logistik som råder i dessa kluster.

Situationen inom transport- och logistiksektorn kommer utan tvivel att bli en allt mer betydelsefull bestämningsfaktor för utvecklingen i Öresundsregionen. Målkonflikterna blir emellertid särskilt tydliga inom just transportpolitiken, där tillgänglighet ställs mot trängsel, tillväxt mot miljö, satsning på stråk och logistikcentran mot regionalpolitiska överväganden, varornas rättidighet mot stress, personbefordran mot godstrafik o s v.<sup>8</sup> Ett mycket illustrativt exempel på denna typ av motsättningar är det svenska förslaget att införa flygskatt på 94 kr/passagerare inom Europa och 188 utom Europa. Denna skatt motiveras framförallt (åtminstone i debatten) av miljöhänsyn: För konsumenten dyrare flygresor, kan reducera onödiga sådana/tillväxten i dem, och ge incitament för ett utökat användande av långväga inrikestågtrafiken. Detta må gälla för Stockholms (Arlanda) och Göteborgs (Landvetter), Sveriges två största flygplatser, men för Sturup utanför Malmö skulle effekterna kunna bli något oväntade. Anledningen till detta är dels att Danmark samtidigt beslutat om att avskaffa sin flygskatt, dels att avståndet, restiden och i stor utsträckning kostnaderna för att ta sig till Kastrups flygplats istället för Sturup är likvärdiga för en resenär bosatt i t ex Malmö/Lund-området. Effekten kan rimligtvis tänkas bli att flygavgångar och –linjer på sikt flyttar från Sturup till Kastrup, samtidigt som arbetstillfällena runt Sturup minskar och Öresundsregionens totala flygrelaterade klimatpåverkan förblir opåverkad. Förespråkarna menar dock att antalet danskar som i dagsläget (bl a sporrade av diverse rabatter) reser via Sturup istället för Kastrup skulle minska, och därmed också transittrafiken mellan Danmark och Sturup. Regionalpolitiken får alltså här stå tillbaka för miljömålet: Man bör, som Karin Svensson Smith uttryckt det ”...fråga sig om det är hållbart att bygga regional utveckling på expansion av ett ohållbart transportmedel.”<sup>9</sup> Miljömålet kommer troligen här också i konflikt med den tidigare diskuterade tanken på infrastruktur, tillgänglighet och logistik-tjänster som drivkrafter bakom attraktionskraften och tillväxten i en alltmer globaliserad ekonomi. Men, i ett Öresundsregionalt perspektiv, torde detta vara av mindre betydelse om resultatet skulle vara att trängsel tvingade fram en utbyggnad av Kastrups flygplats: Öresundsregionens – sett ur det globala perspektivet – totala tillgänglighet och attraktionskraft skulle sannolikt inte påverkas. Skulle alltså flygskattemotståndet kunna

<sup>8</sup> Se t ex *Moderna transporter*, Regeringens proposition, 2005/06:160

<sup>9</sup> Svensson-Smith, K. ”Flygskatten behövs”, *Sydsvenskan*, 19/4 2006

styras av strikt nationalregionala svenska intressen, samtidigt som ”integrationen” kunde tänkas öka genom att fler svenskar reser utomlands från Kastrup? I så fall ginge integrationen från svensk synpunkt måne åt fel håll? Ilmar Reepalu och Stephan Mächler påpekar att ”...konkurrensen med Kastrup gör att resandet kvarstår på oförändrad nivå, men istället flyttas till andra sidan Sundet.”<sup>10</sup> De menar vidare att minskad lönsamhet för de bolag som trafikerar Sturup, p g a färre passagerare, dessutom minskar de ekonomiska möjligheterna till aktiva satsningar på miljövänligare flygplan. Å andra sidan, skulle den svenska flygskattens effekt på miljön i Öresund, om nu Kastrup istället expanderar, vara bortblåst – liksom kanske ett antal arbetstillfällen i Sturup.

För att hantera den typ av målkonflikter som t ex flygskatten, och som finns av rikt mått inom olika transportrelaterade områden på båda sidor av Sundet, krävs som redan nämnts ett tvärvetenskapligt angreppssätt som synliggör så många aspekter på – och effekter av - transportutvecklingen som möjligt när transport- och tillväxtstrategiska planer skall skapas och implementeras. Då kan vi också lättare hantera globaliseringens effekter; och det bästa sättet att göra detta är att försöka utnyttja de styrkor som den samlade Öresundsregionen har; inte att kämpa på var sin sida Sundet!

## 2.2 Integration: Vad menar vi med det?

Integrationsbegreppet är mycket mångfacetterat och kan ges innebörd efter såväl analysobjekt som efter behag. I STMØ-projektets *Sammanfattningsrapport 1*, Kartläggning av transportbarriärer i Øresundsregionen, presenteras projektets allmänna definitioner av integrations och barriärbegreppet.<sup>11</sup> Speciellt uppmärksammas den inom STMØ definierade ”Barriärparadoxon”: Att barriärernas inverkan på integrationsprocessen inte nödvändigtvis och självklart är negativ: Om barriärerna är många, leder det sannolikt till låg integrationsgrad. I takt med att barriärerna övervinns, kan integrationen öka successivt, men då barriärreduktionen når en viss nivå, kan även incitamentsskapande skillnader suddas ut, varpå integrationsökningen och -viljan avstannar och nya barriärer skapas. Om barriärerna däremot i utgångsläget är tämligen få, och incitamenten för integration möjligen därmed mindre, kan tillvaratagande av de skillnader som trots allt kan ge individer och företag arbitragevinster i sig öka integrationen och t o m förstärka dessa barriärer. Integration som drivs av detta fenomen, kommer emellertid sannolikt på sikt att stanna av p g a den prisutjämning som följer av marknadsintegrationen. Dessa teoretiska samband är vägledande även för delstudien *Transportstruktur och* men kommer nedan att preciseras i den ekonomisk-strukturella kontexten.

Ett av problemen med begreppet *integration* är att analysobjekt och mått ofta sammanfaller: Om t ex arbetspendlingen över bron är ett av måtten på integrationen i Öresundsregionen är det ju samtidigt just denna pendling som *är* integrationen. Detta faktum kan skapa såväl definitions- som dimensionsproblem – ty om pendlingen är måttet, uppnås ju full integration först då alla i arbetskraften pendlar över bron. Ett alternativ är att definiera en viss storlek på pendlingen som ”full arbetsmarknadsintegration” (t ex om 20 % av respektive lands arbetskraft pendlar), men en sådan stipulation tenderar att bli såväl godtycklig och ideologisk som situationsberoende. Integrationens effekter beror på vilken nivå och i vilket sammanhang man undersöker den. Integrationsbegreppet kan ha helt olika innebörd för olika grupper av aktörer. En distinktion gäller danska respektive svenska aktörers syn på vad integration är, hur den skall uppnås och om den är önskvärd. Därutöver är distinktionen rikspolitik kontra regionpoli-

<sup>10</sup> Reepalu, I. & Mächler, S., ”Flygskatten hotar jobb”, Sydsvenskan, 21/4 2006

<sup>11</sup> Se även STMØ (2006), Kartläggning av transportbarriärer i Øresundsregionen: *Sammanfattningsrapport 1*.

tik central, också bortsett från politisk hemvist. Företag av olika storlek och med olika hemmamarknader/huvudkontorslokalisering, och organisationer har också olika syn på vad integration innebär och enskilda individer och familjer har kanske en helt annan bild av vad integrationen egentligen handlar om än svenska och danska ministrar. På politisk nivå handlar integrationen kanske framförallt om infrastruktursatsningar och organisatorisk struktur samt den inte alltid så aktivt understödda regelverksharmoniseringen. För företagen handlar det sannolikt primärt om utvidgning av hemmamarknaden, d v s framförallt ekonomiska incitament där integration gärna översätts med vinstökning. För den enskilda individen kan det vara dels privatekonomiska incitament, dels kulturella, sociala eller familje-/bakgrundsrelaterade drivkrafter, bakom steget att bli integratör. Olika synsätt på vad integration egentligen innebär kan naturligtvis betyda motsättningar om vilka målen är och om vad integrationen skall ge för effekter, och nog kan detta bli en barriär i sig! Särskilt tydlig tycks denna motsättning vara på det politiska planet mellan riks och regionnivå; åtminstone i Sverige. I rapporten *Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång* från RTK i Stockholm framhålls just den rikspolitiska oviljan i Stockholm och Köpenhamn mot att skapa särlösningar och -överenskommelser för Öresundsregionen:

*Ett utslag av detta är de danska och svenska regeringarnas inställning till att inte vilja diskutera särlösningar för att harmonisera regelverk inom regionen. Skatteregler och bristande harmonisering av socialförsäkringssystem inverkar negativt på möjligheterna till den arbetspendling som är en av hörnpelarna för en utvidgning av regionen och för att till fullo dra nytta av dess sammantagna storlek.<sup>12</sup>*

Orsakerna till denna ovilja att harmonisera kan mycket väl stå att finna i det faktum att respektive land består av mer än bara Öresundsregionen; för Sveriges del, betydligt mer. Dels kan en alltför expansiv Öresundsregion möjligen hota Stockholmsregionens dominans, dels finns alltid risken att andra regioner och områden börjar ställa liknande krav avseende förändringar i skatter och transfereringar. Nära till hands ligger Svinesundsområdet och Haparanda/Torneå. Sådana förklaringar brukar framföras även till den danska oviljan, och framförallt avseende nedsättningen av broavgifterna. När den nationella, eller nationalregionala utvecklingen kan påverkas i icke önskvärd riktning, tycks det svårt att se till hela Öresundsregionens bästa, och förklaringen till det, är sannolikt att den politiska makten i respektive halva av Öresundsregionen är ansvarig inför och beroende av väljarna på sin, och endast sin sida Sundet!

Samtidigt kan det tyckas märkligt att vi i Öresundssammanhang menar att exempelvis olika socialförsäkringssystem är ett hinder för arbetskraftsförflyttning, medan det i den svenska debatten i samband med EU-utvidgningen i relation till ex vis Polen och de baltiska staterna påtalades hur olika socialförsäkringssystem skulle leda till arbetskraftsimport till Sverige; s k social turism. Av allt att döma är det rimligt att hävda att arbetskraftsförflyttning; en gemensam arbetsmarknad och arbetskraftspendling är exempel på integration. Det tycks emellertid som om detta ges olika värderingar och hamnar på olika grader på skalan över önskvärd arbetsmarknadsintegration i den offentliga, mediala och politiska debatten. I alla händelser tycks det i detta senare fall vara de uppenbara skillnaderna i socialförsäkringssystem och inkomstnivåer som driver arbetsmigrationen, medan det i Öresundsfallet är olikheterna som påstås hindra den. Man skulle kunna invända att det handlar om två helt olika situationer, med helt skilda förutsättningar, drivkrafter, bakgrund och kanske framför allt löneskillnader: att det inte går att jämföra dessa två ”integrationer”, men å andra sidan innebär det också att måttet arbetskraftspendling för att mäta graden av integration bör diskuteras i och preciseras!

<sup>12</sup> *Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång*, (2005) Regionplane- och trafikkontoret, Stockholm – rapport 1, s 56. Se även *Barriere-rapport. Rapport om barriärer för integration i Öresundsregionen* (2001), Öresund Industri & Handelskammare, s 13.

En liknande diskussion kring regional integration i Öresundsregionen finns Öresund Industri & Handelskammarens *Barriere-rapport*. Man menar där att en region snarare än att vara en ekonomisk enhet, är en sociologisk, till stor del styrd av sin egen samhörighetskänsla.<sup>13</sup> Detta påstående kan tyckas trivialt, men fångar sannolikt många av orsakerna till trögheten i integrationsprocessen, och lyfter fram kausalitetsfrågan. Är det så att vi måste skapa en ökad samhörighetskänsla mellan länderna för att öka integrationen; skapa en Öresundsregion som också blir en ekonomisk enhet, eller är det så att samhörigheten kommer på köpet när vi väl skapat den ekonomiska enheten? Av allt att döma är många utredningar kring barriärer mot integrationen fokuserade på skapandet av en ekonomisk enhet; harmonisering av skatteregler, sjukförsäkringssystem, kostnader för överfart via bron o s v. Inte minst barriärstudierna brukar lyfta fram dessa faktorer – kanske för att de är lättast att greppa. Men båda perspektiven behövs! Om utnyttjandet av Öresundsbron anses vara för lågt på priset, måste man i analysen samtidigt ha med orsakerna till varför folk vill röra sig över sundet, eller varor transporteras. Det är inte nödvändigtvis så att överfarterna primärt hindras av prissättningen; priselasticiteten kan ju vara lägre än vi tror, och samhörighetsfaktorn viktigare än vi antagit.

I Öresund Industri & Handelskammarens *Barriere-rapport* definieras den ideala Öresundsintegrationen som ”neutralitet”. Regionen är helt integrerad när företag och arbetskraft är neutrala/indifferenta inför var inköp görs, var arbetstagarna bor, eller var jobben finns. Samtidigt lyfter man fram att integration inte är det samma som ”identitet”: Med allt för stor likhet förloras också dynamiken.<sup>14</sup> Det är alltså inte likheten i sig, utan frånvaron av extrakostnader för att vara integrerad som skapar neutraliteten/indifferensen; alltså ett gnisselfritt samarbete - ”Gnidningsfrit samarbejde mellem virksomheder” – som det uttrycks i rapporten. Man vidareutvecklar detta med att tala om integrationen i termer av ”normale’ samarbetsrelationer”.<sup>15</sup> Plötsligt återfår man en känsla av att det ändå handlar om någon form av likriktning. Problemet blir naturligtvis att avgöra vad som är det normala; är det de svenska reglerna eller de danska avseende t ex skatter, pensioner o s v som är de normala? I *Barriere-rapport* lyfts frågan fram om gemensam valuta i Danmark och Sverige, och den potentiella integrationseffekt detta skulle ha genom att minska valutariskerna i handeln o s v. Samtidigt påtalar man hur kursdifferenserna lockar många danskar till att göra sina inköp i Sverige. Detta, menar man, är *inte* exempel på integration, då handelsorsaker är växelkursinstabilitet.<sup>16</sup> Detta lyfter återigen fram den här tidigare berörda frågan kring integration de facto, och måtten på densamma. Om ökande handelspendling är integration (och ett mått på integration) torde det vara en ideologiskt betingad värderingsfråga hur denna uppkommit - genom ökad växelkursdifferens som skapat incitament för arbitragehandel, eller genom gemensam valuta som sänkt transaktionskostnaderna och som kan skapa potential för ökad handel (jfr Barriär-paradoxen ovan). Ett annat exempel är om det råder arbetskraftsbrist inom ett visst yrke (eller generellt) i ena landet, och arbetslöshet i samma yrke i det andra; en situation som förväntas bli verklighet inom några år på av den skiljaktiga demografiska utvecklingen mellan svenska sidan av Öresund (befolkningsökning) och den danska (befolkningsstagnation). Plötsligt blir frågan högst politisk: Vad är *rätt* slags integration och än mer uttalat, vilka är *rätt* orsaker till integrationen? Och hur påverkas den inrikespolitiska synen på integrationen i landet med arbetslöshet, såväl nationellt som regionalt, när arbetsmarknadsintegrationen skapas av fluktuationer på den *egna* arbetsmarknaden? Frågan skulle kunna illustreras av följande iakttagelse av hur den svenska arbetsmarknaden idag ofta kräver utbildning för sådana arbeten som inte kräver det i Danmark: Detta har inneburit att många utbildade söker sig till Danmark som lokalvär-

<sup>13</sup> *Barriere-rapport*. (2001), Öresund Industri & Handelskammare, s 3

<sup>14</sup> *Barriere-rapport* (2001), s 4

<sup>15</sup> *Barriere-rapport* (2001), s 4

<sup>16</sup> *Barriere-rapport* (2001), s 7.

dare, servitörer och lagerarbetare.”I Sverige måste även lokalvårdaren ha utbildning på sitt område, så det finns inga enkla jobb kvar....” heter det i Sydsvenskan 26/4-2006.<sup>17</sup> Parallellen till 1960-talets svenska arbetskraftsimport från t ex Finland är tydlig, fast arbetskraftsströmmen nu går åt ett annat håll! Hur detta kommer att påverka synen på Öresundsintegrationen från svenskt håll och i ett längre perspektiv återstår att se.

## 2.3 Barriärer: Vad menar vi med det?

I flera av de tidigare studier som gjorts av barriärer mot integration, uppfattas de inte sällan som något antingen abstrakt, opåverkbart eller något tämligen konkret, tekniskt och i båda fallen inte sällan statistiskt. Exempel är ”olika företagskulturer och ledarstilar” eller ”signalsystemen inom järnvägen”. I båda fallen fokuseras vanligen diskussionerna på barriären i sig, utan att hänsyn tas till dess kontext, och bakomliggande orsaker. Ofta är det emellertid i just dessa kontextuella orsakskedjor som man kan finna de åtgärdsförslag som skulle kunna lösa upp barriärerna: Varför har vi olika företagskulturer och i vilka sammanhang? Varför har ländernas järnvägsbolag satsat på olika signalsystem, och har det i sin tur något med olika företagskulturer att göra, eller kanske t o m det krigiska förflutna?

Genom att ställa de kontextuella frågorna kan man möjligen finna djupare orsaker till skillnaderna, och kanske t o m upptäcka att det inte ens är fråga om barriärer. Det kan istället handla om systematiska missförstånd och misstolkningar av syften som blir barriärer först när dessa upptäcks. Ett konkret exempel är ordet *ganska* som på svenska betyder ”så där” men på danska betyder ”tämligen mycket”. En svensk-dansk politisk diskussion kan därför fortgå tämligen länge mellan två som ej känner skillnaden, och parterna kan anse sig vara helt överens, ända till dess att ordet ”gansas” översättning avslöjas. Vad är det då som är barriären? Är det språkens olikhet som är barriären för integration eller är det tvärt om dess likhet: att vi tror oss förstå varandra, eller är det t o m den i grunden skiljaktiga politiska övertygelsen mellan de två samtalande? Barriärer är således varken statistiska, instrumentella eller universella! För dem som känner ordet ”ganska” betydelse är *det* ingen barriär (men kanske väl *roligt*). Exemplet är visserligen tämligen ytligt, men illustrerar ändå faran i att mekaniskt definiera vilka barriärerna är och vad de innebär i hinder för integration.

## Kända barriärer enligt tidigare undersökningar

I STMØ projektets sammanfattningsrapport, *Transportbarriärer i Öresundsregionen- en sammanfattning*, diskuteras en barriärklassificering enligt framtidsforskaren Paludan som utgår från administrativa, kulturella och trafikrelaterade barriärer.<sup>18</sup> Öresund Industri & Handelskammarens *Barriere-rapport* (2001), gör en indelning i fundamentala skillnader (språk, kultur, traditioner m m), fysiska strukturer (infrastruktur och trafik) och detaljregleringar (regelverk och lagar). Innehållsmässigt fångas i stort sett samma barriärfenomen in, och i de flesta listningar av barriärer mot integrationen i Öresundsregionen dyker samma eller snarlika fenomen upp, nästan med automatik. Såväl Öresundskomiteen, ÖresundDirekt, Öresundsinstittet, och en lång rad andra organisationer, inte minst inom Interreg IIIA, företag och myndigheter publicerar löpande material som informerar om vilka hinder och möjligheter som föreligger för integrationen av arbetsmarknaden. Utöver universitets- och högskoleanknuten forskning och allmänna kartläggningar av integrationsläget, finns särskilt för pendlare, flyttare och företagsetablerare mycken information dels i form av rapporter och utredningar, dels som

<sup>17</sup> ”Danmark söker svenskar till enkla jobb” Sydsvenskan 26/4-2006 i artikeln”.

<sup>18</sup> Se även STMØ (2006) , *Transportbarriärer i Öresundsregionen- en sammanfattning*

lättillgänglig information, närmast som handledningar eller lathundar, för allmänheten att tillgå. Bara ett bland många exempel på det senare är Öresundsbrokonsortiets & Öresundskomiteens *Flytning och pendling över Öresund* (oktober 2005) som lyfter fram orsaker till pendling och flyttning från Danmark till Sverige, och problem förenade med detta såsom t ex ökade transaktionskostnader, krångliga myndighetskontakter och brist på sociala nätverk i nya bosättningslandet.<sup>19</sup> I exempelvis *Barriere-rapport* (2001) skapades med utgångspunkt i en enkätundersökning bland svenska och danska företag, en topplista över barriärer, där en antalet personer som berörs, samt graden av intensitet, ekonomisk betydelse eller osäkerhetsskapande är avgörande barriärens svårighetsgrad. På listans främsta placeringar finner man skatte- social- och arbetsmarknadsregler (för företag, hushåll och individer), en gemensam valuta och broprisnivån. På nionde plats kommer infrastrukturen och på elfte, föräldraledighet.<sup>20</sup> Bland de uppräknade och diskuterade barriärerna kan här, utöver dessa, nämnas bl a det danska regelverket för firmabilar, som skapar problem för bosatta i Sverige (danskregistrerad firmabil får ej köras i Sverige), krångligheterna i skatteuppbörden, inte minst avseende sociala avgifter, för företag med både svensk och dansk arbetskraft, och etablering på båda sidorna. Regelverken för arbetslösa/-sökande, köprätten, tekniska standards och miljömärkning (t ex Ø- rep KRAV-märkning) samt t ex skiljaktiga utbildningssystem, lukkelov och Systembolaget är andra barriärer som lyfts fram. De båda senare kan mycket väl vara av samma duala karaktär som ovan påtalade växelkursdifferens; den långsiktiga integrationseffekten är inte helt självklar. En viktig punkt som lyfts fram i *Barriere-rapport* (2001), är att man förutom att koncentrera sig på att undanröja barriärer, måste tillse att nya inte skapas t ex genom att alltför motstridiga lagar på olika områden införs på ömse sidor av sundet.<sup>21</sup> Det kanske bästa sättet att motverka att så sker är att inom vissa för integrationen strategiska områden, börja skapa en gemensam Öresundsstrategisk värdegrund eller samsyn. Detta är också STMØ-projektets syfte: Att genom stärkta utbildningsresurser i transport och logistik med Öresundsintegrerande perspektiv, söka undanröja de olika typer barriärer mot integrationen som främst står att finna inom transportsektorn.

---

<sup>19</sup> För att bara lyfta fram några exempel på goda informationskällor kring hinder, möjligheter status och läge för integrationen, se exempelvis Öresundskomiteens publikationer på hemsidan [http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.200110041201\\_34\\_3bbc338b5ccd6.html](http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.200110041201_34_3bbc338b5ccd6.html), Öresund Logistics' på <http://www.orelog.org/>, Öresunds Industri- och handelskammarens på <http://www.oresundchamber.dk/> som bl a publicerar det sk Öresundsindexet, ÖresundDirekt på <http://www.oresunddirekt.com/> samt Öresundsinstitutets på <http://www.oresundsinstitutet.org/dbindex.asp?frame=10>. Den kanske första "barriärreporten" från 1999 *Öresund-en region blir till* som sammanställts av de svenska och danska regeringarna finns på <http://www.regeringen.se/content/1/c6/01/19/90/f748902b.pdf>. Ett utmärkt exempel på akademisk forskning i samarbete mellan lärosäten på ömse sidor sundet är Paulsson, Skjøtt-Larsen, Wandel (2001), *Logistics in the Öresund Region After the Öresund Link*, som finns på <http://www.tlog.lth.se/documents/publications/Oresund.pdf>.

<sup>20</sup> *Barriere-rapport*(2001), s 11.

<sup>21</sup> *Barriere-rapport* (2001), s 24.

## 3 Rapportens syfte och innehåll

### *Carl-Magnus Carlsson*

Syftet med denna delrapport är att se transportrelaterade strukturella och ekonomiska barriärer mot Öresundsintegrationen ur nya vinklar, med andra perspektiv och utifrån en flervetenskaplig ansats. Med avstamp i tidigare rapporter och forskning kring barriärerna mot Öresundsintegration, som exempelvis ovan refererade, kommer rapporten *Transportstruktur och ekonomi* att utveckla analysen med sikte mot att skapa Öresundsintegrerade akademiska utbildningar på avancerad nivå. Varken denna rapport, eller STMØ-projektets samlade barriärrapportering kan, eller ens syftar till, att ge de *konkreta* lösningarna och handlingsplanerna för att undanröja *specifika* barriärer – varken de gamla kända eller nytillkomna. Däremot skall STMØ bidra till att starta den process där olika aktörer lär sig förstå varandra och varandras olika sätt att finna lösningar, genom de gemensamma Öresundsintegrerade utbildningsresurser i *Strategic Transport Management* som kommer att skapas och samordnas inom ramen för STMØ-projektet. Detta underlättar för uppluckring av barriärerna och det skapar integration!

För att kunna belysa de transportstrukturella och ekonomiska barriäraspekter på integrationen i Öresundsregionen krävs kompetenser från en rad olika kunskapsfält och verksamheter. Experter, konsulter och forskare från båda sidor av sundet har därför samarbetat för att söka belysa Öresundsregionens transportbarriärsituation utifrån delvis nya och otraditionella perspektivkombinationer, där varje författare angriper de transportstrukturella och ekonomiska barriäraspekterna på Öresundsintegrationen utifrån sitt specifika kunskaps- och kompetensområde. De som bidragit till föreliggande rapport kommer dels från näringsliv och myndigheter, dels från högskolevärlden. Därmed utgör rapportens medförfattare i sig en slags Triple Helix-struktur. Författarna är Carl-Magnus Carlsson från Malmö högskola, som också redigerat rapporten, Nicklas Abrahamsson och Lars V Pedersen från Connectia A/S, Lennart Andersson vid Sjöfartsverket, Klas Cederin från Helsingborgs stad/Campus Helsingborg, Bengt Nordlindh och Anders Karlsson från Åkeriföreningen Syd, Ingela Schånberg och Svante Lingärde från Ekonomihögskolan i Lund samt Michael Serk på EuroVat.

### 3.1 Innehåll

Efter att rapportens utgångspunkter och fokus presenterats i de inledande kapitlen, följer nu ett antal expertutredningar kring den typ av frågor som är viktiga att belysa för att fånga innehållet i de transportrelaterade barriärer som ligger i *Transportstruktur och ekonomi*.

Först, i kapitel 4, kommer Klas Cederin att diskutera Öresundsregionens befolknings-, Orts- och kommunikationsstruktur i relation till demografisk utveckling och transportbehov. Kan dessa rumsliga strukturer påverka kommunikationen av varor, tjänster, tankar och idéer på tvärs av Sundet, och kanske rent av låsa fast utvecklingen vid de historiskt etablerade stråken? Hur kan den nya informationsteknologin i s k hållbar kommunikation utnyttjas för att bryta rumsliga barriärer? Frågan centreras kring möjligheten att inrätta Öresundsgemensam modulbaserad distansutbildning som bryter upp tids- och rumsfixeringen, och därmed gynnar integration, konkurrenskraft och tillväxt.

I Kapitel 5 tecknas bakgrunden till den strukturella utvecklingen inom åkeri- och godstransportnäringen i Öresundsregionen. Särskilt lyfts den starka kopplingen mellan den allmänna industriutvecklingen i olika sektorer - mot allt större globala koncerner - och transportbranschen fram. Den delvis nya relationen mellan industrins behov och transporterna analyseras,

liksom hur transportsektorn svarat på utvecklingen inom industrin. Hur påverkar denna strukturella förändring mentaliteter, arbetssätt, barriärer och integration? Vikten av att lyssna till upplevda transportstrukturella och ekonomiska hinder och barriärer inom åkerinäringen – så som de upplevs av dem som verkar i branschen - framhålls i kapitlet. Åkeriföreningen Syd kommer i en seminarieserie insamla åsikter och synpunkter från sina medlemsföretag samt danska systerorganisation inför en större trendanalys på Öresundsregionens landtransportsystem, grundad i ”action research”. Resultaten av den *större trendanalysen* kommer sedan att ligga till grund för dialog om transportutvecklingen mellan företag, organisationer, myndigheter och forskarvärld i Öresundsregionen. Kapitel 5 ger oss bakgrunden inför detta arbete.

I kapitel 6 beskriver och analyserar Ingela Schånberg arbetsdelning efter kön i Öresundsregionens transportsektor utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Situationen inom transportslagen analyseras utifrån vertikal och horisontell uppdelning. Gör sned könsarbetsdelning inom transportsektorn i Öresundsregionen att olika ekonomiska resurser inte kan tillvaratas optimalt? Flera intervjuundersökningar kompletterar den statistiska kartläggningen. Hon argumenterar för att den skilda demografiska utvecklingen på ömse sidor av Sundet samt den goda tillväxtutvecklingen inom transportsektorn tillsammans kan utgöra ett unikt tillfälle för en naturligt ökad jämställdhet med positiva lönsamhetseffekter för företagen. Samtidigt, tillsammans med en rad andra åtgärdsförslag för ökad jämställdhet i transportsektorn, efterlyses en förbättrad statistikproduktion inom området.

I kapitel 7 kommer Svante Lingärde att belysa transporterens betydelse i Öresundsregionen utifrån ett tillväxt- och innovationsperspektiv, där transporterens roll som förmedlande länk mellan ekonomisk tillväxt, innovationer och regional konkurrenskraft särskilt lyfts fram. Med utgångspunkt i endogen tillväxtteori och s k tyst kunskapsspridning/-överföring (endogent lärande) via transporter av varor, tjänster och arbetskraft på tvärs av Sundet, utvecklas en matematisk modell kallad IPEL (Indikator för potentiellt endogent lärande) som teoretiskt kan kvantifiera transportbarriärerna i Öresundsregionen. IPEL bygger på det samlade förädlingsvärdet i regionens alla arbetsplatser och reskostnaderna för att ta sig dit. Modellen visar hur endogent lärande varierar positivt med höga förädlingsvärden och negativt med höga reskostnader: Ju närmre det ekonomiska centrumet, desto större innovationsbenägenhet. Rent teoretiskt, om korrekt empiriskt material används, skulle modellen kunna svara på t ex frågan; *Vilket skapar mest innovationspotential – att man från Malmö kan nå Köpenhamn på mindre än en timma, eller att man från Malmö kan nå Hamburg på under tre?* I praktiken argumenterar Lingärde för att effektiviteten i persontransporterna, i hög grad bestämmer Öresundsregionens innovationspotential. Med en utvidgad IPEL-modell kan icke-reskostnadsrelaterade barriärer mellan Danmark och Sverige i Öresundsregionen teoretiskt värderas, och tillsammans med existerande mått kan därmed nya perspektiv för förståelsen av Öresundsintegrationens mekanismer öppnas.

I kapitel 8 framhåller Johan Wideberg gränssnittsbarriärer mellan transport, trafik och människa utifrån ett trafikplaneringssynsätt. Bättre trafikplanering och -övervakning i Öresundsregionen genom utnyttjande av s k intelligenta transportsystem, kan undanröja risker, olyckor, trängsel och andra negativa externa transporteffekter. Detta kräver emellertid mer sofistikerad trafikdata. Wideberg redogör för dagens trafikdatainsamling och presenterar en ny, GSM-baserad metod för detta, men lyfter samtidigt fram hur det traditionellt skandinaviska värnandet om den personliga integriteten - också skillnader mellan Danmark och Sverige i detta avseende - skulle kunna utgöra en barriär för att ett sådant system skulle kunna implementeras i Öresundsregionen för gemensam övervakning och bättre utnyttjande av de infrastrukturella resurserna. En intressant koppling till det förestående VTS-samarbetet i Öresund som presenteras i kapitel 11 i föreliggande rapport görs. Samtidigt argumenteras för nödvändigheten av

en ökad samordning i planeringen av t ex av bostäder och kollektivtrafik i den allt mer tätbe-folkade Öresundsregionen.

Momsredovisningssystemens och skatters transportbarriärbetydelse lyfts fram av Michael Serk i kapitel 9, utifrån en diskussion om ”omvända barriärer”: Är olikheter i momssystemen en barriär, eller skall de istället uppfattas t o m som grund för nyetablering? Hur momssyste-men påverkar likviditeten i företagen och tillväxten analyseras med utgångspunkt i Nederlän-dernas lösning. Deras utformning av momssystemet lockar stora utomeuropeiska direktinve-steringar. Skulle samma metod som tillämpas i Nederländerna kunna införas i Öresundsregio-nen för att öka nyetableringar – och skulle Sverige och Danmark kunna enas om ett sådant system?

I kapitel 10 analyserar Carl-Magnus Carlsson behov och förutsättningar för en gemensam planeringsfunktion för Öresundsregionen. Kan man lösa upp barriärer genom Öresundsge-mensam planering i den nya osäkra, sårbara och globaliserade omvärlden? Olika typer av pla-neringsmetoder lyfts fram och relateras till nya behov. Motsättningen mellan att se till natio-nens och regionens bästa som hinder för integrationen och barriärskapare diskuteras, där pla-nering av infrastruktur lyfts fram som särskilt angelägen att samarbeta kring i ett Öresunds-perspektiv. Möjligen kan det vara lättare att implementera sådan gemensam planering, än det har varit att harmonisera socialförsäkrings- skatte- och arbetsrättsliga regler, inte minst med hänsyn till tillväxtpotentialen i den logistiska attraktionskraften i en globaliserad värld. En ny planeringsansats som är anpassad efter regionens olika planeringstraditioner och efter de nya krav som globaliseringen ställer presenteras; *reproaktiv planering*, och frågan om en Öre-sundsgemensam planeringsmyndighet väcks, samtidigt som nya finansiella lösningar diskute-ras.

Kapitel 11 visar på ett sådant planeringssamarbete som har goda förutsättningar att bli ett fö-redöme för fortsatt arbete med Öresundsgemensam transport- och infrastrukturplanering. I kapitlet presenterar Lennart Andersson och Carl-Magnus Carlsson exemplet *Öresundsgemen-sam VTS* i Malmö. Förutsättningarna och upptakten för detta samarbete diskuteras i förhållan-de till slutsatserna i kap 10, och befins vara ytterst gynnsamma.

Mentalitets, lednings/management, affärskulturbarriärer mellan danska och svenska företag (såväl transportköpande som –säljande) och mellan Danmark och Sverige, diskuteras av Lars V Pedersen och Nicklas Abrahamsson i kapitel 12. Den typ av kunskap och kompetens som skulle kunna reducera sådana barriärer identifieras utifrån 19 djupintervjuer med näringslivs-företrädare från såväl den danska som svenska sidan av Sundet. Genom att ha kunskap om skillnaderna mellan det danska och det svenska, och lära sig utnyttja den, kan företagen lättare klara den globala konkurrensen. Den typ av skillnader i samhällsplaneringsstilar (spontanitet kontra eftertänksamhet) som diskuteras i kapitel 10, identifieras och diskuteras även avse-ende företagens strategiarbete i Danmark och Sverige. Skillnaderna spåras bl a till olika när-ingslivsstruktur, olika ledarstilar, skillnader på arbetsmarknaden o s v. Dessa avspeglar sig också i olika affärskulturer i Danmark och Sverige (kortsiktighet kontra långsiktighet), vilket kan påverka relationerna över Sundet. Båda dessa varianter utmanas emellertid av den yttre press som globaliseringen och nya logistiska lösningar utgör. Dessa båda förhållanden; af-färskultur och ledarstilar samt globalisering och branschutveckling, betraktas som interna resp externa påverkansfaktorer, barriärskapare om man så vill, som måste kunna hanteras av fram-tidens aktörer inom transportsystemen. Författarna föreslår därför, baserat på sina djupinter-vjuer, ett antal fokusområden för framtida transportkompetenser.

Alla dessa enskilda transportbarriärutredningar sammanställs sedan av *Carl-Magnus Carlsson* i kapitel 13, där en samlad bild av *Transportstruktur och ekonomi* inom STMØ-projektets ges. De viktigaste resultaten i varje undersökning sammanflätas där till en helhetssyn. Rapporten avslutas i kapitel 14, där *Carl-Magnus Carlsson* beskriver STMØ-projektets fortsatta utredningsarbete för att skapa Öresundsgemensam transportutbildning på magister/kandidatnivå inom området *Transportstruktur och ekonomi*.

## 4 Transport, infrastruktur och demografi

### Klas Cederin

Transportflöden i form av kommunikationer, tillsammans med befolkningsmönster och ortssystem bestämmer Öresundsregionens struktur - en bild som utmejslats sedan århundraden. Denna rumsliga struktur är den främsta ”barriären” för integration, tillväxt och utveckling i Öresundsregionen. Föreliggande studie skulle vilja använda ordet struktur istället för barriär. Metaforen barriär uppfattas som ett (i många fall fysiskt) hinder, en mur, medan ”struktur” är något utvecklingsbart, till och med organiskt till sin morfologi: Och de spatiala – rumsliga – strukturerna kan brytas!



Regionen delas in i *centrum*, där tillväxt sker, en *centrumnära del* där förutsättningarna är goda för boende och näringsutveckling, vidare en *periferi* som är svag men som med rätt insatser skulle kunna utgöra en potential för utveckling. Denna något fatalistiska syn på förhållandet mellan rum och tillväxt lutar sig på tidigare studier som kan visa väg för Öresundsregionens utveckling. För att bryta strukturerna och arbeta för helhetsorienterad utveckling finns en bland flera lösningar; *utbildning*. Utbildning för konkurrenskraftig kompetens i hela Öresundsregionen sker bäst via nya hållbara kommunikationer, såsom t ex bredbandsteknik.

### 4.1 Inledning

Detta kapitel avser att beskriva och analysera regionen och dess geografiska förutsättningar inom transport, infrastruktur och demografi. Underlagsmaterialet och presentationen utgörs av tematiska framställningar i kartform. Kompletterande beskrivningar ges med utgångspunkt i rapporter som tagits fram i olika sammanhang. Fokus i rapporten ligger på transport; såväl person- som godstransport; infrastruktur i form av befintlig samt planerad sådan; demografi med regionens befolkningsstruktur samt den prognostiserade i ett kortare perspektiv. Delrapporten inleds med statusbeskrivning av regionens förutsättningar. De följande kapitlen befolkning, ortstruktur, kommunikationer är uppbyggda på ett liknande sätt. Med hjälp av översiktliga kartor ges en bild av strukturen som följs av en beskrivning i text. Kommentarer till kartorna och textbeskrivning görs i två separata avsnitt dels i ett där möjligheterna skissas, dels i ett avsnitt som allmänt kommenterar nuläget. Avsnittet om *befolkningsstrukturen* beskriver inledningsvis befolkningsfördelningen i Öresundsregionen. Integrationsarbetet i Öresundsregionen har givit aktörerna på bägge sidor tillgång till likvärdig befolkningsrelaterad statistik (Öresundsdatan) som t ex pendling och arbetsmarknadsstatistik. Vidare finns det prognoser som grovt ger vid handen att befolkningen totalt ska växa med 400 000 nya invånare de närmsta 40 åren. Denna mycket spännande utveckling lyfts särskilt fram i avsnittet ”Befolkning”.

Nästa avsnitt beskriver ingående den *ortsstruktur* som bygger upp Öresundsregionen. Orterna grupperas i en storlekshierarki beroende på befolkningsmängd. Orterna kopplas ihop i funktionell nivå med de administrativa indelningarna, dvs vilken roll spelar de på kommunal nivå. Avsnittet om *kommunikationer* beskriver de olika kommunikationslagen i Öresundsregionen. Här redogörs för de rörelser i form av flöden som sker längs kommunikationslederna. Ett delavsnitt behandlar de planer som finns för att utveckla Öresundregionen som ett nav i export – och importrörelser i ett makroekonomiskt perspektiv. Rapporten avser att täcka de fyra transportslagen; väg, järnväg, sjö och luftfartstrafik. Avsnittet om kommunikationer avslutas med att genom kartpresentationer teckna de funktionella sambanden i Öresundsregionens kommunikationsstruktur, här visas kommunikationernas samband med övriga rumsliga strukturer. Slutligen kommenteras de presenterade redogörelserna i en analytisk syntes av områdena; transport, infrastruktur och demografi.

## Metod

I detta kapitel tillämpas deskriptiv kartanalys som metod. Som komplement till analys av rapporter, vetenskapliga studier, intervjuer bygger stora delar av materialet i denna studie på hanteringen av officiell statistik och presentation i kartform.

## 4.2 Regionens förutsättningar

Detta avsnitt inleds med en avgränsning och definition av Öresundsregionen. Administrativt definieras Öresundsregionen som bestående av 4 regioner på danska sidan; - Huvudstadsregionen, Vestsjellands Amt, Storströms Amt och Bornholms kommune. På den svenska sidan avgränsas regionen till att omfatta Skåne län/region. När det gäller kommuner finns det i regionen 134 st. Den administrativa indelningen kommer att bestå fram till årsskiftet 2006/2007, sedan ska den s k strukturreformen ha genomförts på den danska sidan. Antalet enheter reduceras så att förhållandet på danska sidan blir mer jämförbart med den administrativa indelningen på den svenska sidan.



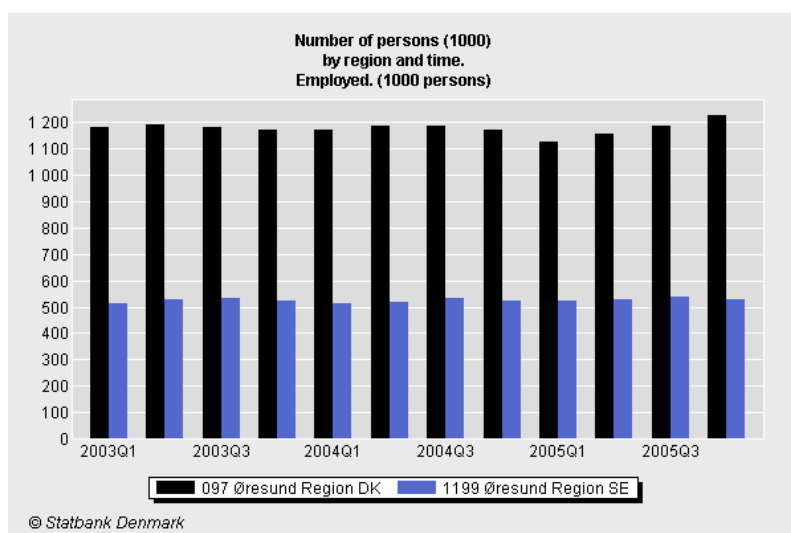
Källa: Nordregio [www.nordregio.se](http://www.nordregio.se)

Öresundsregionen är en enhet som har etablerat sig sedan flera decennier. Strukturellt har regionens danska och svenska del t ex haft en ekonomisk historisk bakgrund med starka tätortskoncentrationer med specialiserat näringsliv och omgivande landsbygd. Under uppbyggnadsskedet har strukturen borgat för stabilitet och har klarat en 50 årsperiod, vuxit sig stark och placerat storstadsområdena i centrum. Vid strukturförändringar har regionen påverkats kraftigt och under de senaste decennierna har regionen, såväl centrum som periferi, kämpat för överlevnad. Konvergensen hos Malmö/Köpenhamnsområdet har fortsatt även om nationell politik har visat på olika sätt att lösa samma problem på.

Skånska politiker hade sedan början av 1990-talet drivit frågan om ökad regional makt och 1996 beslutade Sveriges riksdag att på prov ge vissa regioner inflytande över utvecklingsfrågor, som till exempel planering av infrastruktur. Dessa regioner var Skånes, Västra Götalands och Kalmar län samt Gotland. För att ta hand om regionala utvecklingsfrågor samt de sysslor som tidigare utförts av landstingen i Malmöhus och Kristianstads län bildades därför Region Skåne i januari 1999.

Danmark har däremot en betydligt längre tradition av regionalt självstyre än Sverige, Storköpenhamn återgick dock till att styras centralt under 1990-talet men bara för ett decennium. När centralstyret åter avskaffades bildades Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), som är motsvarande instans till Region Skåne i Danmark, år 2000. Dock är Udviklingsrådets framtid osäker på grund av den fortsatta politiska debatten i Danmark (den ovan nämnda debatten om strukturreformen).

Näringslivsutvecklingen ser för närvarande bra ut för Öresundsregionen. Samtliga branscher utvecklas positivt (Öresundsbarometern 2005) och för de flesta branscher gäller att utvecklingen är mer positiv än i den nationella enheten. För Skåne gäller detta för alla branscher medan för danska sidan är det svårt att skilja sig från den allmänt positiva trenden som gäller för hela Danmark.



Sysselsättningsstatistiken (hämtat från arbetskraftundersökningar) med en svag ökning på den danska sidan samt oförändrat på den svenska visar på särarten hos de olika nationella parlamenten att sköta delar av arbetsmarknadspolitiken.

I Öresundsregionen finns 1,7 miljoner förvärvsarbetande, varav ca. 1,2 miljoner på danska sidan och ca 500 000 på den svenska sidan.

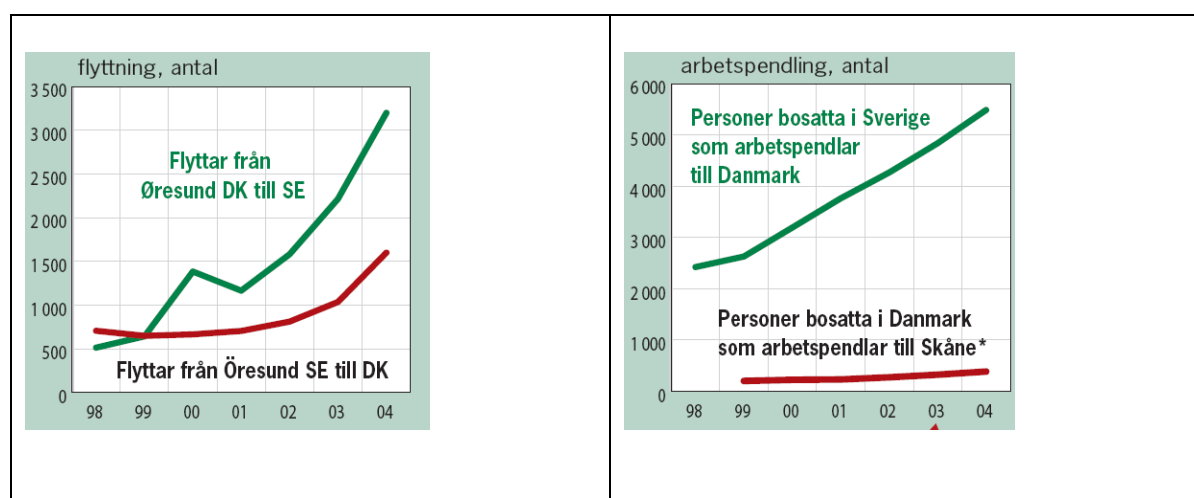
Det finns skillnader i rammar och villkor mellan Danmark och Sverige på arbetsmarknaden. Lönenivån är lägre i Sverige, i gengäld är personbeskattningen i Sverige lägre; vilket beror på att arbetsgivaravgiften är hög i Sverige, medan den är låg i Danmark på bekostnad av personbeskatt-

ningen. Den svenska arbetsmarknaden är i större utsträckning reglerad genom lagstiftning, medan den i Danmark är mer reglerad genom överenskommelser. Anställningstryggheten är generellt större i Sverige, det är svårare för en svensk arbetsgivare att avskeda sina anställda. I Danmark finns inte motsvarande anställningstrygghet medan lagen är inriktad på att reglera hur ett anställningskontrakt upprättas. Arbetstiden i Sverige är 40 timmar per vecka, medan Danmark har en arbetsvecka om 37 timmar.

Källa: ØresundDirekt – [www.oresunddirekt.com](http://www.oresunddirekt.com)

Kvarvarande hinder för en integrerad arbetsmarknad i Öresundsregionen är sammanfattningsvis;

- Socialförsäkring – risk att hamna utanför trygghetssystemen
- A-kassa – regelverk och olika tolkningar försvårar deltids- och timanställningar m m
- Arbetsmarknadsåtgärder - arbetslösa kan inte ta praktikplats på andra sidan Öresund
- Arbetsgivaravgifter – merkostnad vid arbete i båda länderna



Källa: Öresundsbarometern nov 2005 [www.oresundsbarometern.scb.se](http://www.oresundsbarometern.scb.se)

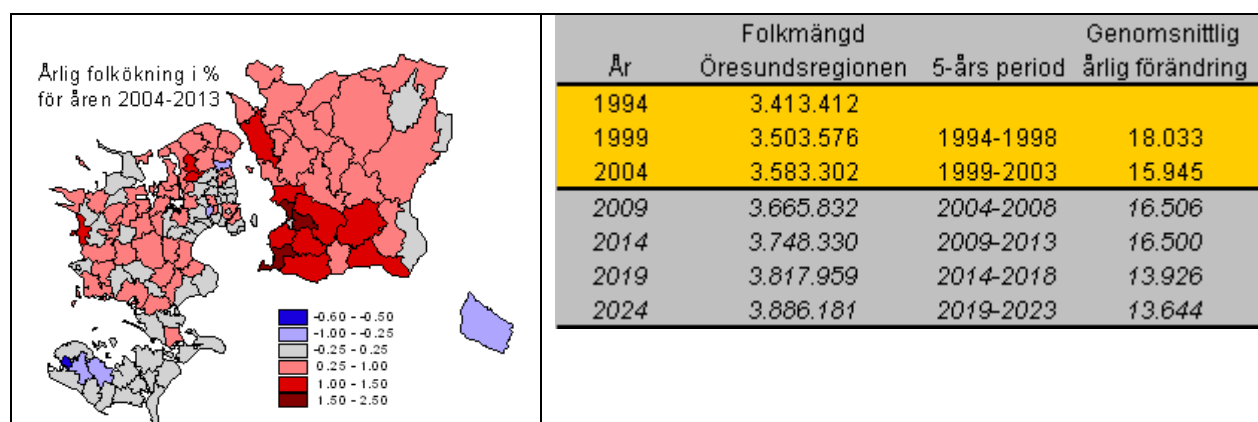
Ovanstående diagram visar hur flytt- och pendlingsströmmarna beter sig i regionen. Bakom dessa diagram döljer sig följande hårdfakta, hämtat från Öresundskommitténs hemsida, ([www.oresundskomiteen.dk](http://www.oresundskomiteen.dk)) . År 2003 flyttade ca 2 600 personer från den danska sidan Øresund till Skåne. Samtidigt flyttade ca 1 000 personer i den andra riktningen. Antalet danskar som flyttar till Skåne har härmed femdubblats sedan 1998, medan flyttningarna i den andra riktningen har ökat med 45 procent. Utflyttarna från Skåne består av s k återflyttare, d v s danskar som av olika anledningar inte kunnat rota sig i Sverige.

Arbetslösheten i hela Öresundsregionen var år 2003 5,9 %, vilket i jämförelse vid tidpunkten var högre än i resten av Sverige och Danmark. Inom regionen var dock fördelningen sådan att arbetslösheten i Skåne var 7,1 % och 5,4 % i de danska delarna.

Den senaste samlade statistiken över bruttoregionalprodukten per capita (BRP) i Öresundsregionen är från 2001. Då var BRP fördelat per person i regionen strax över 280 000 svenska kronor. Enligt rapporter var den totala tillväxten i Öresundsregionen 2,3 % år 2002 och 1,8 % år 2003, vilket skulle innebära att en ungefärlig siffra för BRP per capita skulle bli strax över 290 000 svenska kronor.

År 2004 gjordes det 28 miljoner personresor över Öresund. 16,7 miljoner av dessa skedde över Öresundsbron. Sedan 1999 har antalet personresor ökat med 46 procent. Ser man bara till trafiken över Öresundsbron har den ökat med över 200 procent under samma period. Ca 7-8 000 personer reser regelbundet över Sundet. Det handlar om resor till och från arbetet, studentpendling, tjänste-

och affärsresor. 5 500 personer bosatta i den svenska regiondelen uppskattas ha sin huvudsakliga inkomst på den danska sidan år 2004. Personer bosatta i den danska regiondelen med huvudsaklig inkomst på den svenska sidan uppskattas vara ca 400 personer.



Källa: [www.oresundskomiteen.dk](http://www.oresundskomiteen.dk)

I ovanstående figurer visas den troliga demografiska utvecklingen i regionen. Öresundsregionen är med sina 3,5 miljoner invånare nordens största och mest tätbefolkade urbana region. Befolkningsprognoserna pekar på en tillväxt inom en period på 10-15 år om ca 250 000 nya invånare i regionen. Denna utveckling ger regionen ett arbetskrafttillskott, behov av nya bostäder och service, krav på utbildningsresurser, mer trafik, m m. Om prognoserna håller är det frågan om en stor utmaning för alla engagerade parter i regionen; invånare, stat, region, kommun, företag och folkvalda. Här avslutas introduktionen till regionens förutsättningar bestående av både möjligheter och barriärer ("strukturer") för en integrerad utveckling. Kapitlen som följer fokuserar på befolkning, orter och kommunikationer – strukturer som bestämmer...

### 4.3 Befolkningsstruktur

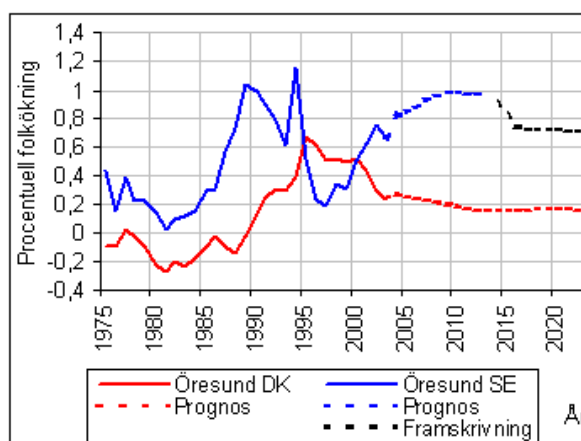
ESPON är ett EU-program (står för European Spatial planning observation network) som behandlar strukturella frågor inom EU som får rumsliga konsekvenser. I vetenskapliga artiklar och rapporter beskriver programdeltagarna de territoriella trenderna vad gäller demografi, transporter, telekommunikationer, o s v. Det som är extra trevligt är det sätt på vilket fakta och rumsliga samband presenteras; nämligen i kartform.

I en betraktelse över demografiska trender slår ESPON (ESPON, 2005:2) fast att fertiliteten har sjunkit i speciellt Öst- och Sydeuropa. Befolkningsminskning är ett faktum och den enda drivkraften i befolkningsförändringar i Europa är migrationen. Ungdomarna flyttar till urbana områden medan medelålders medelklass flyttar till angenäma omgivningar utanför storstäderna. Nettot blir att stora delar av regioner blir glesfolkade. Expansiva region behöver konstant inflöde av nytt folk och man konstaterar att Europas lösning på den demografiska utveckling blir invandring. Något att tänka på för den danska delen av Öresundsregionen.

Folkmängden i Öresundsregionen uppgick i januari 2004 till ca. 3, 58 miljoner invånare. Tyngdpunkten när det gäller befolkning ligger på den danska sidan. Vi räknar med att Skånedelen har ca 1 miljoner invånare. Befolkningen ökade med ca. 15 000 under 2004, vilket är högre än 2003 men lägre än 2002. Ökningen var större i den svenska delen av Öresund, 8 000 mot 7 000 i den danska delen av regionen.

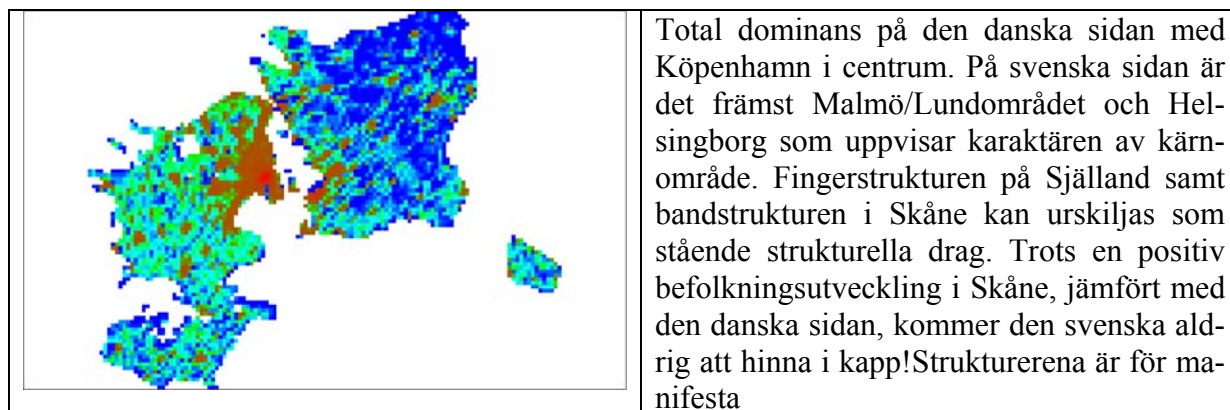
Prognoserna pekar på att folkmängden fortsätter öka snabbare på den svenska sidan av Sundet, både i absoluta och relativa tal (Region Skåne, 2005). Främst är det barnafödandet som ligger bakom skillnaderna. Efter en tid med relativt högt barnafödande går danska Öresund mot en period då antalet personer i barnafödande ålder minskar, samtidigt som det omvända förväntas ske på den svenska sidan.

Andelen äldre förväntas öka kraftigt, i både danska och svenska delen av Öresundsregionen. Ökningen av äldre beror på att 40-talisterna, som utgör en stor grupp i Danmark och Sverige, förändrar demografin markant när de rör sig uppåt i ålderspyramiden. Andelen barn förväntas minska i danska delen av Öresundsregionen, men öka relativt kraftigt i den svenska delen.



Källa: www.oresundskomiteen.dk

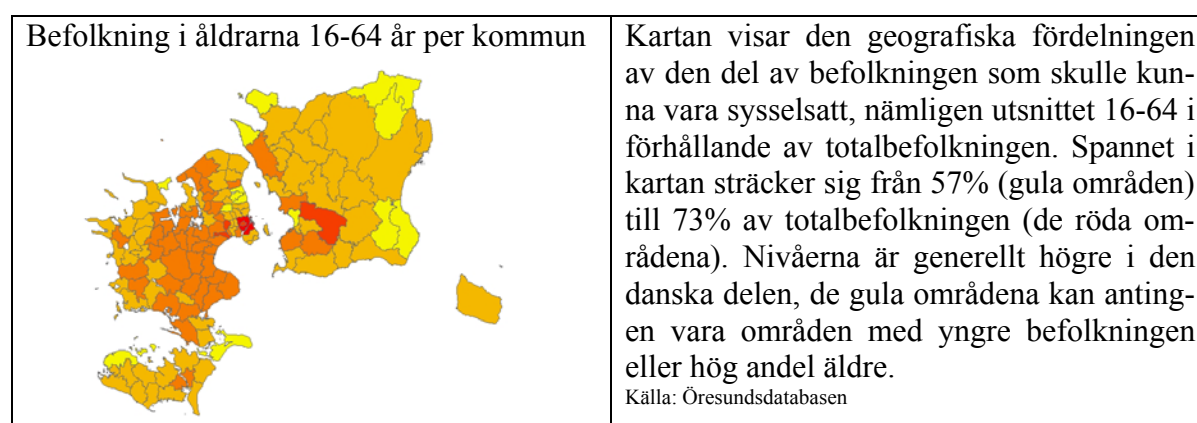
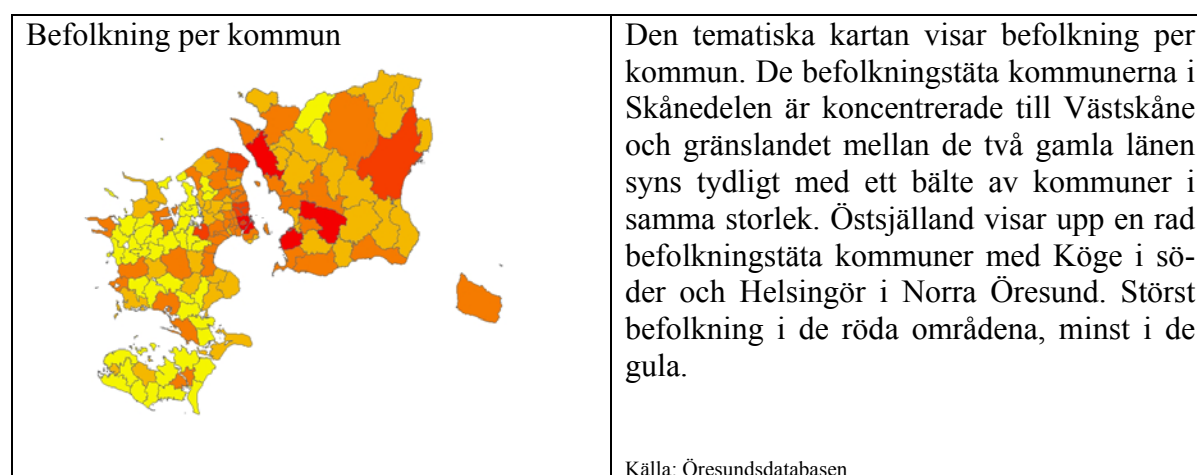
Trots trenden med en ökning på den svenska sidan kvarstår strukturen som kan skönjas i nedanstående figur som visar invånare per kvadratkilometer. Tätast befolkning finns i de brunfärgade områdena, glesast i de blå.



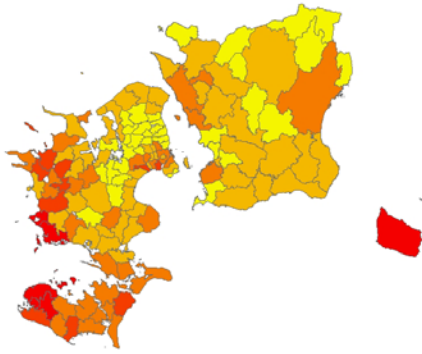
Total dominans på den danska sidan med Köpenhamn i centrum. På svenska sidan är det främst Malmö/Lundområdet och Helsingborg som uppvisar karaktären av kärnområde. Fingerstrukturen på Själland samt bandstrukturen i Skåne kan urskiljas som stående strukturella drag. Trots en positiv befolkningsutveckling i Skåne, jämfört med den danska sidan, kommer den svenska aldrig att hinna i kapp! Strukturerena är för manifesta

## Struktur

Nedan följer några bilder som visar befolkningsstrukturen i Öresundsregionen.

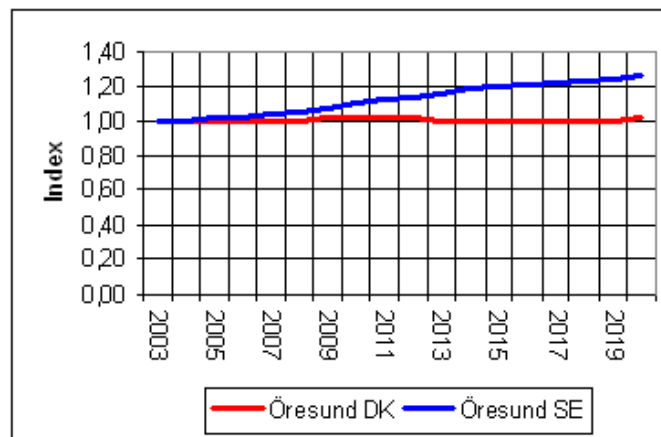


### Arbetslöshet i regionen per kommun



Den tematiska kartan visar arbetslösheten bland kommunens arbetsföra befolkning (16-64). Arbetslöshetsprocenten spänner från 2-8% och högst arbetslöshet finns i de perifera delarna av Danmark. Att vi inte finner dessa höga tal i Sverige kan bero på definitionen av arbetslöshetsstatistiken eftersom Danmark har generellt lägre arbetslöshet. Det som är mer intressant är tendens till lägre arbetslöshet utanför storstadsområdena. Här bor de som arbetar i städerna. Röda områden har alltså högst arbetslöshet, gula lägst.

Källa: Öresundsdatan



Källa: [www.oresundskomiteen.dk](http://www.oresundskomiteen.dk)

Befolkningen i yrkesverksam ålder (16-64 år) kommer enligt flera prognoser att växa med 11 procent i den svenska delen av Öresund samtidigt som utbudet av arbetskraft i den danska delen kommer att vara oförändrat fram till år 2020.

### Arbetsplatser i regionen



Denna kartbild har vi sett förut, den följer de övriga strukturerna; ort, befolkning, kommunikation. Detta blir den första antydning till syntesen som kommer i de avslutande kommentarerna och i sammanfattningen. Vi ser hur den cementerade strukturen kring Sundskusten och längs de traditionella kommunikationsstråken framträder även här. Flest arbetsplatser finns i de mörkare områdena.

Källa: Öresundsdatan

## Beskrivning

Öresundsregionens befolkningsfördelning uppvisar de klassiska dragen när det gäller var befolkningen är bosatt. En stor del är bosatta längs kusterna, ursprungligen var detta ett läge utefter de gamla handelsvägarna, idag har detta bosättningsmönster en annan innebörd med närheten till kusten som ett tecken på status. Man brukar beskriva olika avgränsade områdens befolkningstäthet (Sveriges Nationalatlas, 1996) genom att ange antalet invånare per kvm. Ett ensamt täthetsmått tar inte hänsyn till att befolkningen är ojämnt fördelad över ytan.

### *Invånare per kvadratkilometer*

Eftersom Öresundsregionen har 3,58 miljoner invånare på en yta av 21 075 kvadratkilometer innebär det i genomsnitt 170 personer på varje kvadratkilometer.

Antalet inv/kvadratkilometer har dessutom den stora nackdelen att vi saknar vardagserfarenheter av hur stor en kvadratkilometer är.

### *Kvadratkilometer per invånare*

Måttet är lättare att relatera till befintlig kunskap. I Öresundsregionen har varje invånare i genomsnitt 5887 kvadratmeter till sitt förfogande. Siffran kan jämföras med ca fyra stycken medelstora villatomter.

## Möjligheter

Den demografiska strukturen medger en arbetskraftsströmning från Skåne till Danmark inom loppet av 10 år. Då blir den danska arbetsmarknaden tvungen till att rekrytera personal i vissa yrkeskategorier.

## Kommentarer

Befolkningsstrukturen i regionen med kraftig koncentration till ett kärnområde i södra Öresund är en barriär som gör att periferin utarmas på centrums bekostnad. Flerkärnigheten som finns på svenska sidan saknas i stort på danska sidan. För att låta periferin utvecklas måste en helhetsorienterad utveckling ta tag i de möjligheter som finns i det traditionella samhället och stärka profileringen och marknadsföringen av kvalitéerna. En medveten satsning på hållbar kommunikation såsom infrastruktur för bredband för att underlätta spin-off av Öresundsregionens spetskompetens tillsammans med distribution av attraktiva tjänster skulle främja kompetensutveckling, innovation, nätverksbyggande för den traditionella näringen.

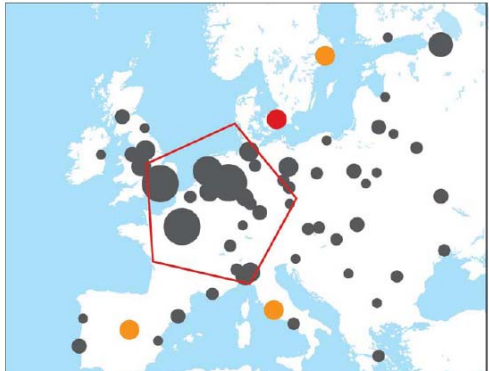
## 4.4 Ortsstruktur

Den Officiella statistiken i Sverige skiljer mellan tätorter och glesbygd. En tätort ska ha minst 200 invånare och någorlunda tät bebyggelse. Statistiska Centralbyrån samt andra myndigheter som arbetar med tätortsbegreppet (Sveriges Nationalatlas, 1996) vill inte ha mer än 200 meter mellan husen. Danmarks begrepp ”by” är kopplat till den fysiska planeringen (Öresundskommitten, 1998), ett avgränsat område som omfattas regler och ramar. Området utanför ”byzonen” är landsbygd (landsbyzonen).


I övriga Västeuropa tillämpar man en nedre befolkningsmässig gräns för tätorter på 2000 invånare.


## Struktur

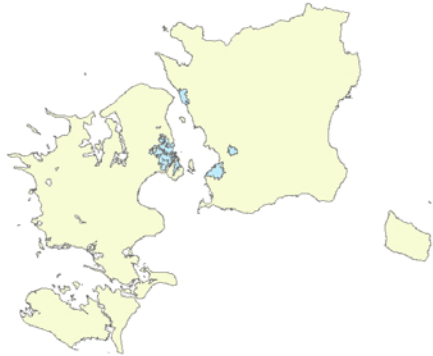
Inlandets orter på bägge sidorna Sundet är koncentrerade till jordbruksbygder. Nytt inslag sedan den stora infrastrukturen (1850) är de ny tillkomna järnvägsorterna som medverkat till att den nuvarande ortsstrukturen vuxit ut på en stomme av småstäder och kommunikationsleder. Orterna i ett avgränsat område utgör en struktur med en bestämd inbördes hierarki. Strukturen utgör tillsammans med kommunikationerna ett nätverk bestående av noder (orter) och länkar (kommunikationer). Olika discipliner har sina olika metoder för att beskriva och analysera ortssystem. Rapporten väljer att dela in orterna i tre kategorier; små, mellan och stora orter. Beteckningen ”småort” är bedräglig eftersom SCB använder sig av beteckningen för statistisk indelning av orter med högst 150 meter mellan husen och ha 50 - 199 invånare.

<p>Ortssystem på översiktlig EU-nivå</p> 	<p>Den mest kända och aktuella ortsstrukturen är kanske EU-pentagonen, vilken man i Öresundssammanhang vill utveckla så att den täcker södra Skandinavien. Pentagonen har avlöst Brunet's banan från 1980-talet i betydelse när EU-länderna diskuterar ortstruktur och tillväxt.</p> <p>Källa: Regionplanen 2005 för Huvudstadsområdet (HUR)</p>
---	--

För Öresundsregionen ser den interna ortsstrukturen som följer;

<p>Småorter</p> 	<p>Orter med ett invånarantal under 2000 invånare. Här återfinns de orter som byggts upp längs kommunikationsleder och fysiska hinder och stråk i terrängen (åsar, vattendrag, hamninlopp, osv.)</p> <p>Källa: SCB och Danmarks statistik</p>
---	---

<p>Mellanorter</p> 	<p>Orter med fler invånare än 2000 men färre än 50 000 invånare. Här markeras och förtydligas de rumsliga strukturerna som kunde anas i föregående ortssystem. Dessa orter har tydliga funktionella samband med nästa grupp orter samt Öresundsregionens kommunikationsstruktur.</p> <p>Källa: SCB och Danmarks statistik</p>
--	---

<p>Stororter</p> 	<p>Orter med fler invånare än 50 000 invånare. I denna grupp återfinns endast 4 tätorter; Köpenhamn, Malmö, Lund och Helsingborg övriga tätorter (observera <i>tätort/by</i> inte kommun) ligger under 50 000 invånare. Dessa center utgör huvudnoder i nätverk av kommunikationer, ekonomi, kultur, forskning, utveckling och politik.</p> <p>Källa: SCB och Danmarks statistik</p>
--	--

## Beskrivning

Ortsystemet är tredelat. De mindre orterna är ofta belägna på landsbygden, de etablerades och permanentades under perioder av allmän tillväxt. Att de kunnat fortsätta att existera beror säkerligen på att de funktionellt utgjort ett centrum för kommunikation, handel och service i det omedelbara omlandet. De har kunnat överleva de stora urbaniseringsperioderna men har förblivit relativt små. Mellanorterna återfinns ofta i det centrumnära området med goda kommunikationer och har en potential att växa, i synnerhet vad gäller som bostadsort. Med rätta politiska förutsättningar kan dessa orter även tillåtas växa strukturellt och funktionellt. Denna typ av tillväxt sker oftast på bekostnad på ”stororten”. I planerna för Öresundsregionen sett ur ett 40-årigt perspektiv så finns önskemål om att mellanorterna växer ”tack vare” stororterna.

## Möjligheter

Regionens tre delar identifieras; centrum, centrumnära områden och perifera områden. I centrum sker en ständig tillväxt. Det är motorn i systemet. Centrumnära områden tjänar som bostadsorter för den som arbetar i centrum, och i de perifera delarna finns de traditionella yrkesgrupperna och näringarna. Potentialen i de perifera orterna som bostadsort, utvecklingsmiljö, arbetsplats, kulturella smältdegler speglar texten i föregående stycke. Denna studie väljer att referera till INTERREG-projektet. *Helhetsorienterad utveckling och delregionala roller i Öresundsregionen* (Öresundskommittén, 2006), som behandlade problematiken centerperiferi i Ortsstrukturen.

Mot bakgrund av de strukturella särdrag som beskrivits ovan i samband med befolkning och orter så diskuterar INTERREG-projektet företeelser som funktionell arbetsdelning och balanserad utveckling i sin slutrapport från januari (2006). Här kommer en provkarta (hämtat direkt ur slutrapporten (Öresundskommittén, 2006) på aktiviteter och åtgärder, som ska skapa en ”helhetsorienterad utveckling”:

- Etablering av nya kunskapsplattformar och vidareutveckling av befintliga plattformar utifrån delområdenas kompetenser.
- Etablering och vidareutveckling av utbildningssamarbetet mellan centrum-ytterområde, inom olika delar av centrumområdena samt mellan olika ytterområden.
- Etablering och utveckling av samarbetet mellan utbildningar och näringslivet.
- Utveckling av spin-offverksamheter utifrån Öresundsregionens spetskompetenser.
- Utveckling av verksamheter som arbetar inom “livsstilsmarknaden”.
- Utveckling av verksamheter inom traditionella näringsgrenar, exempelvis genom outsourcing och underleverantörssystem.

- Utveckling av den traditionella turism och upplevelsesindustrin med inriktning på rekreation/wellness och "livsstilsmarknad".
- Förbättring och utbyggnad av infrastrukturen
  - geografi och transporter får inte vara barriärer.
- Integrering av aktörer i utkantsområdena i t ex Öresund Science Regions plattformar.

## Kommentarer

Det viktigaste är betoningen på kompetensutveckling och utbildning i samarbete centrum och periferi, ingen delregional enhet får hamna på efterkälken. INTERREG-rapporten betonar att den nya kommunikationsteknologin ska ge hela regionens befolkning att ta del av centrumets tillväxt. Specifikt för de centrumnära delar är att de med den nya tekniken kan etablera verksamheter och få en del av kakan från centrum. Utveckling av utbildningssystemet är viktig för alla delregionala områdena, utbildning och näringsliv måste samverka. Tre strategiska områden (Öresundskommittén, 2006) slutligen som ska utveckla och stärka den helhetsorienterade profilen på Öresundsregionen. Vi tar det på dansk;

- uddannelse/videnplatforme
- små og mellemstore virksomheder
- profil/styrkeområder, dvs. delregionale specialiseringer inden for blandt andet turisme, livsstil, fødevarer, oplevelsesindustri med mere.

Avslutningsvis kommenterar gruppen kring INTERREG-projektet (Öresundskommittén, 2006) bristen på olika analyser, det man eftersträvar är analyser av varuflöden i regionen (mellan regionens olika delar, Bornholm glöms ofta bort) och att data i analyserna ska vara uppdelade på kön (flyttning, utbildning, inkomst, arbetsmarknadsstatistik)

## 4.5 Kommunikationsstruktur

Öresundsregionen har ett fördelaktigt geografiskt läge för kommunikationer i Skandinavien och Östersjöområdet, då regionen är en strategiskt viktig nod i flödet mellan Skandinavien och de mer centrala delarna av Europa. Regionens gynnsamma geografiska placering innebär dessutom att platsen är attraktiv för logistikföretag att lokalisera sig på, vilket i sin tur stimulerar logistikutvecklingen.

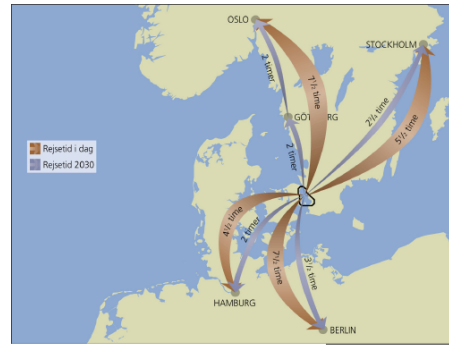
I dagsläget finns inga större flaskhalsproblem (Olsson & Sevandersson, 2004) med infrastrukturen i Öresundsregionen och på de få delar som har problem i dagsläget är åtgärder (tredje ringen, Citytunneln, Metro, o s v.) på gång eller planerade. I regionen är samtliga fyra transportslag väl representerade och sett till övriga Europa är den inbördes fördelningen mellan transportlagen förhållandevis god.

Förr var kommunikationerna beroende av terräng- och landskapsförhållanden. På 1400-talet stadgas om landsvägar, kyrkovägar, kvarn- och färvägar. I slutet av 1800-talet kom de förbättrade kommunikationer som möjliggjorde fjärrförbindelser.

## Regionens läge



## Tågförbindelser och deras potential med höghastighetståg



Figur 3-4. Hurtige tog Skandinavien-Kontinentet.

Sträcka	
Stockholm-Öresund	2,5 tim
Öresund-Berlin	3,5 tim
Öresund-Hamburg	2 tim



Figur 3-1: HUR's principskitse for overordnet trafikinfrastruktur i Öresundsregionen (Regionplan 2001).

## Kommunikationer i Öresundsregionen



Figur 4.9 - Infrastruktur och terminaler i Öresundsregionen. (Källa: HUR (2000) Trafikplan 2003. Sid. 85)

Det blir många kartbilder under kommunikationstemat. Det har att göra med att kommunikationer och deras nätverk är pedagogiskt lämpliga för kartpresentation. Detta exempel är hämtat ur HUR:s trafikplan från 2003.

## Struktur

### Färje- och vägtrafikkommunikationer



Den äldsta typen av kommunikationsnät kopplat till dagens vägnät för gods- och persontransporter.

Lantmäteriverket Gävle 2004. Medgivande M2004/2536 copyright Kort & Matrikelstyrelsen (G 03-04)

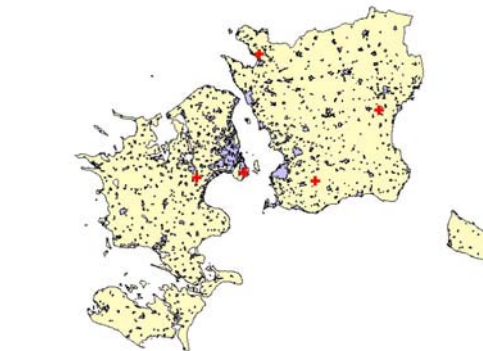
### Färje- och järnvägskommunikationer



Järnvägsnätet utgörs av den nivå som sattes på 70-talet när nedläggningarna var färdiga. Idag sker planering och projektering av främst förstärkning och kapacitetshöjning av befintligt nät men också nyanläggning av spår (oftast i gamla sträckningar)

Lantmäteriverket Gävle 2004. Medgivande M2004/2536 copyright Kort & Matrikelstyrelsen (G 03-04)

### Flygplatser och orter

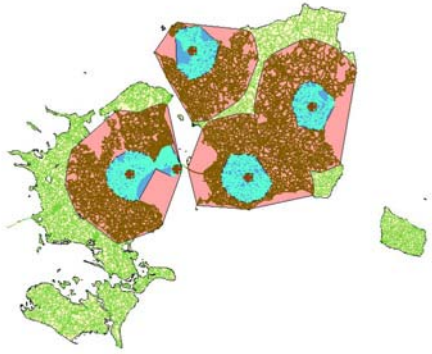


Här återfinnes de fem regionala flygplatserna som noder i ett ortssystem, de är;

- Kastrup
- Sturup
- Ängelholm
- Everöd
- Ringsted

Lantmäteriverket Gävle 2004. Medgivande M2004/2536 copyright Kort & Matrikelstyrelsen (G 03-04)

## Flygplatser och orter

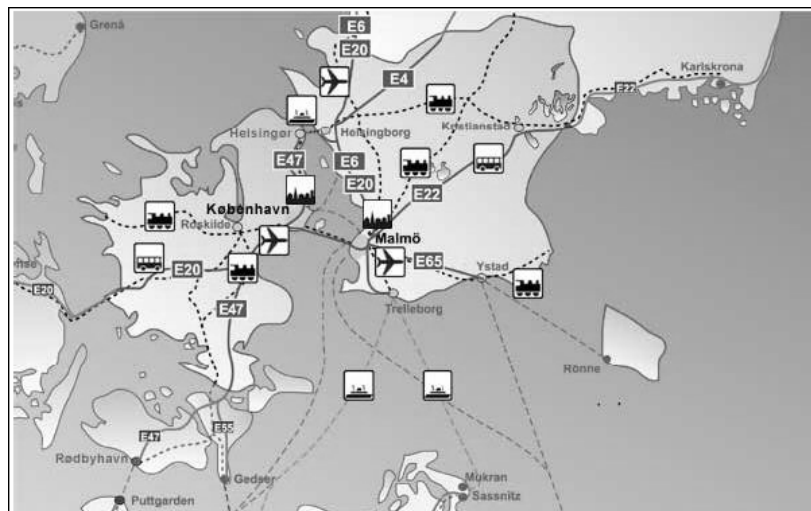


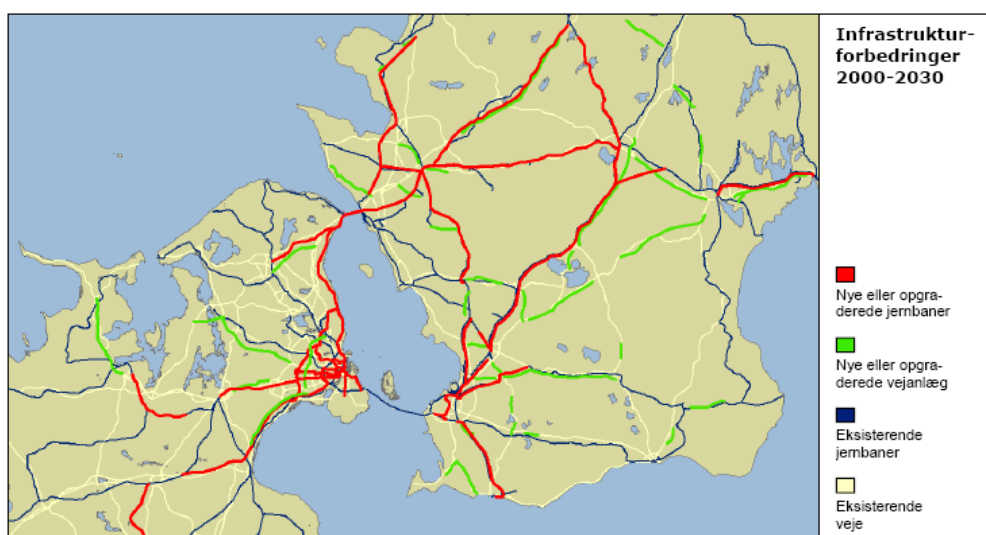
Denna karta visar de fem regionala flygplatserna. De turkosa områdena är ett 20 km stort upptagningsområde via vägnätet från respektive flygplats.

Lantmäteriverket Gävle 2004. Medgivande M2004/2536 copyright Kort & Matrikelstyrelsen (G 03-04)

## Beskrivning

Häri beskrivs kommunikationsslagen vägnät, järnväg, båttrafik och luftfart, som ovan men kompletteras med telekommunikationer, speciellt bredband. Öresundsregionens geografiska läge gör regionen till en naturlig port för godsflöde till och från norra Europa. Europeiska Unionens utvidgning i maj 2004 utökade den inre marknaden med de baltiska staterna samt Polen, vilka ligger geografiskt nära regionen. Huvudstadens Utvecklingsråd (HUR) har kartlagt godsflödet år 2001 i Öresundsregionen. Flödet i regionen kan delas upp i dels flödet in och ut ur regionen och dels i flödet genom regionen, så kallad transit. Flödena i Öresundsregionen utgörs i första hand av ett stort nord-sydligt flöde och ett ökande flöde i väst-östlig riktning. Större godsflöden i regionen är till stor del koncentrerade till ett fåtal väg- och järnvägsstråk, vilka beskrivs mer nedan. På grund av dessa koncentrationer förekommer en del problemen med flaskhalsar i regionen. Dessa problem är största för vägtransporter i Köpenhamnsområdet och för järnvägstransporter på Södra Stambanan.





Figur 3-2: Sandsynlige anlægsarbejder i ny infrastruktur og opgradering af eksisterende infrastruktur frem til 2030 for jernbane og vej i Østdanmark og i Sydsverige.

### Vägnät

De största godsflödena i den svenska delen av Öresundsregionen sker på de fyra nationella vägarna i Skåne – E4, E22, E6 samt E65. Dessa fyra vägar står för kopplingen mellan Mellansverige och orter i den nordvästra delen av Skåne (E4), mellan östra Sverige och Skåne (E22), västra delen av Sverige med Öresundsregionen (E6) samt den sydöstra delen av Skåne med Malmö (E65). Av dessa stråk är E6 norr om Helsingborg mest belastad med 4 000-4 500 lastbilstransporter (Olsson & Sevandersson, 2004) per dygn, en hög siffra men som ännu inte överskrider sträckans kapacitetstak.

### Järnvägsnät

På den svenska sidan av Öresund är det framförallt tre järnvägsstråk som ses som speciellt strategiskt viktiga. Dessa är Södra stambanan (sträckning mellan Malmö och Stockholm), Godsstråket genom Skåne (Ängelholm-Trelleborg) samt Väst kustbanan (Malmö-Göteborg). På den danska sidan av Öresundsregionen finns ett järnvägsstråk som klassas som huvudbane. Dess sträckning är i öst-västlig riktning och sammanbinder Köpenhamn med Korsör på den västra sidan av Själland. Problem som rör järnvägstransporter i Öresundregionen är i första hand förknippade med brist på kapacitet varvid flaskhalsar uppstår. Orsaken till detta kan till stor del härledas till den omfattande regionala persontrafiken, som exempelvis diskuteras kring eget godsspår väster om Lund.

### Hamnar

Genom sammanslagningen 2001 av Malmö Hamn och Köpenhamns Hamn skapades CMP (Copenhagen-Malmö Port) som i dagsläget utgör den största hamnen i regionen mätt i omsättning (14,8 miljoner ton år 2003). Utöver CMP återfinns i Öresundsregionen två av Sveriges fem största hamnar samt två av Danmarks fem största hamnar sett till godsomsättning. Dessa är Trelleborgs och Helsingborgs hamn på den svenska sidan och på den danska sidan Helsingør och Rødby färgehavn. Färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingør står för den största andelen av godsomsättningen i respektive hamn. Sett till antalet lastbilar som transporteras på färjorna är denna siffra jämförbar med den för Trelleborgs Hamn.

### Flygplatser

Kastrup drivs som ett aktiebolag ägt till 52 % av Macquarie Airports och 39 % av den danska staten. Kastrup är den i regionen klart dominerande flygplatsen både mätt i persontransporter, destinationer och godsomsättning. Kastrup har i flera undersökningar placerat sig i topp som Europas mest effektiva och bästa flygplats beträffande persontrafik. Flygplatsen står sig väl

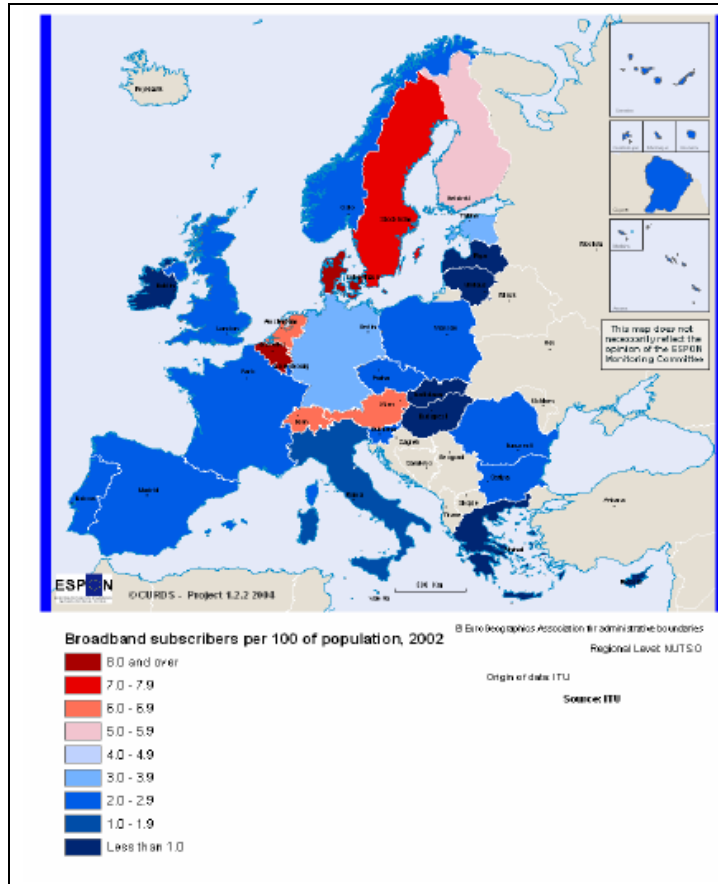
även med avseende på godstrafik och exempelvis har flygplatsen i dagsläget de lägsta avgifterna för större fraktflygningar. Sturup på den svenska sidan av sundet drivs av Luftfartsverket och är den näst största flygplatsen i regionen. År 2003 uppgick mängden hanterat gods till 23 000 ton och 1,75 miljoner passagerare flög från Sturup samma år. Passagerartrafiken är den ekonomiskt sett mest betydelsefulla delen av verksamheten och flygplatsen ser godsfrakt mer som en bonus.

## Möjligheter

Häri tecknas den utveckling som skulle kunna motverka strukturer och ”barriärer”. Öresundsregionens kommunikativa styrkor är, förutom ett uppenbart strategiskt läge för distribution till Skandinavien och Östersjöområdet, en infrastruktur utan större flaskhalsproblem samt en stark flyg- och sjöfartssektor. Flera av de större transportlederna i Europa lider idag av betydande flaskhalsar och trängselproblem, främst vid nationsgränser samt i storstadsområden. Dessa problem har framförallt uppstått på grund av en ökad trafik (Olsson & Sevandersson, 2004) samtidigt som infrastrukturutvecklingen inte hängt med. Flaskhalsarna hämmar utvecklingen av den inre gemensamma europeiska marknaden. För att avlägsna dessa flaskhalsar. För att råda bot på förhållandet med flaskhalsar arbetar man konsekvent med separering av gods- och persontransporter och generellt med en ökad satsning på infrastruktur. Dock finns det platser i Europa där infrastrukturen inte går att bygga ut mer på grund av olika anledningar, exempelvis motorvägen runt Köpenhamn. Myndigheterna i Köpenhamn försöker därför att påverka transporterflödena med andra medel, till exempel genom att försöka skapa en attitydförändring hos infrastrukturbrukarna istället. Medlemsländerna i den europeiska unionen har tillsammans utarbetat en lista över viktiga investeringar i infrastrukturen. Denna lista antogs redan 1996 men idag är Öresundsbron ett av de få projekt som faktiskt genomförts. Problemen som uppstått i de övriga projekten har i de flesta fallen rört finansieringen. Bland de projekt som är aktuella att läggas till listan över viktiga åtgärder är bron över Fehmarnsundet och satellitnavigeringssystemet Galileo. I dagsläget pågår flera samarbeten i Öresundsregionen som syftar till att koppla samma de olika delarna av Öresundsregionen. Ett exempel på dessa projekt är utbyggnaden av E22 som av flera aktörer lyfts fram som en mycket viktig del i Öresundsregionen. Förutom att möjliggöra bättre förutsättningar för transportererna i öst-västlig riktning kommer även nordöstra delarna av regionen att bättre knytas samman med centrum och bidrar på så sätt till ett större utbyte inom regionen är möjligt. Projektet att bygga ut E22 har dock skjutits på framtiden. EU-kommissionen förordar intermodalitet för transportererna. Samspelet mellan transportslagen är högsta mode inom logistikföretagen. Att kunna köra gods vissa bitar på järnväg för att sedan växla till lastbilsfrakt spar på antal kilometer som i sin tur spar på miljön. Kastrup har planer på att öka förutsättningarna för intermodalitet. På flygplatsen pågår i dagsläget en process som syftar till att få den danska staten att tillåta lastbils kombinationer, längre än tillåtet, att köra över Öresundsbron och in på Kastrups godsterminalområde. I och med detta skulle det flyggods där trucking genom/via Sverige används, kunna lastas mer effektivt eftersom en ökad längd på lastbilarna innebär att tre istället för två flygpaletter kan lastas på en och samma lastbil.

I likhet med logistikcentret i Trelleborgs hamn (Olsson & Sevandersson, 2004) har även ett logistikcenter för intermodala transporter etablerats i Køge, Scandinavian Transport Center. Området kommer förhoppningsvis att bli det största industri och transportområdet på Själland och kombinerar i huvudsak väg- och sjötransporter. Samarbetet mellan Helsingborgs Hamn och CargoNet (före detta RailCombi) är ytterligare exempel på samarbete som syftar till att främja intermodaliteten. Totalt sett räknar den nya terminalen i anslutning till Västhamnen att flytta gods som transporteras på landsväg till att i stället transporteras med järnväg och fartyg. Volymmässigt motsvarar detta att cirka 25 000 lastbilar per år.

## Bredband



Kartan är hämtad från ESPON:s rapport från telekomsektorn och visar hur Danmark och Belgien ligger i topp vad gäller andel av befolkning som har tillgång till bredband.



Kartan är hämtad från samma rapport som tidigare och visar den fysiska infrastrukturen vad gäller det man brukar kalla för ryggradsstrukturen (backbone) i södra Skandinavien. Bilden visar ett stramt strukturerat nät i Sverige medan Danmark har en annorlunda struktur med fler noder

ESPON (ESPON, 2005:1) har undersökt den rumsliga aspekten av bredbandsteknologi samt vanlig telekommunikation. Stor del av förslagen till åtgärder handlar om regleringar och stimulansåtgärder så att hela Europa kan komma i åtnjutande av de nya sättet att kommunicera. Här handlar det mycket EU grundpelare om fri rörlighet av varor och tjänster. I rapporten sneglar man på de svenska stadsnäten (173 av 288 kommuner har egna nät). Avslutningsvis konstaterar man att ett prioriterat område är undervisningens tillgång till bredband och di-

stansutbildning, anledningen till detta är mån om det nya uppväxande släktet. Det handlar det om bredbandskommunikation som på ett hållbart sätt ger samhällsutveckling.

## 4.6 Avslutande kommentarer

Som syntes lanseras följande tanke: Inom ämnesområdena *transport, infrastruktur* och *demografi* är det inte frågan om *de facto* barriärer utan strukturer som utgör begränsningar för utveckling och integration. De rumsliga strukturerna cementerar tankar och idéer, gods- och persontransporter, m m och hindrar tvärkommunikation och rörelser utanför de stora stråken. De sedan gammalt grundlagda strukturerna är svåra att bryta upp, och inte mycket tycks ha kunnat förändra de strukturer som givit de kustnära områdena runt själva Sundet ett försprång framför de mer perifera områdena. Men det finns, på g a den tekniska utvecklingen inom IT, idag nya lösningar för att bryta denna koncentration till centrumområdena: Avslutningsvis lyfts nu därför frågan om hur den nya typen av kommunikation, *den hållbara kommunikationen*, skulle kunna bryta dessa "barriärer". Hållbar kommunikation är ett forskningsområde på KTH i Stockholm, där gruppen kring 90-talsprojektet "Folkets Hub" har formerat sig och bildat ett center kring "hållbar kommunikation".

STMÖ-projektet arbetar också i denna riktning, där en idé om en modulbaserad distansutbildning som bryter upp tid- och rumsfixeringen, erbjuder fri rörlighet mellan utbildningsanordnare i regionen! Detta skall kunna vara ett viktigt bidrag i strävan att bryta centrumområdenas dominans, för att bättre utnyttja regionens samlade resurser, öka integrationen och därigenom på sikt stärka regionens konkurrenskraft!

I kap 14 presenteras en fördjupad undersökning av sådana möjligheter.



## 5 Trender inom åkeri- och godstransportstruktur i Öresundsregionen

**Anders Karlsson & Bengt Nordlindh**

Vikten av att lyssna till upplevda transportstrukturella och ekonomiska hinder och barriärer inom Åkerinäringen, såväl fysiska som mentala, kan inte nog poängteras. Icke-fysiska/ickeekonomiska och mentala barriärer riskerar annars att manifesteras och utvecklas till fysiska, samtidigt som fysiska och ekonomiska barriärer om de inte reduceras eller diskuteras kan bli mentala: I alla händelser, och som påtalats i andra kapitel i rapporten; inom Öresundsregionen finns skillnader på olika nivåer. Vid sidan av detta, i skuggan av globaliseringen, påverkas hela den strukturella uppbyggnaden av godstransportmarknaden.<sup>22</sup> Koncentrationen bland transportköpande företag har ökat, och transportsäljarna har svarat med samma mynt. Vad innebär detta för integrationen? Åkeriföreningen Syd avser att i en seminarieserie från sina medlemsföretag samt danska systerorganisation insamla åsikter och synpunkter inför en större trendanalys på Öresundsregionens landtransportsystem samt samarbetet över sundet i branschen; en slags mentalitetsinventering, där de direkt inblandade parterna deltar i action research, för att synliggöra framtidens integrationsutmaningar.

I detta kapitel tecknas bakgrunden till trendutvecklingen inom åkeri- och godstransportnäringen i Öresundsregionen med tonvikt på situationen på den svenska sidan. Särskilt lyfts den starka kopplingen mellan den allmänna industriutvecklingen i olika sektorer - mot allt större globala koncerner - och transportbranschen fram. Den delvis nya relationen mellan industrins behov och transporter analyseras, liksom hur transportsektorn svarat på utvecklingen inom industrin. Resultaten av den *större trendanalysen* kommer att presenteras under hösten 2006 och återkopplas till näringen i en öppen dialog, och vidareutvecklas. Kartläggningen i detta kapitel utgör därmed ett viktigt avstamp inför kommande analys, som avser att kartlägga hur denna strukturella förändring påverkar mentaliteter, arbetssätt, barriärer, integration och konkurrenskraft.

### 5.1 Förändrad struktur i producentföretagen

Ur ett transport- och logistikperspektiv är Öresundsregionen en mycket dynamisk region. På båda sidor av sundet finns samtliga större globala transport- och logistikkoncerner representerade samtidigt som det finns ett stort antal regionalt starka aktörer, aktörer som flyttat fram sina positioner på marknaden även i andra delar av Sverige, Danmark och övriga Europa. Att de medelstora och regionalt starka aktörerna flyttat fram sina positioner beror bland annat på att stora industrikoncerner i Sverige och Danmark fortfarande i stor utsträckning tecknar avtal direkt med fristående åkerier, istället för med stora globala transport- och logistikjättar. Därmed har tveklöst regionalt starka aktörer en framtid genom att erbjuda transporter, lagring och andra kringtjänster. Utvecklingen inom svenskt och danskt näringsliv i allmänhet och svensk exportindustri i synnerhet har gått mot färre men större aktörer som producerar mer än vad man gjorde tidigare. På samma sätt har dagens transport- och logistikkoncerner följt denna utveckling. Transportföretag har genom sammanslagningar och uppköp blivit större och större. Men trots denna utveckling har medelstora svenska och danska åkerier flyttat fram sina positioner och utökat sina uppdrag för stora globala – både svenskägda och utlandsägda stor-koncerner.

---

<sup>22</sup> Globaliseringstrenden diskuteras på flera ställen föreliggande rapport. I detta sammanhang se speciellt kapitel 12.3.

## Papper, massa, stål och bygg

Om man tar svensk pappers- och massaindustri under 1970- och 1980-talen så fanns det i Sverige under dessa decennier ett flertal bruk på ett flertal platser. I stort sett varje bruk var fristående och gjorde själva upp transportavtal för inrikes- och utrikes transporter med åkerier och speditörer, ofta med lokal eller regional förankring. I dag finns det också ett flertal bruk på ett flertal platser i Sverige. Viss koncentration har skett. Men de flesta bruk ingår i dag i internationella – både svenskägda och utlandsägda – koncerner där transportavtal görs upp för hela koncernernas verksamhet. Det finns även vissa mindre bruk som är privatägda och som bedriver tillverkning i begränsad omfattning, men i dessa fall är bruken koncentrerade på en speciell nisch eller en speciell marknad. Ofta sker de riktigt avgörande besluten om transporter och logistik för de stora pappers- och massatillverkarna utanför Sveriges gränser. Avtalen görs ofta upp med globala aktörer som har heltäckande nätverk i Europa och övriga världen. Det finns dock exempel på lokala och regionala åkerier och transportföretag som tecknat direktavtal med pappers- och massaindustrierna för transporter. Ett sådant regionalt exempel är det privatägda danska transport- och logistikföretaget Puck Expedition som nyligen tecknat ett omfattande direktavtal med svenska Södra Cell avseende transporter av pappersmassa från Norge och Sverige till Danmark.

Motsvarande utveckling har skett inom stål- och kemibranscherna samt när det gäller tillverkare av byggmaterial, till exempel betong- och gipsproducenter. Exempel i Öresundsregionen på regionalt starka aktörer som tagit över omfattande transport- och logistikuppdrag för aktörer inom kemibranschen är Interlink/BM Transport i Ängelholm/Helsingborg/Perstorp som under det senaste året tagit över all intern materialhantering och logistik för dels Perstorp AB i Perstorp, dels Kemira i Helsingborg. Exempel i Öresundsregionen på regionalt starka aktörer som tagit över omfattande transportuppdrag för aktörer inom betongindustrin är GKF Frakts i Kristianstad övertagande av Färdig Betongs transporter avseende färdig betong.

Tidigare var det ofta transportförmedlare som gjorde upp avtal med pappers- och massaindustrierna. Åkerierna fungerade då oftast som underleverantörer till förmedlarna. På senare tid har dock de fristående åkerierna och en del pappers- och massaindustrier förhandlat fram direktavtal och man har därmed slopat en mellanhand, det vill säga transportförmedlaren. I vissa fall är det åkerierna som har erbjudit lösningen direkt till industrin, men i andra fall är det transportköparen som konstaterat att det går att slopa förmedlaren som mellanhand. Detta gäller oftast för avgränsade transporter, till exempel inrikesfrakter eller transporter till ett speciellt land eller region. När det gäller koncernövergripande avtal är det fortfarande så att det är de transportförmedlande företagen som är avtalstecknare. Men i vissa fall, till exempel hos Stora Enso, SSAB och Outokumpu, har industrin själv tagit fram transportkoncept som man själv styr över.

## Dagligvarusektorn

När det gäller dagligvarusektorn så har det även här blivit färre men större aktörer. Stora dagligvaruaktörer som är verksamma på den svenska marknaden i dag är till exempel ICA, Coop, Axfood, Bergendahlsgruppen, Netto och Lidl. Netto är en dansk kedja och Lidl en tysk som båda har fått ett fäste på den svenska marknaden. Även bland restaurang- och storköksgrossisterna har det skett motsvarande utveckling.

Tidigare hade dagligvaruaktörer som ICA och Coop en stor egen transportflotta och man använde sig endast marginellt av åkeriernas transporter för distribution. Men på senare tid har ICA, Coop och ett flertal andra dagligvaruaktörer sålt ut sina egna lastbilar. Här har landets lastbilscentraler hållit sig väl framme och utför i dag omfattande transporter för dagligvaru-

kedjorna. I Skåne har aktörer som AkkaFrakt, Malmö LBC och GDL i Helsingborg tagit över omfattande transportuppdrag för dagligvarusektorn. Danska aktörer som flyttat fram sina positioner inom denna sektor – både i Danmark och Sverige – är Frode Laursen och K P Transport/Knud Pedersen Vognmaendsforretning. När det gäller Netto och Lidl så använder sig båda av sina respektive hemländers ”husåkerier”. Netto använder främst K P Transport AB i Falkenberg, som är ett dotterbolag till Knud Pedersen Vognmændsforretning, medan Lidl använder sig av tyska Pape Logistics för en stor del av sina inrikestransporter i Sverige. Lidl och Pape har som bekant uppmärksammats rejält eftersom det finns misstankar om att transporterna utförs som olaglig cabotagetrafik. Att transporter är ett viktigt område för både dagligvaru- och byggsektorn framgår med all önskvärd tydlighet bland annat av att svenska Nordstjernen under 2005 förvärvade en av Sveriges största privatägda åkerikoncerner i både nationell och internationell trafik, Nils Hanssons Åkeri i Ljungbyhed. Nordstjernen ingår i Ax:son Johnsson sfären där även bolag som NCC och Axfood ingår. NCC är en av Sveriges ledande bygg- och anläggningskoncerner medan Axfood är en av Sveriges ledande dagligvaruaktörer.

Distributionen för de ledande dagligvarukedjorna utgår ofta från ett eller ett fåtal centrallager. Här har det skett en våg av nedläggningar av regionala distributionscentraler. Men trots att distributionscentralerna läggs ned så krävs det ändå minst motsvarande mängd transporter som med den tidigare terminal- och lagerstrukturen. Om det tidigare rådde en borggårdsfred mellan lastbilscentraler och övriga transportföretag så är det i dag en hård konkurrens lastbilscentraler emellan och mellan andra aktörer. Flera lastbilscentraler har öppnat kontor och terminaler inom ”revir” som tidigare tillhörde någon annan lastbilscentral. ICA har valt att upprätta en omfattande distributions- och logistikcentral i Helsingborg, vilket innebär att en del av bolagets distributionscentraler i andra regioner får minskad betydelse eller stängs helt och hållet. Här har de regionalt starka svenska och danska transportaktörerna ett geografiskt försprång, men ett antal regionalt starka transport- och logistikbolag med bas i andra regioner, har även visat intresse för dessa omfattande och regelbundna transporter. Det pågår även alliansbildande avseende dessa transporter där bolag i Skåne/Själland undersöker samarbete med aktörer i andra regioner.

## **Utländsk bryggerikonkurrens**

En annan näring som genomgått stora förändringar i Sverige är bryggerinäringen. På 1970- och 1980-talen fanns ett flertal mindre och medelstora, och ett fåtal större bryggerier i Sverige. Varje bryggeri hade sina egna åkerier som utförde merparten av transporterna. Men bryggerinäringen har, i likhet med åkerinäringen, fått känna av en allt hårdnande konkurrens från utländska bryggerier. Mycket tack vare de höga alkoholskatterna på starköl, men även tack vare att dagligvarujättarna köper in till exempel läskedrycker från utlandet i större utsträckning än tidigare. I dag är det ett fåtal större bryggeriaktörer som kontrollerar större delen av marknaden för öl och läskedrycker. De tecknar avtal med en eller ett fåtal aktörer.

## **Fordonsindustrin**

När det gäller svensk fordonsindustri under 1970- och 1980-talen så var Volvo PV, Volvo LV, Saab och Scania samtliga svenskägda bolag. De använde sig av ett större antal underleverantörer i Sverige och andra länder. Ofta var det ASG och Bilspedition som skötte inrikes-transporterna och ASG, Autotransit (Bilspeditionens bolag för utlandsfrakter) samt ett antal medelstora speditionsbolag som skötte om de internationella transporterna. Vissa fristående större åkerier skötte en del av inrikestransporterna, till exempel Olofströms Transport och Dahlqvists Åkeri i Olofström. I dag ägs Volvo PV av Ford och Saab ägs av GM. Volvo LV ägs av AB Volvo med säte i Sverige. I Volvo LV ingår även Renault Trucks och Mack Trucks samt Volvo CE och Volvo Penta. Scania är fortfarande fristående. Volvo samordnar merparten av

sina transporter i Volvo Logistics. Detta gäller både Volvo PV och Volvo LV. Det är centrala och omfattande upphandlingar. Antalet underleverantörer är färre men större och de finns i Sverige och andra länder. En växande andel underleverantörer finns i dag i Östeuropa. Och eftersom transportererna för fordonsindustrin är omfattande, är svensk fordonsindustris östeuropeiska underleverantörer, en betydelsefull kundgrupp för de östeuropeiska åkerier som trafikerar Sverige. Även i dag har det stora transport- och logistikkoncernerna avtal med svensk fordonsindustri. Men det finns också ett antal nischspeditörer som riktat in sig på fordonsindustrins internationella transporter. Exempel på sådana nischspeditörer är Halléns, Frans Maas, Vos Logistics och Ewals Cargo. Halléns belgiska bolag är i dag delägt av danska DFDS A/S-koncernen med säte i Köpenhamn och Frans Maas förvärvades nyligen helt och hållet av den danska transport- och logistikkoncernen DSV med säte i Köpenhamn. I DSV ingår även DFDS Transport Group.

Trots denna utveckling utökar privata svenska åkerier sina transporter för fordonsindustrin på bekostnad av främst de stora förmedlingsbolagen Schenker och DHL. Exempel på sådana sydsvenska åkerier är Olofströms Transport och Nils Hansson. När det gäller Nils Hansson så har man även utökat sina internationella transporter för svensk fordonsindustri. Detta i konkurrens med de riktigt stora logistikjättarna. Och varför väljer då fordonsindustrin att använda medelstora nischoperatörer – både åkerier och speditörer – istället för att använda sig av de stora transportjättarna? Det beror ofta på att åkerierna utför ett mycket bra jobb, att de är lyhörda för kundens krav och att de har presenterat lösningar som överträffat kundens förväntningar. Dessutom kan mindre och medelstora aktörer oftast slimma sin organisation och behöver inte ta ut så höga provisionssatser för sina transporter som de stora transportförmedlarna tycker sig behöva.

## **Spjutspetsbranscher**

När det gäller svenska spjutspetsbranscher som telekom och läkemedel så använde sig dessa aktörer tidigare av ett flertal åkerier och speditörer för transporter till och från olika länder och/eller regioner. I dag tecknar de stora avtal med tredjepartslogistik som i sin tur använder sig av svenska och utländska åkerier som underleverantörer. Sådana exempel är AstraZeneca som använder sig av Exel och Ericsson som använder sig av UAE Logistics, Exel och Panalpina. Värt att nämna är att både UAE Logistics och Exel ingår i DHL. Deutsche Posts, Deutsche Bahns och Kuehne & Nagels intresse för att förvärva tredjepartslogistik beror till stor del på att dessa tredjepartslogistik har tecknat omfattande logistikavtal med ledande globala telekom- och läkemedelsjättar.

## **5.2 Reaktionen bland transportföretagen**

### **Post- och järnvägskoncerner har expanderat**

Dagens stora transport- och logistikkoncerner är resultatet av omfattande sammanslagningar. Här följer några exempel:

- \* Deutsche Post: DHL, Danzas, ASG, Exel, Airborne.
- \* Deutsche Bahn: BTL, Schenker, Railion, Stinnes, BAX Global, Hangartner.
- \* TNT Post Group: TPG Mail, TNT Express, TNT Logistics, TNT Freight Management, Wilson & Co
- \* DSV: DFDS Transport, Nordisk Transport, Fraktarna, Road Link, Dahlgqvists Åkeri, Inter Forward, Ringborgs.
- \* Green Cargo: Combitrans, Svelast, Forsbladh & Son.
- \* Posten Norge: Frigoscandia, Nor Cargo, Box Delivery, Citymail.

- \* Dachser: Transportkonsulten, Haugsted.
- \* Frans Maas: BVT, Freight Masters.
- \* DFDS A/S: Hecksher Transport (före detta Ferrymasters trailerverksamhet), Halléns N.V., Speedcargo.
- \* Kuehne & Nagel: GT Spedition.
- \* AP Möller/Maersk: Sealand, Euroute, Norfolkline, Maersk Logistics

Samtliga dessa aktörer har stark regional närvaro i Öresundsregionen. Exempel på detta är att DHL styr hela sin internationella trafik till och från Sverige via sitt kontor i Helsingborg. Schenker styr en stor del av sin kontinenttrafik till och från Sverige från sitt kontor i Malmö. TNT Express har en viktig hub i Helsingborg för sin internationella trafik. DFDS Transports svenska huvudkontor är placerat i Malmö. Och Fraktarna, som i dag ingår i DFDS Transport hade tidigare sitt huvudkontor i Helsingborg. Frigoscandia Distribution, som i dag ingår i Posten Norge, har sitt svenska huvudkontor i Helsingborg.

## Rederier breddar sig

På senare tid har det skett en trend i att ledande rederier med DFDS A/S i spetsen har förvärvat speditorsbolag. Det är främst traileroperatörer i Nordsjötrafiken som varit föremål för förvärv. Nyligen förvärvade även Norrköpings Hamn & Stuveri det Norrköpingsbaserade speditorsbolaget Europa Transport. Skälen till dessa förvärv är främst att rederier och hamnbolag vill öka kontrollen över hela transportkedjan. Här har med andra ord rederierna gett sig in i varuägarnas volymer i konkurrens med sina kunder, det vill säga speditorsbolagen. Det handlar främst om stora godsflöden mellan bestämda orter, till exempel inom fordons- pappers- och stålindustrin. Även här har speditorsbolagen förlorat uppdrag medan nischåkerier har hållit sig väl framme och erbjudit kringtjänster till rederier. Detta eftersom det alltid behövs en lastbil för att frakta godset i något eller några led av transportkedjan.

Det finns också exempel på rederier som väljer att inte gå in och konkurrera med sina frakt-kunder – det vill säga åkerier och speditörer – genom att förvärva transport- och logistikbolag. Sådana exempel är Stena Line och Scandlines AB. Värt att nämna är att Nordö Links ägare, den finska rederikoncernen Finlines, under en period var majoritetsägare i dåvarande BTL-koncernen, som i dag är en del av Schenker, som ägs av Deutsche Bahn. Nordö Link bedriver fartygstrafik mellan Malmö och Travemünde.

Även om de medelstora nischåkerierna och nischspeditörerna tar marknadsandelar inom vissa sektorer så är trots det de fusioner som skett inom bland andra tyska posten och tyska järnvägen försvarbara. Den europeiska postmarknaden är under avreglering, vilket innebär att det inom några års tid är fritt fram för vilken aktör som helst att utföra brev- och paketbefordran. EU-ländernas postmonopol ska då vara borta. Sverige är något av bäst i klassen och har sedan några år tillbaka slopat sitt brevmonopol, vilket innebär att aktörer som tyska, danska, finska och norska posten får konkurrera med Posten Sverige när det gäller post- och brevbefordran här hemma. Tyskland avvaktar dock och där har Deutsche Post fortfarande monopol på en stor del av den brevbefordran som sker i det tätbefolkade och industrialiserade Tyskland. De stora transport- och logistikkoncernerna är också framgångsrika när det gäller att teckna riktigt omfattande och gränsöverskridande transport- och logistikavtal med storkoncerner som är i behov av heltäckande system för ett stort antal leveranser i varierande storleksklasser och med varierad frekvens.

Det går dock inte alltid som på räls för de stora koncernerna, om uttrycket tillåts. Den nederländska posten har till exempel beslutat sig för att avyttra hela sin logistikverksamhet som bedrivs i TNT Logistics. Det handlar om en division som omsätter åtskilliga miljarder euro.

Och redan har europeiska investmentbolag visat intresse. Bakgrunden till försäljningen är att man har haft svårt att få struktur och lönsamhet i denna verksamhet.

## **LBC-företagen på offensiven**

När det gäller landets LBC-karta så har den genomgått en radikal förändring på senare tid. Det finns i dag ett antal riktigt stora så kallade LBC-koncerner med årsomsättningar på från ett antal hundra miljoner kronor till över en miljard kronor.<sup>23</sup> Dessa lastbilscentraler opererar över ett allt större område och inom flertalet sektorer. Samarbeten med andra aktörer, både förmedlare och fristående åkerier, sker i allt större omfattning. Ett flertal lastbilscentraler har även köpt in fristående åkerier eller speditjonsbolag för att bredda och utöka sin verksamhet inom en eller flera sektorer. Med andra ord har konkurrensen ökat påtagligt på den svenska transportmarknaden. Regionalt starka exempel inom LBC-sektorn är GDL i Helsingborg, AkkaFrakt i Lund, Malmö LBC och GKF Frakt i Kristianstad. Nyligen tillkännagav GDL i Helsingborg och GKF Frakt i Kristianstad att man tillsammans med Samfrakt Sydost i Kalmar kommer att bilda ett gemensamt transport- och logistikbolag med namnet GSG Logistik. Avsikten är att bättre kunna vara med och räkna på större åtaganden inom transport- och logistiksektorn, till exempel för ICA.

## **Hårdnande inrikeskonkurrens**

När det gäller svensk inrikestrafik så var tidigare dåvarande Bilspedition och ASG de absolut mest tongivande aktörerna. När det var dags för omfattande förhandlingar av riksavtal för landets storkoncerner var det oftast endast dessa två som man vände sig till. Förklaringen var enkel. Det fanns ingen annan som kunde erbjuda heltäckande lösningar. Men i dag finns det flera alternativ. Dagens Bilspedition och ASG, det vill säga Schenker och DHL, får i dag konkurrera med aktörer som DFDS Transport, Green Cargo och Onroad, samt ofta ett antal större LBC-konstellationer och privata åkerier som via nätverk erbjuder totala lösningar.

## **Danska åkerier i Sverige och svenska åkerier i Danmark**

Dessutom finns i dag konkurrensen från utländska åkerier och transportföretag som flyttat fram sina positioner på svensk mark. I Öresundsregionen har till exempel danska transport- och logistikbolag som Frode Laursen, Alex Andersen Ölund, Freja Spedition, Knud Pedersen/K P Transport och Kim Johansen flyttat fram sina positioner när det gäller transport- och logistikuppdrag på den svenska inrikesmarknaden.

Exempel på regionala transport- och logistikföretag med bas i södra Sverige som flyttat fram sina positioner på den danska transportmarknaden när det gäller transporter mellan Sverige och Danmark samt i viss utsträckning även transporter inom Danmark är Ekdahls Åkeri i Malmö, GDL i Helsingborg, AkkaFrakt i Lund, Clifton i Helsingborg, Åkeribolaget i Helsingborg och Börje Jönsson Åkeri i Helsingborg. Det bör poängteras att det förekommer både konkurrens och samarbete mellan svenska och danska transportföretag på båda sidor av Öresund.

## **Gemensamägda bolag**

En annan trend är att lastbilscentraler har gått samman och bildat gemensamägda bolag eller konstellationer för transporter inom vissa sektorer, till exempel tank-, skog- eller lantbruks-transporter. I Skåne har till exempel GDL i Helsingborg, GKF Frakt i Kristianstad och det privatägda fristående åkeriet Lennart Nilsson Transport utanför Helsingborg tecknat ett omfattande transport- och logistikavtal för Svenska Lantmännen avseende transporter och distri-

---

<sup>23</sup> LBC står för Lastbilscentral d v s en sammanslutning mellan flera olika åkeriföretag.

bution av foder, förnödenheter och lantbruksprodukter i Skåne och Blekinge samt i delar av Småland och Halland. Här har skånska transport- och logistikbolag flyttat fram sina positioner i angränsande delar av landet.

Lantmännen är som bekant den största aktören när det gäller foder och förnödenheter till svensk lantbrukssektor. Den näst största aktören, Svenska Foder, har bildat en speciell konstellation för sin transport- och logistikapparat. Det är Transfocus med fem intressenter. Det är Svenska Foder samt de fyra regionala transportföretag som har ansvaret för Svenska Foders Transporter. Två av de fyra transportföretagen är hemmahörande i Skåne. Det är GDL i Helsingborg och Netlogistic i Åhus. Övriga två intressenter är Origo Transport i Lidköping och Östgotafrakt i Mjölby/Linköping.

Även inom andra branscher har transportföretag i Skåne gått samman och tagit hem omfattande transportuppdrag för inrikes transporter. Ett sådant exempel är Åkeribolaget i Billesholm som tillsammans med Mohlins Åkeri i Örkelljunga och ett fåtal transportbolag i andra delar av Sverige, som tillsammans ansvarar för transporter och logistik för Ecophon i Hyllinge. En annan trend är att inarbetade transportörer för Schenker, DHL och DFDS Transport har upphört med dessa transporter och utför i dag transporter i egen regi eller via andra nätverk. Detta beror främst på att marginalerna på vissa håll har krympt och att åkerier upplever att spelutrymmet och den egna handlingskraften har minskat.

## **Breddad verksamhet**

När det gäller den internationella trafiken så har som alla känner till den internationella konkurrensen ökat. Det är svårt att bedriva utlandstrafik med svenska lastbilar och svensk personal med en speditör som mellanhand. Däremot finns det ett antal svenska utlandsåkerier som på ett framgångsrikt sätt bedriver utlandstrafik i egen regi, ofta inriktad på ett eller ett fåtal länder eller på en speciell sektor. Det finns också ett antal svenska utlandsåkerier som genom att öppna kontor i andra länder har flyttat fram sina positioner.

Skåne har historiskt sett varit basen för svensk internationell lastbilstrafik. Även i Köpenhamnsregionen finns ett antal stora danska transport- och logistikföretag med internationell inriktning etablerade. Ett flertal åkerier som bedriver både inrikes- och utrikes godstrafik har breddat sin verksamhet och satsar i allt större utsträckning på lagringsverksamhet och kringtjänster. Ett flertal åkerier utför i dag mer än enbart själva transporten. Vissa säger att det inte går att leva enbart på transporter eller enbart på lagring, men att kombinationen av lagring och transport ger hyfsad eller god lönsamhet och goda möjligheter till expansion. Regionala svenska exempel på denna utveckling är Ekdahls Åkeri i Malmö, AkkaFrakt i Malmö, Klas Hanssons Åkeri i Kivik, Nils Hanssons Åkeri i Ljungbyhed, Jan Lundgren Åkeri i Bjuv, Interlink/BM Transport i Ängelholm/Helsingborg/Perstorp, Mertz Transport i Malmö, GDL i Helsingborg, Skoogs Åkeri i Ängelholm och Börje Jönsson Åkeri i Helsingborg. Det finns ett antal regionalt starka transport- och logistikbolag i Öresundsregionen som även etablerat kontor i andra regioner av Sverige. Sådana exempel är Börje Jönsson Åkeri i Helsingborg som etablerat filialer i Göteborg, Karlstad, Arboga och Stockholm, Nils Hansson i Ljungbyhed som etablerat filial i Eskilstuna, Ekdahls Åkeri i Malmö som etablerat filialer i Göteborg och Eskilstuna, Mertz Transport i Malmö som etablerat filialer i Göteborg och Stockholm, GP Last i Malmö som etablerat filial i Spånga/Stockholm, Interlink/BM Transport som etablerat filial i Stockholm, Shuttle Service International i Malmö som etablerat filial i Tidaholm och Transportledet Sverige i Hässleholm som etablerat filialer i Göteborg och Stockholm, Lennart Nilssons Transport i Ödåkra som etablerat filial i Falkenberg, Alex Andersen Ölund som etablerat filial i Eskilstuna och Frode Laursen som etablerat filialer i Åstorp och Göteborg.

Regionala danska exempel på denna utveckling är Frode Laursen, Alex Andersen Ölund A/S och Kim Johansen.

Det finns också åkeri- och transportkoncerner hemmahörande i andra delar av främst Sverige som etablerat filialer i Skåne/Öresund. Sådana exempel är Hallands Transport i Falkenberg som etablerat filial i Helsingborg, Ahréns Åkeri i Södertälje som etablerat filial i Helsingborg, Östervalls Flygfrakt i Stockholm som etablerat filial i Malmö och Ljungby Fjärrtransport i Ljungby som etablerat filial i Helsingborg. Dessutom har två Smålands-baserade åkerikoncerner via förvärv på senare tid flyttat fram sina positioner på transport- och logistikmarknaden i Skåne/Öresund. Det är dels Sandahlsbolagen i Värnamo som förvärvat Olofströms Transport, dels Smålands Logistik i Nybro som förvärvat AHJ Johanssons Åkeri i Skånes Fagerhult.

Det finns även transport- och logistikbolag från andra länder än Danmark och Sverige som etablerat filialer i Öresundsregionen. Sådana exempel är norska Blomquist Bulk Cargo som öppnat filial i Helsingborg, tyska Oldenburg Transport som öppnat filial i Helsingborg och nederländska Heisterkamp Trucking som öppnat filial i Trelleborg.

Också regionalt starka svenska och danska aktörer har etablerat dotterbolag/filialer i andra länder. Sådana exempel är Börje Jönsson Åkeri i Helsingborg som etablerat filialer i Danmark och Tyskland, Kristensons Transport i Ängelholm som etablerat filial i Tyskland och Tjeckien, Jan Hallberg Åkeri i Helsingborg som etablerat filial i Tyskland, Foodtankers i Karlshamn som etablerat filialer i Polen, Ungern och Nederländerna, Shuttle Service International i Malmö som etablerat filial i Tyskland, Karlshamns Expressbyrå som etablerat filialer i Lettland och Ryssland, Kim Johansen i Greve, Danmark, som etablerat filialer i Frankrike och Estland och Knud Pedersens Vognmaendsforretning som etablerat filial i Tyskland.

## **Medelstora speditorsbolag på uppåtående**

Inför Sveriges EU-inträde befarade svensk speditorsnäring att ett antal speditorsbolag skulle slås ut till följd av minskat behov av tullklarering och övrig pappershantering när gränser och gränshinder suddats ut. Det finns visserligen ett antal mindre och medelstora speditorsbolag som i dag ingår som delar av större globala transport- och logistikkoncerner. Men det finns också ett antal relativt nystartade speditorsbolag – eller snarare transport- och logistikbolag – som under den senaste femårsperioden redovisat både ökad omsättning och resultat. I flera fall är det personer som tidigare hade chefsbefattningar i de större transport- och logistikbolagen, eller i speditorsbolag som blivit uppköpta, som öppnat ”egen butik”. I flera fall har de tagit med sig nyckelkunder, nyckelmedarbetare och nyckeltransportörer och skapat effektiva och konkurrenskraftiga bolag. Vissa bolag har riktat in sig mot en speciell sektor medan vissa bolag har riktat in sig på transporter mellan två eller flera länder eller regioner. Ett växande antal sådana aktörer har flyttat fram sina positioner när det gäller transporter mellan västra och östra Europa. Flera av dessa nyare, expansiva mindre och medelstora speditorsbolagen har sitt säte i Skåne. Sådana exempel är TransFargo i Malmö, Stella Transport i Malmö, Combitrans i Malmö, Euro Traffic i Helsingborg, Tretab i Trelleborg, ASP Logistics i Helsingborg, MTS i Malmö, Ytrans i Ystad och Ekberg Spedition i Helsingborg.

## **Utlandsåkerier som kör direkt för varuägare**

Det finns också ett antal svenska privata åkerier som bedriver internationell trafik direkt för befraftare och varuägare. Ofta är det åkerier som tidigare utförde transporter via någon förmedlare eller speditör, men som nu har kapat ett mellanled i leveranskedjan. Exempel på fristående sydsvenska åkerier som bedriver utlandstrafik i egen regi är Börje Jönssons Åkeri i Helsingborg, Nils Hansson i Ljungbyhed, Netlogistic i Åhus, Klas Hanssons Åkeri i Kivik, Ahréns Åkeri i Helsingborg, Östervalls Flygfrakt i Malmö, Kristenssons Transport i Ängel-

holm, KÅ Spedition i Ängelholm, Shuttle Service International i Malmö, ADR-Haanpää i Perstorp, Karlshamns Expressbyrå, Foodtankers i Karlshamn, Ekdahls Åkeri i Malmö och AkkaFrakt i Malmö.

## Het bransch för investmentbolagen

Att svensk och dansk transport- och logistiknäring är het och att det är en framtidsbransch att satsa på framgår tydligt eftersom ett flertal investmentbolag äger tongivande aktörer. Sådana exempel är Nordstjernans förvärv av Nils Hansson, Litorina Kapitals förvärv av LBC Sweden och Total Logistik, Pamplona Capital Partners förvärv av ADR Haanpää, CVC Capital Partners förvärv av en del av aktierna i Post Danmark och Polaris Private Equitys förvärv av Jetpak. Dessutom ägs danska DSV-koncernens miljödivision sedan två år tillbaka av det svensk-baserade riskkapitalbolaget Triton, som tidigare även ägde Frigoscandia Distribution under en period. Och det finns gott om riskkapital i omlopp, både i Sverige, i Europa och i världen. Pengar som väntar på att få växa i transportnäringen!

## 5.3 Sammanfattning

Detta kapitel utgör ett första steg i en mer genomgripande trendanalys av landtransportsystemet samt branschsamarbetet över Sundet i utifrån en bred definition av transportrelaterade barriärer, såväl fysiska som mentala. Denna större mentalitetsinventering av Örsundsregionens åkerier baseras på en seminariereserie inom Svenska Åkeriföreningen Syd, också med dansk medverkan. I kapitlet har åkeri- och godstransportnäringen i Öresundsregionen analyserats i relation industrins förändrade struktur och behov och transporter. Transportsektorns svar på utvecklingen inom industrin har också redogjorts för. Generellt kan sägas att såväl transportköparna som transportsäljarna gått mot allt större koncentration. Producentföretagen har vuxit genom uppköp och sammanslagningar, och åkeribranschen har svarat med att gå samma väg. Trots denna utveckling verkar emellertid de medelstora åkerierna på såväl den danska som svenska sidan i Öresundsregionen stärkas av utvecklingen. Denna strukturella förändring beskrivs i kapitlet utifrån en rad exempel. Därmed har scenen satts för en fördjupad trend- och barriäranalys av Öresundsregionens åkerinäring, där de direkt inblandade aktörerna kommer till tals: Vad betyder den skisserade utvecklingen för framtidens transportarbete och –samarbete över sundet? Vad betyder den för fysiska och mentala barriärer? Och vad betyder den för Öresundsregionens framtida tillväxt och konkurrenskraft i det globala perspektivet? Resultaten av den *större trendanalysen* kommer att presenteras under hösten 2006 och ligga till grund för en vidare dialog mellan företag, organisationer, myndigheter och forskarvärld på ömse sidor Sundet. Kartläggningen i detta kapitel utgör därmed ett viktigt avstamp inför kommande analys, samtidigt som det tecknar en allmän bakgrund för övriga kapitel i denna rapport.



## 6 Arbetsdelning, kön och jämställdhet i transportsektorn

*Ingela Schånberg*

Arbetsmarknaden i Sverige sägs vara en av de mest könsuppdelade. Det betyder att kvinnor och män befinner sig inom olika sektorer och yrken men också på olika nivåer inom samma bransch. Genusarbetsdelningen är både horisontell och vertikal. De flesta män arbetar inom det privata näringslivet, medan de flesta kvinnor arbetar i offentlig sektor. Av de trettio största yrkena 2003, vilka omfattade 54 procent av den kvinnliga arbetskraften och 35 procent av den manliga, var endast tre yrken jämställda, d v s könsfördelningen var 40-60%. Dessa yrken var gymnasielärare i allmänna ämnen, kock/kokerska och revisor.<sup>24</sup> Det mest kvinnodominerade yrket var kontorssekreterare med 98 procent kvinnor och det mest mansdominerade motorfordonsmekaniker och motorfordonsreparatör med färre än 0,5 procent kvinnor. De största kvinnodominerade yrkena var undersköterska och vårdbiträde. Stora yrken för män var företags-säljare, systemerare, lastbils- och långtradarförare och byggnadsarbetare. 80 procent av cheferna i privat verksamhet var män 2002. I offentlig sektor hade chefspositionerna en jämn könsfördelning. Under 1990-talet kom kvinnor i ökad utsträckning in på chefsbefattningar inom vård, skola och omsorgsområden, traditionellt kvinnliga verksamheter.<sup>25</sup> Transportsektorn har av tradition dominerats av män.

Projektet Strategic Transport Management syftar till att kartlägga barriärer inom transportsektorn i Öresundsregionen, undersöka deras orsaker och föreslå åtgärder för en optimal och bärkraftig utveckling. Barriärerna kan antas vara av olika slag – rättsliga, ekonomiska, miljömässiga, teknologiska och strukturella. Till den rådande könsstrukturen inom transportsektorn hör mansdominansen. Ett av projektets syften är att kartlägga och analysera betydelsen av denna köns- och maktstruktur. Ett annat att anvisa vägar för att påverka den sneda könsfördelningen i mer jämställd riktning, då en förbättring av rådande förhållande kan antas leda till att målet om en optimerande och hållbar utveckling lättare skall kunna nås.

### 6. 1 Syfte, perspektiv och metod

Jämställdhet är ett politiskt begrepp som innebär att kvinnor och män skall ha samma villkor och möjligheter på alla väsentliga områden i livet. Närmare bestämt betyder detta att kvinnor och män skall ha samma inflytande och möjligheter politiskt och ekonomiskt, samma möjligheter till ett självständigt och ekonomiskt oberoende liv, lika möjligheter till utbildning och villkor på arbetsmarknaden, samma ansvar för barn och familj samt frihet från könsrelaterat våld. I denna rapport berörs arbetsdelningen mellan kvinnor och män på arbetsmarknaden och i hemmet samt löneskillnader.

Jämställdhet brukar definieras både kvantitativt och kvalitativt. Kvantitativt innebär jämställdhet att könsfördelningen inom olika områden skall vara 40-60% för att en jämn könsfördelning skall sägas vara för handen. Kvalitativt innebär jämställdhet att både kvinnors och män erfarenheter och kunskaper skall tas tillvara. Enligt jämställdhetslagen skall alla företag med fler än nio anställda ha en jämställdhetsplan som syftar till att motverka ojämställdhet och uppnå rättvisa förhållanden mellan kvinnor och män. Regeringens transportpolitiska proposition, Prop. 2005/06:160, ansluter sig till kravet eller önskemålet om jämställdhet inom

<sup>24</sup> På tal om kvinnor och män. Lathund om jämställdhet 2004, Statistiska centralbyrån, Sverige.

<sup>25</sup> SOU 2004:43, Den könsuppdelade arbetsmarknaden, kap.3.

transportsektorn.<sup>26</sup> Bland annat skall både kvinnors och mäns erfarenheter och behov vara vägledande vid planering av transportsystemet och kvinnors representation skall öka i beslutsfattande organ och myndigheter.

I denna rapport berörs slutligen några förhållanden som kan påverka integrationen i Öresundsområdet.

## Perspektiv

I ekonomisk teori finns två till synes motstridiga utgångspunkter. Den klassiska teorin betonar specialiseringens betydelse för maximal/optimal ekonomisk utveckling och tillväxt. I ett könsperspektiv kan detta tolkas så att kvinnor och män har olika verksamhetsområden inom vilka de är specialister. Från en biologisk utgångspunkt har kvinnor ansetts vara bäst på att ta hand om barn. Vård- och omsorgsarbeten har därför ansetts ligga närmast den kvinnliga naturen. Den manliga naturen har ansetts passa för övriga områden, specifikt de som har med rationalitet, logik och teknik att göra. Mäns jämfört med kvinnors större kroppskrafter, den fysiska styrkan, anses också vara en förklaring till genusarbetsdelningen.<sup>27</sup> Tunga arbeten är därför lämpliga för män. Att kvinnor och män befinner sig på olika arbetsmarknader är därför naturligt och önskvärt. Den samhälls- och företagsekonomiska nyttan blir därför störst med en könslig specialisering.

Neoklassisk teori har individen som utgångspunkt. Den mest lämpade individen, man eller kvinna, är den som gör det bästa jobbet och bidrar på detta sätt till den optimala samhällsekonomiska och företagsekonomiska nyttan. Förr kunde man säga att ”rätt man (!) skulle komma på rätt plats”. Samhällets resurser allokeras då på optimalt sätt, vilket leder till optimal ekonomisk lönsamhet och tillväxt. Individens kompetensutveckling och utbildningsnivå blir kriterier på lämplighet. Könslig specialisering kan ses som en barriär, vilken motverkar optimal resursallokering och därmed ekonomisk utveckling.<sup>28</sup>

Som förklaringar till genusarbetsdelningen har ett flertal faktorer framförts i forskningen. En förklaring utgår från biologiska skillnader mellan könen. Eftersom kvinnor föder barn anses det naturligt att kvinnor söker sig till omsorgsyren. Kvinnor antas ha en annan rationalitet än män, så kallad omsorgsrationalitet. Inom hjärnforskningen framhålls ibland också skillnader. Kvinnor antas ha en bättre språklig förmåga, vilket gör det lättare för dem att utveckla sin läs- och skrivförmåga. Männen har däremot en större spatial förmåga, vilket kan leda till större intresse för tekniska kunskaper. En ytterligare biologisk förklaring är skillnader i kroppskrafter. Männen relativt kvinnornas större kroppskrafter leder till att män har tyngre arbetsuppgifter än kvinnorna.

En annan förklaring till genusarbetsdelningen är sociala skillnader mellan könen. Eftersom kvinnors framtidsplaner inkluderar barnomsorg väljer de kortare utbildningar för att få fotfäste på arbetsmarknaden innan den barnafödande perioden inträder. Detta leder till att kvinnor i befattningshierarkin hamnar på lägre tjänster och i förlängningen en sämre löneutveckling. Omsorgsarbetet i familjen ses också som en förklaring till att kvinnor väljer yrken och arbetsplatser närmare hemmet. En tredje förklaring till genusarbetsdelningen är att kvinnor och män väljer olika yrken på grund av psykiska och kulturella skillnader. Män sägs föredra verksamheter som innebär ett stort mått av frihet och självständighet medan kvinnor prioriterar nära relationer och arbete med människor.

<sup>26</sup> Prop. 2005/06:160 Moderna transporter, kap. 10, Jämställdhet i transportsystemet.

<sup>27</sup> Se t. ex. Schånberg, I., Från kvinnokollektiv till individuella könsvariationer 1948-1973. SAF och genusordningen, i *Genus och utbildning. Ekonomisk-historiska studier i kvinnors utbildning ca 1870-1970*, Lund, 2001.

<sup>28</sup> Se Schånberg, a.a.

En hypotes i detta arbete är att en jämn könsfördelning och ökad jämställdhet är en förutsättning för att transportsektorn skall kunna uppnå en optimal och hållbar utveckling framöver. Ett antagande är att lönsamheten ökar utan könsliga begränsningar. Den enskildes kompetens bör vara avgörande vid rekryteringen i stället för tradition och slentrian.

## Metod och material

De metoder som använts i denna undersökning är både kvantitativa och kvalitativa. Kvantitativ metod har använts för kartläggning av den könsuppdelade arbetsmarknaden och gymnasieelevers studieval. Materialet har varit offentlig statistik. Svenska Statistiska centralbyrån (SCB) har anlåtats för att få fram uppgifter om antalet anställda kvinnor och män inom transportsektorns olika yrken. 25 olika yrken har granskats och rangordnats efter utbildningsnivå på regionnivå, vilket innebär att den skånska arbetsmarknaden till stora delar har kunnat beskrivas. Några motsvarande uppgifter för Danmark eller Köpenhamnsområdet har inte kunnat hittas. Uppgifter från Dansk statistik är mycket grova och medger inte någon nyanserad beskrivning av den danska arbetsmarknaden. Även den svenska statistiken skall tolkas med varsamhet. Olika källor kan redovisa olika uppgifter. En förklaring till detta är de avgränsningsproblem som finns inom transportsektorn.

De svenska gymnasieelevernas utbildningsval till årskurs 1 är hämtade från Statistiska meddelanden/utbildning. Uppgifterna gäller hela landet och är inte begränsade till Skåne.

För en kartläggning av löneskillnaderna mellan kvinnor och män inom transportsektorns olika yrken har olika källor undersökts, men statistiken är mycket bristfällig och några trovärdiga jämförelser kan inte göras. SCB redovisar för vissa yrkeskategorier könsuppdelad statistik efter utbildningsnivå och ålder. De flesta löneuppgifter är i allmänhet för generaliserande och/eller ej könsuppdelade. Dansk statistik redovisar lönestatistik för hela gruppen män respektive kvinnor inom transportsektorn, vilket ger en alltför generaliserande bild. Som jämförelse med motsvarande svenska uppgifter kan de tjäna visst syfte. Två svenska fackföreningar har kontaktats, Transportarbetarförbundet och Handelstjänstemannaförbundet, vars lönestatistiska uppgifter inte är könsuppdelade.

I undersökningen har också använts kvalitativa metoder. Intervjuer har genomförts, dels med personer på ledande befattningar i transportföretag, dels med kollektivanställda. Både kvinnor och män har intervjuats. Tre män och en kvinna har haft ledande befattningar. Av de kollektivanställda intervjuades två kvinnor och två män. Företagen tillhör de större inom sin bransch, vilket inte är representativt för sektorn i sin helhet som kännetecknas av småföretagande. Intervjuundersökningarna kan ses som ett första steg att beskriva hinder respektive möjligheter för att förändra genusarbetsdelningen på transportsektorns arbetsmarknad.

## 6.2 Genusarbetsdelningen

Ett första steg i denna undersökning har varit att göra en statistisk kartläggning av köns/genusarbetsdelningen inom transportsektorn i Sverige och Danmark, närmare bestämt i Öresundsregionen. Arbetsmarknaden är både horisontellt delad och vertikalt skiktad, vilket gör att yrken och befattningar på olika nivåer har kartlagts för Skåne liksom ägarstrukturen. En undersökning av danska förhållanden visade att sektorn till 90 procent var ”manlig” 2004. Av 36 000 personer sysselsatta i branschen var cirka 3 500 kvinnor. 314 var medarbetare till

sina män, 100 var fordonsförare och resten arbetade i administrativa befattningar.<sup>29</sup> Få kvinnor fanns i ledande ställningar.

## Företag inom transportsektorn i Öresundsregionen

År 2000 fanns 10 073 privata företag inom Öresundsregionens transportsektor.<sup>30</sup> Dessa hade sammanlagt 116 165 anställda. De flesta företag fanns på den svenska sidan, medan antalet anställda var tre gånger så många i Danmark. Några uppgifter om könsfördelningen bland företagen har inte kunnat hittas. På den danska sidan är bara en handfull av företagen kvinnor.<sup>31</sup> Detsamma gäller på den svenska sidan.<sup>32</sup>

Tabell 1. Antalet företag och anställda inom transportsektorn i Öresundsregionen 2000.

	Antal företag	Antal anställda
Danmark	4 222	86 636
Sverige	5 851	29 529
Totalt	10 073	116 165

Källa: [www.orestat.scb.se](http://www.orestat.scb.se)

De flesta företag sysslade med landtransporter. Uppskattningsvis var ungefär hälften av alla företag inom branschen landtransportföretag, där åkeriföretag och taxirörelser dominerade marknaden. Sektorn kännetecknades också av många service- eller ”kringföretag”. Till landtransportföretagen hörde järnvägsbolag, kollektivtrafikföretag, linjebussföretag, taxiföretag, charterbussföretag, åkerier, rörtransportföretag och andra landtransportföretag. Åkeribranschen var den största. Den kännetecknades av småskalighet. Det vanligaste företaget hade två anställda. Till serviceföretagen hörde godsterminaler, hamnföretag, centrala varulager, flygplatser, researrangörer, resebyråer, speditörer, lastbilscentraler, skeppsmäklare samt post- och budbilsföretag.

<sup>29</sup> EU-utvidelsen. *Adfaerd. Integration. Kvinder i transporterhvervet*, Dansk Transport og Logistik, 2004, s. 4.

<sup>30</sup> [www.orestat.scb.se](http://www.orestat.scb.se). Databanken.

<sup>31</sup> EU-utvidelsen. *Adfaerd. Integration. Kvinder i transporterhvervet*, Dansk Transport og Logistik, 2004, s. 4.

<sup>32</sup> Bengt Nordlindh, VD, Åkeriföreningen Syd.

Tabell 2. Företag inom transportbranschen i Öresundsregionen 2003.

	Danmark	Sverige	Öresundsregionen
<i>Landtransporter:</i>			
Järnvägstransporter	78	35	113
Andra regelbundna passagerartransp.	123	71	194
Taxi	1066	976	2 042
Andra landtransporter	140	44	184
Godstransporter på väg	1 219	1 788	3 007
Pipelines	0	1	1
<i>Sjötransporter:</i>			
Sjö- och kustnära transporter	73	26	99
Inlandstransporter	6	3	9
<i>Lufttransporter:</i>			
Regelbundna lufttransporter	55	22	77
Oregelbundna	20	7	27
Cargo	10	24	34
Storage/warehousing	42	22	64
<i>Serviceföretag:</i>			
Landtransporter	55	45	100
Sjötransporter	89	15	104
Lufttransporter	13	12	25
Resebyråer	41	217	258
Andra transportagenturer	346	256	602

Källa: [www.orestat.scb.se](http://www.orestat.scb.se)

*Sysselsättningen i Öresundsregionen:* Transportsektorn sysselsätter fler både män och kvinnor i danska Öresundsregionen jämfört med den svenska, nästan tre gånger så många i Danmark. Speciellt stor skillnad är det inom den offentliga sektorn, där Sverige har väldigt få anställda.<sup>33</sup> Den privata marknaden dominerar. Könsfördelningen på den danska och svenska sidan Sundet är rätt lika. Kvinnorna är cirka 25 procent. Sektorn är med andra ord kraftigt mansdominerad.

Tabell 3. Sysselsatta kvinnor och män 16-64 år inom transport, magasinering och kommunikation i Öresundsregionen 2003.

	Kvinnor	Män	totalt	andel kvinnor
Danmark, privat	13 463	40 085	53 548	25,1 %
Danmark, off.	10 681	21 020	31 701	33,7 %
<b>Summa</b>	<b>24 144</b>	<b>61 105</b>	<b>85 249</b>	<b>28,3 %</b>
Sverige, privat	7 499	23 835	31 334	23,9 %
Sverige, off.	422	567	984	42,7 %
<b>Summa</b>	<b>7 921</b>	<b>24 402</b>	<b>32 323</b>	<b>24,5 %</b>

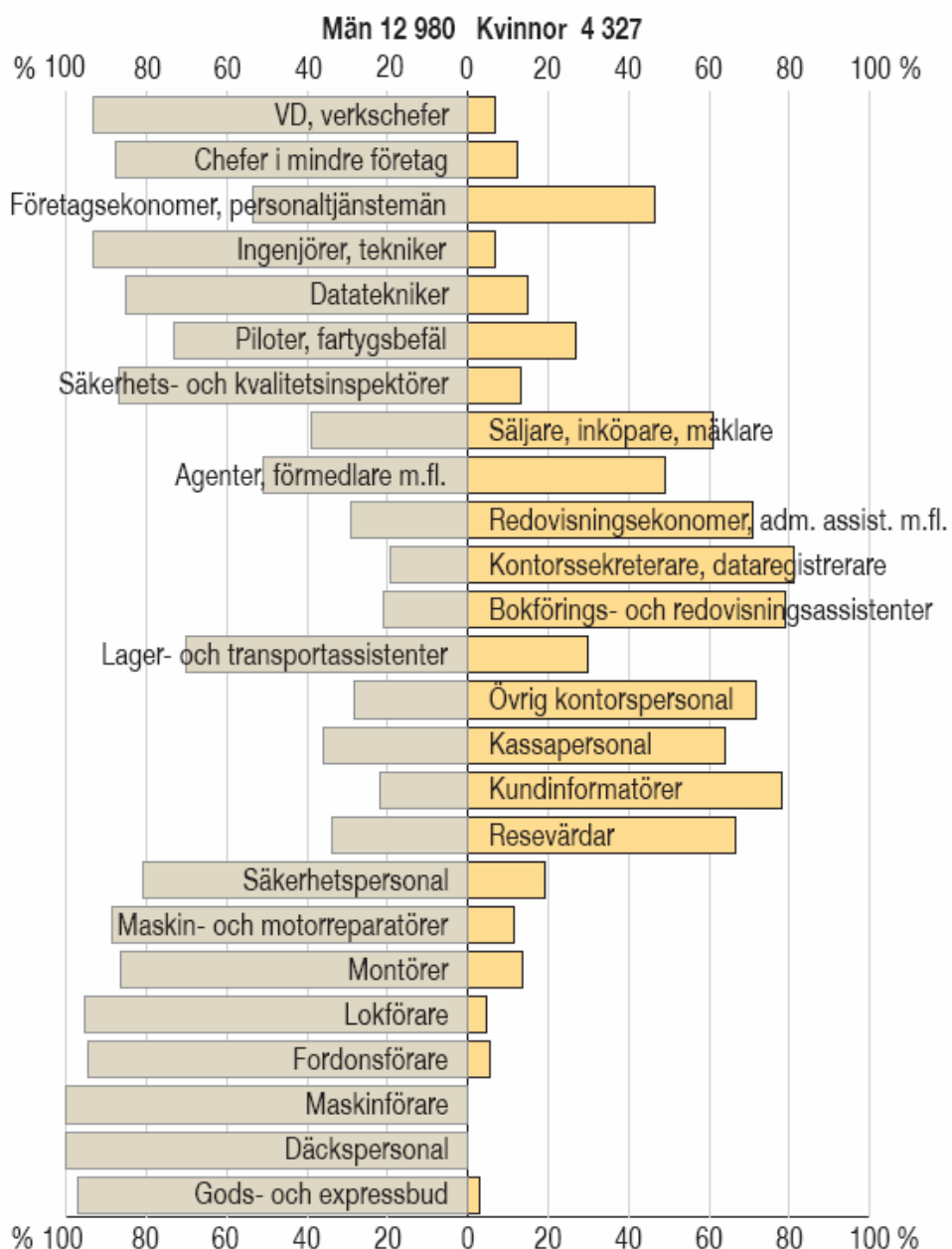
Källa: [www.orestat.scb.se](http://www.orestat.scb.se)

<sup>33</sup> [www.orestat.scb.se](http://www.orestat.scb.se)

Den horisontella och vertikala genusarbetsdelningen har kartlagts genom bearbetning av SCBs yrkesstatistik. Yrkena är rangordnade efter utbildningsnivå och för varje yrke finns antalet anställda kvinnor respektive män angivet. Hittills har endast förhållandena på den svenska sidan kunnat beskrivas. Den danska statistiken har inte möjliggjort en liknande undersökning, men en rapport tyder på att strukturen ser likadan ut<sup>34</sup>. Resultatet för den svenska sidan, i Skåne län, visar att genusarbetsdelningen inom transportsektorn såg ut enligt följande 2003:

## De 25 största yrkena inom transportsektorn i Skåne 2003

Män och kvinnor inom åldrarna 16–64 år



Källa: SCB-Yrkesregistret. Se bilaga

<sup>34</sup> Se t. ex. Schånberg, I., Från kvinnokollektiv till individuella könsvariationer 1948-1973. SAF och genusordningen, i *Genus och utbildning. Ekonomisk-historiska studier i kvinnors utbildning ca 1870-1970*, Lund, 2001.

<sup>35</sup> [www.scb.se](http://www.scb.se). Yrkesregistret med yrkesstatistik. Se bilagan i kap 15

I stort sett alla yrken inom transportsektorn är enkönade, dvs de är antingen manligt eller kvinnligt dominerade. Av de utvalda 25 yrkena hade endast två en så kallad jämn könsfördelning. Det var kategorin företagsekonomer/personaltjänstemän samt agenter/förmedlare. Den vertikala eller hierarkiska genusarbetsdelningen har också ett tydligt mönster: De ledande befattningarna och transportarbetarna (lokförare, fordonsförare m fl) är manligt dominerade. I allmänhet är över 80 procent män. De administrativa arbetena är kvinnodominerade. I allmänhet är över 70 procent kvinnor.

På chefsbefattningarna sitter ungefär 90 procent män. I de mindre företagen har en del kvinnor kommit in på de ledande befattningarna. Kvinnorna utgjorde 12,4 procent i dessa positioner 2003. Bland yrken med specialutbildning på högskolenivå är ingenjörer/tekniker och piloter/fartygsbefäl kraftigt manligt dominerade. De kvinnodominerade yrkena finns på kontorsidan och de är redovisningsekonomer/administrativa assistenter, kontorssekreterare, bokförings- och redovisningsassistenter, kundinformatörer och resevärdar.

## Utbildning

En förklaring till yrkesvalet och genusarbetsdelningen brukar utbildningen vara. Könsuppdelningen på arbetsmarknaden avspeglas i könsspecifika utbildningsval eller vice versa (se appendix B). I den svenska gymnasieskolan har teoretiska och praktiska utbildningslinjer varit integrerade i samma skolform sedan början av 1970-talet. De yrkesförberedande linjerna var fram till gymnasiereformen vid mitten av 1990-talet 2-åriga, medan de teoretiska linjerna var 3-åriga. Ett undantag var den tekniska linjen som var 4-årig. Pojkar och män dominerar kraftigt inom utbildningar innehållande teknik, infrastruktur/kommunikation, industriarbete, byggande samt jord- och skogsbruk. De kvinnodominerade utbildningarnas innehåll rör sociala förhållanden, humaniora och språk, vård och omsorg, hushåll och textil. Även handels-, kontorsutbildningar har dominerats av kvinnor. Små förändringar har skett över tid vad gäller inbrytningar av kvinnor på mansdominerade linjer och tvärtom. Yrkesförberedande program har en relativt fast genuskodning. Totalt sett väljer gymnasieeleverna mer könsneutralt idag än för trettio år sedan. Då valde cirka 20 procent könsneutrala linjer medan andelen i början av 2000-talet är över 40 procent. Till de könsneutrala utbildningarna under 1970- och 80-talen hörde de ekonomiska.

Fordonsteknisk och transportteknisk linje, två utbildningar relevanta för transportsektorn, tillhörde under 1970- och 80-talen de kraftigt mansdominerade linjerna. Emellertid ökade andelen kvinnor inom transportteknisk linje från slutet av 1970-talet. Detsamma har i viss mån skett även inom fordonsprogrammet sedan 1990-talet. Inom distributions- och kontorslinjen fluktuerade kvinnodominansen. Handels- och administrationsprogrammet hade 2001 60 procent kvinnliga elever. En tendens tycks vara att fler pojkar/män har valt denna inriktning.

Den vuxna befolkningens utbildningsinriktning bekräftar de könsbundna valen i ungdomsskolan. I Öresundsregionens både danska och svenska del var cirka 80 procent av personerna med utbildningsinriktning mot teknik och tillverkning män 2002.<sup>36</sup>

Det danska utbildningssystemet ser annorlunda ut än det svenska.<sup>37</sup> Efter 9-årig grundskola kan man välja yrkesutbildning. Denna har cirka 200 olika inriktningar, där man kombinerar teori och praktik. Det danska systemet har hållit fast vid lärlingssystemet och utbildningens

<sup>36</sup> *Kvinna eller man – betydelsefullt i Öresundsregionen?* Öresundskommittén, s. 37.

<sup>37</sup> [www.orestat.seb.se](http://www.orestat.seb.se)

utformning har medfört att de danska ungdomarna kommer ut tidigare på arbetsmarknaden än de svenska.

Utbildningsbakgrunden bland de intervjuade kollektivanställda är skiftande och de har kommit in i arbetet av olika skäl. Männerna har haft viss anknytning till branschen, antingen som bilmekaniker eller som tidigare anställd inom kommunen, men hotats av uppsägning vid omstrukturering av verksamheten. Kvinnorna har haft gymnasieutbildning men med helt annan inriktning och de har kommit in i yrket av en slump. Kravet vid anställningen var körkort.

## Andra förklaringar

Mansdominansen inom transportbranschen har som en förklaring traditionen inom yrket. ”Förr utfördes samma arbete av häståkare som var män.”<sup>38</sup> Biologiska och mentala skillnader mellan män och kvinnor kan också utgöra förklaringar. ”Arbetsuppgifterna ansågs vara fysiskt ansträngande och därför inte lämpade för kvinnor. Detta är delvis relevant även idag. Godstransporterna sker ofta med tunga lastbilar med släp. Man måste kunna byta däck och se över motorn om något fel skulle uppstå. Lättare transporter på budbilsmarknaden har attraherat en del kvinnor.”<sup>39</sup> ”På tjänstemannansidan är 60-70 procent kvinnor. De är bättre skickade än männen att hålla reda på alla förare och tider.”<sup>40</sup>

## 6.3 Hinder och möjligheter till en förändrad genusarbetsdelning

En jämn könsfördelning innebär att kvinnor och män fördelar sig inom de olika yrkena enligt proportionen 40/60. En förändring av rådande struktur inom transportbranschen skulle schematiskt innebära att

- fler kvinnor kommer in på ledande befattningar
- fler män anställs på kontorssidan i administrativa yrken
- fler kvinnor anställs i de mer okvalificerade yrkena, ”på vägen”.

I det följande kommer framförallt hinder och möjligheter för kvinnor att komma in på de ledande befattningarna och på kollektivsidan att behandlas.

### Strukturella förändringar

Strukturella förändringar som förändringar på marknaden och i befolkningen är situationer då kvinnlig arbetskraft har möjlighet att komma in i tidigare mansdominerade yrken. Detta gäller när marknaden expanderar och efterfrågan på arbetskraft generellt ökar eller då brist på manlig arbetskraft ökar inom traditionellt mansdominerade yrken. 1960-talet var en period med hög efterfrågan på arbetskraft och en befarad brist på män som arbetskraft. Detta medförde ett flertal förändringar i synen på kvinnor som arbetskraft både bland politiker och företagare.<sup>41</sup> Detta kan ha bidragit till det kraftigt ökade förvärvsdeltagandet bland svenska kvinnor under 1960- och 1970-talen.

---

<sup>38</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>39</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>40</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>41</sup> Schånberg, I., ”Från kvinnokollektiv till individuella könsvariationer. SAF och genusordningen 1948-1973.”

Att det kan finnas ett samband mellan marknadsexpansion och en förändring av genusarbetsdelningen påvisas av ett av intervjuföretagen. Under de senaste åren har man där upplevt en kraftig expansion och i samband med denna behövt nyanställa personal. ”De goda utsikterna innebar att man har anställt ny personal. I första omgången 24 nya personer. Sen ytterligare 14 personer i fjol. Det har medfört att någon mer arbetsledare har anställts och på personalsidan. Vi har också velat modernisera verksamheten bland annat genom bättre kommunikation och det har lett till att IT-personal har anställts. Totalt har en 50 personer anställts. Vi är ganska övertygade om att vi kommer att behöva fler på kollektivsidan. Vid den första anställningsomgången hade vi en tjej anställd och kanske 120 män. Då hade vi en chans att dels förnygra dels få in lite mer tjejer. Kraven var att man skulle ha körkort, var man kille skulle man ha fullgjort militärtjänst och vi såg gärna att tjejer och tjejer med invandrarbakgrund sökte. 7-8 tjejer anställdes. De har blivit kvar. /---/ Förändringarna har inträffat efter bron i samband med expansionen. Vi tyckte att vi skulle behöva blanda upp den här kåren med lite kvinnor eller tjejer /.../”<sup>42</sup> Resultatet blev dock att företaget samlade de nyanställda kvinnorna på en avdelning, som en enklav i verksamheten. På så sätt återuppstod en ny arbetsdelning efter kön. På företagets danska sida har expansionen inte varit så omfattande och några nyrekryteringar har heller inte skett.

Under mer normala marknadsförhållanden är det svårare att bryta invanda könsmonster men jämställdhetsplaner kan bidra till en förändring. ”Det är en väldigt mansdominerad bransch och har varit det traditionellt. Det har kommit in kvinnor efterhand, det går sakta utom på tjänstemannasidan. På spedition och kundservice har det kommit in kvinnor. Vad vi vill är att kvinnor skall bli mer representerade i lokala ledningsgrupper, på chefsbefattningar. Och där finns en hel del mer att göra, men det går åt rätt håll. Vi har satt upp mål för det och jobbar mycket med det.”<sup>43</sup>

Skulle en mer jämställd könsfördelning kunna leda till förbättrade transporter? Erfarenheter tyda på att transporterna både kan bli säkrare och snabbare, vilket skulle kunna leda till kostnadsbesparingar för företagen. ”När vi lossar bilar följer man ett visst mönster. Vi har gärna tjejer som kör följbilen därför att de kör lugnare och stillsammare än vad killarna gör.”<sup>44</sup> ”När Åsa som idag är vår driftschef var chaufför och körde sin runda, men var sjuk, då satte vi in en man men han klarade inte det. Han kom 1-2 timmar senare. Hon klarade det bättre än var en del män gjorde. Man kan mycket väl tänka sig att fler kvinnor kan bli fordonsförare.”<sup>45</sup>

## Tekniska förändringar

Det tunga arbetet på kollektivsidan har genomgått förändringar på senare år. Tekniska förändringar i hantering av godset har gjort jobben lättare, vilket borde kunna medföra att även kvinnor kan utföra dem. ”I slutet av 90-talet hade vi inga nyanställningar utan folk gick i pension samtidigt som det var strukturförändringar inom godset. Det blev mer enhetslast och det krävdes inte så mycket kraft för att hantera det. /---/ Dels har stuveriarbetet förändrats. Till 95 procent använder man maskiner. Idag kan vem som helst köra en maskin. En del fysiskt arbete finns kvar som kan vara problematiskt. Vi lånar också ut tjejer från bilhanteringen till andra delar inom företaget. Men det är framförallt vid lossningen av bilar som vi har tjejer.”<sup>46</sup> ”Bland chaufförerna är det nästan bara män. 98 procent yrkesförare är män. I vårt åkeri, 2 procent är kvinnor. Det finns egentligen inga hinder för att kvinnor skulle kunna ha det jobbet. Det tycker jag inte det skall vara. Det är upp till alla som jobbar att hålla sig i något sånär fy-

<sup>42</sup> Göran Sjöström, affärsutvecklare i Copenhagen Malmö Port AB (CMP).

<sup>43</sup> Lars Rahlskog, personalchef på Schenker Stab HR på huvudkontoret i Göteborg och som övergripande HR-ansvarig för Region Syd. .

<sup>44</sup> Göran Sjöström.

<sup>45</sup> Lars Rahlskog.

<sup>46</sup> Göran Sjöström.

sisk form. Man får ju träna och bygga upp muskulaturen. Man måste vara lite mån om kroppen. Det är inte så jättetungt fysiskt så att en kvinna inte skulle klara det. Det finns handtruckar och liftar och det finns en teknik idag som gör att de klarar det.”<sup>47</sup>

Att jobben har blivit lättare bekräftas av hamnarbetare: ”Jobbet har med lastning och lossning att göra, logistik. Lastning och lossning av allehanda metaller. Det är inget slitsamt arbete, men det finns perioder då det är mycket. Över lag är det inte slitsamt. Det är inte fysiskt påfrestande, men vi kör en del maskiner, truck och en typ av dragbil som gör 30 km/tim. Kör man för mycket maskin blir det slitage på rygg, nacke och axlar. Lastandet och lossandet sköter maskiner.”<sup>48</sup> ”Idag går det lättare att lasta och lossa. Det går smärtfriare. Det är inte det slitet. Det finns maskiner när vi lastar och lossar.”<sup>49</sup> Några fysiska hinder för att anställa kvinnor som hamnarbetare och fordonsförare verkar inte längre finnas.

## Kvinnor på ledande befattningar

På ledande befattningar i skånska transportföretag fanns 2003 endast knappt 7 procent kvinnor på VD- eller andra chefsposter. I mindre företag var andelen något högre, 12,4 procent. I de intervjuade företagens jämställdhetsstrategi ingår att öka representationen av kvinnor på dessa befattningar.

”Det är viktigt att få med kvinnorna för att få en rätt mix och balans. Ett bra ledarskap ger grunden till att vi skall bli framgångsrika, dåligt ledarskap genererar så mycket annat negativt. Kvinnorna representerar något, vi är inte exakt lika, som vi saknar. Vi vill inte att kvinnorna skall slå sig in och bli som män. Kvinnorna har lite andra värderingar. Det finns säkert kvinnor som är mycket resultatnriktade med dollartecken i ögonen. Vi måste naturligtvis redovisa resultat och vi har en budget att hålla, men kvinnor sätter värde på andra saker. Män ser lite kortsiktigt till innevarande månad, år, man slimmar för hårt och förlorar långsiktigheten. Kvinnor sätter värde på att människor mår bra, de mjuka frågorna. De värnar lite mer om det än männen. I de lokala ledningsgrupperna sitter det oftast män och det blir mer utvecklande att få in kvinnor för de lyfter upp andra frågor. De ifrågasätter mer, männen tänker ganska lika. Kvinnorna tillför något nytt.”<sup>50</sup>

På ledande befattningar kan finnas skillnader mellan mäns och kvinnors sätt att tänka. Det kan vara en fördel för verksamheten: Kvinnorna anses tänka mer långsiktigt och mindre snävt ekonomiskt. ”Med kvinnorna i ledningsfunktionerna- vi tänker lite olika. På olika saker. Ibland är det ju så att en del tänker lite mer övergripande. Jag ser skillnaderna och att vi tänker olika på en del saker Det beror inte på att vi är olika individer utan jag ser också att man tänker i olika spår när man har kvinnorna med också. Flera är inte lika ego, man tänker inte bara på sig och sin bil utan kvinnor kan komma med idéer som gäller hela gruppen. Om det är så klyschigt att kvinnor är mer omvårdande, det vet jag inte. Men ofta blir det bara kortsiktigt, månadsresultat och så.”<sup>51</sup>

## Arbetets kultur

Många yrken på kollektivsidan har ryktet att vara oglamorösa och ”grabbiga”. Att arbetet har en manligt präglad kultur erkänns av både kvinnor och män. Den kännetecknas av att ”jargongen är rå men hjärtlig.”<sup>52</sup> Det innebär ”svordomar, man kan be någon dra åt helvete utan att mena det och det blir inga direkt sura miner. Man skall inte ta det till sig helt enkelt. Om

<sup>47</sup> Lars Rahlskog.

<sup>48</sup> Niklas Holmgren, CMP.

<sup>49</sup> Karl-Erik Svensson, CMP.

<sup>50</sup> Lars Rahlskog.

<sup>51</sup> Åsa Eriksson, driftschef på Schenker Åkeri i Helsingborg.

<sup>52</sup> Niklas Holmgren.

det blir lite mjukare när det kommer in tjejer det vet jag inte. Kanske blir de smittade och rycks med i så fall.”<sup>53</sup> Att det sker förändringar i arbetsmiljön när kvinnor kommer in i yrket bekräftas av en kvinna: ”Det finns skillnader mellan män och kvinnor i mitt jobb. Sitter det en tjej i följbilen så är det mycket lugnare. Det behövs inte sägas något, det räcker med att det finns en tjej för att det skall bli lugnare. Varför vet jag inte. Det är något som männen... jag kan inte förklara det. Det är något i mentalitet och stämning. Jag har jobbat inne i Köpenhamn också och där jobbar bara män. Där kan det gå rätt tufft till, men åker jag dit in och är med dem, så är allt så mycket lugnare. Jag behöver inte säga något, inte göra något, det bara är så. Så jag tror att det är bra med kvinnor, att det blir lite uppblandat. Det finns något hos kvinnor som gör att män blir lugnare när de är i närheten. Grabbigheten och spelevinkandet försvinner lite. Det finns annars ingen större skillnad att arbeta med män eller kvinnor eftersom man gör samma sak.”<sup>54</sup> Kulturen och stämningen i arbetet kan förändras till det bättre med en jämnare könsfördelning. ”Det blev en kulturchock när tjejerna kom in bland dessa 55-åriga gubbar. Fantastiskt roligt. Det har varit ett lyft för hela företaget. Dels förde ungdomarna med sig nya intryck, idéer om hur saker och ting ska va. Det var viktigt att de var många så de inte kunde bli nertryckta. Gruppen på kollektivsidan har blivit en populär arbetsplats.”<sup>55</sup> ”När vi tjejer kom blev vi väldigt bra bemötta. Jag tror att de gillade att vi kom, de gamle arbetarna på andra avdelningar. Det var aldrig något negativt. Vi hade eget omklädningsrum. Jag skulle kunna tänka mig att jobba på en annan avdelning, kanske som kranmaskinist. Alla kvinnorna är i bilhanteringen eller på kontoren. Det har nog att gör med att man inte sökt kvinnor på de andra områdena.”<sup>56</sup>

Varken kvinnor eller män anser det negativt med fler kvinnor i den mansdominerade miljön. ”Det skulle funka med kvinnor. Inga större svårigheter. Bara de kan spika och så, klara höjder. Det har jag inget emot. Mitt arbetslag har varit fast i en 3-4 år. Vi har bra laganda. Ibland måste man kunna säga till varandra. Jag tror inte så mycket skulle förändras om det kom kvinnor in i laget, inte efter en tid. Jargongen är rå men den är hjärtlig. Och det kommer tjejerna också in i. Eller så kanske de förändrar det, det vet jag inte. Man skojar rätt så...”<sup>57</sup> ”Man kan mycket väl tänka sig att fler kvinnor kan bli fordonsförare. Det är också bra för jargongen. Får man in några kvinnor blir snacket på en bättre nivå. Killarna skall köra en viss jargong, vara tuffa. Att komma in som kvinna i ett sånt gäng kan vara lite tufft.”<sup>58</sup>

## Värderingar i arbetet

Både kvinnors och mäns värderingar av goda arbetsförhållanden som frihet och gemenskap kan tillgodoses inom transportsektorn. En man säger spontant: ”Plussidan i arbetet är en enorm frihet. Jag tror att alla tycker så. Alla som jobbar på logistiksidan tycker att det är fritt. Ingen stämpelklocka. Har vi ingen båt kan vi sitta och läsa en tidning. Att jobba utomhus. Det kan vara lite tråkigt när det är vinter, men... Jag tror att logistikjobbet är det friaste här. Jag tror inte någon här skulle vilja byta mot något annat. En del från bilarna har frågat om det inte finns något jobb ledigt.”<sup>59</sup> Män sägs söka frihet och kvinnor gemenskap. En kvinna menar: ”Det positiva i jobbet är att alla är goda vänner. Vi jobbar många timmar tillsammans. Ungefär 14,5 timme i ett sträck och då får man annan kontakt. Och det är positivt. Det ger gemenskap fastän åldrarna är så olika. För många är själva bilkörningen positiv. T ex när det kommer nya bilmodeller och ”värstingbilar”, en sprillans ny Porsche som kostar 1,5 miljoner. Då

---

<sup>53</sup> Niklas Holmgren.

<sup>54</sup> Camilla Tillberg, CMP.

<sup>55</sup> Göran Sjöström.

<sup>56</sup> Camilla Tillberg.

<sup>57</sup> Karl-Erik Svensson.

<sup>58</sup> Lars Rahlskog.

<sup>59</sup> Niklas Holmgren.

märker man på männen att de blir alldeles till sig. Tjejerna säger: Ja, ja. Annars kör vi ju bilen så kort bit och inte fort. För mig ger inte själva bilkörningen något.”<sup>60</sup>

## Löneskillnader mellan kvinnor och män

En aspekt av jämställdhet på arbetsmarknaden är löneskillnader mellan kvinnor och män. Jämställda löner innebär att osakliga skillnader i lön mellan kvinnor och män inte skall förekomma. Principen om ”lika lön för lika arbete” skall gälla.

Ett önskemål och en ambition i projektet har varit att identifiera lönen för kvinnor och män inom de 25 utvalda yrkeskategorierna. Det kan konstateras att lönestatistiken är ofullständig och uppgifterna inte jämförbara. Uppgifter har hämtats från Transportarbetarförbundet, Handelstjänstemannaförbundet och SCB i Sverige. Endast i ett fåtal yrken har uppgifter om mans- respektive kvinnolöner funnits att tillgå.

En viktig undersökning skulle vara löne- och inkomstskillnader i Danmark och Sverige. Högre inkomster på en sidan Sundet skulle kunna vara ett incitament till arbetspendling och således ökad integration i området.

Transportarbetarförbundet i Sverige organiserade över 72 600 medlemmar 2004, i Skåne-regionen cirka 5 700.<sup>61</sup> Bland förbundets olika sektorer fanns flest medlemmar i åkeribranschen. Andra sektorer var buss, stuveri och tidningsdistribution. De flesta medlemmarna var 35-40 år och på senare år hade en del kvinnor kommit in som förare av lättare fordon, dvs buss och taxi. Lastbilsförarna var män och tunga godstransporter sköttes fortfarande nästan helt av män. Löneavtalen för olika grupper gör ingen åtskillnad mellan män och kvinnor.

Enligt Statistiska centralbyrån var kvinnolönernas andel av manslönerna 2002 i några mandominerade yrken relevanta för transportsektorn följande:

Tabell 4. Kvinnolönernas andel av manslönen i några utvalda yrken 2002.

Maskin- och motorreparatör	92 procent
Maskinförare	97
Driftsmaskinist	96
Fordonsförare	96
Godshanterare och expressbud	89

Källa: [www.scb.se](http://www.scb.se)

Handelstjänstemannaförbundet är ett kvinnodominerat fackförbund. Många medlemmar tillhör transportsektorn. Enligt uppgift från Handelstjänstemannaförbundet ligger kvinnolönerna generellt 10-20 procent under manslönerna, men någon officiell statistik vill förbundet inte presentera.

Endast inom fyra yrken 2004 har löneuppgifter för kvinnor och män funnits att tillgå, men de gäller inte bara transportsektorn utan för hela arbetsmarknaden. De fyra yrkena är kontorssekreterare/dataregistrerare, lokförare, maskinförare och datatekniker (drift och support). Lönejämförelsen finns för olika utbildningsnivåer och ålderskategorier. Uppgifterna gäller genomsnittlig månadslön.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> Camilla Tillberg.

<sup>61</sup> Kent Liljekvist, ordförande i Transports avd. 12, Malmö.

<sup>62</sup> [www.scb.se](http://www.scb.se)

Tabell 5. Löner för kvinnor och män med gymnasieutbildning inom några utvalda yrken 2004.

Yrke	Kvinna	Man
Kontorssekreterare	20 000	19 400
Maskinförare	19 800	20 700
Lokförare	24 900	24 800
Datatekniker	23 300	26 000

Källa: www.scb.se

I det kvinnodominerade kontorssekreteraryrket har kvinnor något högre lön än män med samma utbildningsbakgrund. Med stigande ålder ökar däremot männens löner mer än kvinnornas. De övriga yrkena är mansdominerade, men med något olika löneprofiler. Inom lokföraryrket har kvinnor och män lika lön både efter utbildning och ålder, medan däremot löneskillnaderna i maskinföraryrket och som datatekniker är stora mellan män och kvinnor. Störst skillnad, 2000-3000 kr/mån, fanns bland datateknikerna, där löneskillnaden också ökade med stigande ålder.

En uppfattning bland de intervjuade är att ”lönerna är lika för alla, dvs. den finns ingen könsåtskillnad. Lönen sätts efter antalet yrkesverksamma år.”<sup>63</sup> Transportarbetarförbundet anses vara en svår förhandlingspartner. ”De kollektivanställda har samma lön antingen man är man eller kvinna. Lönerna varierar mellan olika arbetsuppgifter och yrkets kvalifikationskrav. Kranmaskinisterna är bättre betalda än bilförarna eftersom kranföraryrket anses mer kvalificerat.”<sup>64</sup>

Uppfattningarna om löneskillnader mellan de kollektivanställda och de kontorsanställda går isär. ”Hamnarbetarna har också högre lön än de kontorsanställda, som har individuell lönesättning.”<sup>65</sup> ”De kontorsanställda inom transportsektorn tillhör en låglönebransch, men de har högre löner än männen ”på vägen”.<sup>66</sup> Inom de intervjuade företagen fann man vid lönekartläggning osakliga skillnader i lön mellan kvinnor och män på kontorsidan. ”För några år sedan hade man en löneöversyn vilket kom att innebära högre lön, ibland ett par tusen i månaden, för kontorspersonalen.”<sup>67</sup> ”Vi har gjort en lönekartläggning av samtliga tjänstebefattningar och gör en jämställdhetsanalys nu. Vi har värderat alla tjänstebefattningar, sett hur Schenker ser ut jämfört med hur hela branschen ser ut. Då kan vi se att en del kvinnor ligger lågt lönemässigt och männen ligger högre i samma befattning. Så skall det inte vara. Då kommer företagsledningen att besluta att skjuta till extra pengar för att rätta till detta under en treårsperiod. Det finns ju orättvisor.”<sup>68</sup>

Lönestatistik för transportsektorn i Danmark har varit än sämre än den svenska statistiken. Enligt Danmarks statistik var månadslönen för fast anställda män inom transportsektorn 2003 33 763,58 kronor och för kvinnor samma år 27 452,31 kronor.<sup>69</sup> Lönegapet är således betydande, men mer specificerade uppgifter hade varit önskvärt. Löneläget verkar dock vara be-

<sup>63</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>64</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>65</sup> Göran Sjöström.

<sup>66</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>67</sup> Göran Sjöström.

<sup>68</sup> Lars Rahlskog.

<sup>69</sup> www.dst.dk

tydligt högre i Danmark än i Sverige, vilket skulle kunna vara ett motiv för arbetspendling från Sverige till Danmark.

## Föräldraledighet

Genusarbetsdelningen på arbetsmarknaden anses som en orsak ha kvinnors och mäns uppdelning av arbetsuppgifterna i hemmet. Kvinnors större ansvarstagande för barnomsorgen i familjen och en större andel av det obetalda hushållsarbetet innebär en jämfört med män lösare anknytning till arbetsmarknaden. Även om förvärvsdeltagandet i stort sett är lika högt för båda könen idag arbetar en större andel av kvinnorna deltid på grund av sitt föräldraansvar. Kvinnornas större omsorgsarbete i familjen anses också medföra sämre karriärmöjligheter och en sämre löneutveckling än männens. En förändring av den hierarkiska genusarbetsdelningen och för att uppnå samma arbetsvillkor för övrigt som män behöver kvinnors marknadsarbete i tid öka och mäns arbete och ansvarstagande i hemmet öka.

Båda intervjuföretagen anställer kvinnor och män på heltid. Föräldraledighet kan vara problematisk. ”Det här är ett heltidsjobb. Vi har en del som är föräldralediga och då har man ju rätt att gå ner i arbetstid. Vi kan inte erbjuda halvdagstjänster utan bara heldagar. Det gäller lika för kvinnor och män. Man kan inte vända tillbaka bilarna mitt på dagen. Däremot erbjuder vi så man kan vara ledig hela dagen istället. Det finns både kvinnor och män som går ner i tjänst. /---/ Det som ställer till det när man har barn är dagishämtningen. Arbetet innebär att du inte alltid kan sluta samma tid. Dagens har ingen flexitid. Det upplevs stressande, det vet vi, för dem som har små barn. Man måste kunna förena förvärvsarbete med föräldraskap.”<sup>70</sup> Att föräldraskapet också påverkar mäns förvärvsarbete idag är tydligt. Män tar ut mer av föräldraledigheten idag än tidigare. ”Vi märker direkt när någon blir pappa. En kille har varit borta i fyra månader, en är ledig varje onsdag. 26 killar har sökt föräldraledighet i samband med semestern. Det ger ju jobb åt andra. Det påverkar företagets verksamhet på det sättet att vi måste ha vikarier och det tar tid att lära upp nya på alla rutiner runt omkring. Vi säger inte nej utan måste planera in det i verksamheten.”<sup>71</sup> Men ”mäns pappaledighet är ett problem. En man har slutat på grund av att hans önskemål om föräldraledighet inte fungerade.”<sup>72</sup>

En man uttrycker sin situation på följande vis: ”Jag har familj, två barn och en sambo. Barnen är 2½ respektive 12. Jag var pappaledig en månad förra året och de obligatoriska 10 dagarna i samband med födseln. Jag planerar att ta lite till. Jag tänker förlänga semestern med en månad. Jag delade inte på ledigheten utan tog 60 dagar själv. Hon tjänar ju betydligt sämre än vad jag gör och det påverkar ju pappaledigheten. Är jag hemma så förlorar vi rätt mycket pengar. Jag hade gärna varit hemma betydligt mer men det går inte. Det bli en del kollisioner mellan arbete och familj när jag skall lämna flickan på dagis. Jag har känt mig lite pressad. Jag har inte haft någon möjlighet att jobba över. Arbetsledningen har varit extremt hjälpsam i detta. Men ingen uppmuntrar en att vara pappaledig. Det är ingen som sagt något om det. Men det är absolut inga problem. Hade jag varit hemma längre i ett sträck så hade det blivit problem i arbetet. Jag sitter på en del jobb som inte andra kan. Det blir lidande om jag är hemma en längre tid.”<sup>73</sup>

I Sverige utnyttjar nyblivna pappor knappt 20 procent av föräldraledigheten. De svenska männen i Öresundsregionen tog 2002 ut en större andel av föräldraledigheten än de danska, 14 procent respektive 5 procent.<sup>74</sup> Reglerna för föräldraledighet och offentlig barntillsyn är

---

<sup>70</sup> Åsa Eriksson.

<sup>71</sup> Åsa Eriksson.

<sup>72</sup> Göran Sjöström.

<sup>73</sup> Niklas Holmgren.

<sup>74</sup> *Kvinna eller man – betydelsefullt i Öresundsregionen?* Utgiven av Öresundskommittén, 2005, s. 17.

olika i Sverige och Danmark. Föräldraledigheten omfattar fler dagar i Sverige och mäns rätt till ledighet är större i Sverige än i Danmark. I Sverige är den offentliga barnomsorgen billigare och möjligheterna till vård av sjukt barn större än i Danmark. Lagen om föräldraledighet och rätt till offentlig barnomsorg är knuten till bostadsorten, vilket i integrationssammanhang skulle gynna en bosättning i Sverige. Men att bo i Sverige och arbeta i Danmark är inte speciellt attraktivt för en svensk småbarnspappa idag. ”Då måste man pendla, stiga upp tidigare, komma hem senare. Har man familj så lockar inte det. Då träffar jag min dotter två timmar om dygnet och det vill jag inte. Skulle jag hoppa på det skulle lönen vara otroligt mycket högre.”<sup>75</sup>

## 6.4 Integrationen i Öresundsregionen

Integrationen på arbetsmarknaden har inte kommit så långt. I svenska transportföretag är få danskar anställda.<sup>76</sup> Danska företag söker inte heller svensk arbetskraft.<sup>77</sup> Kjell Eriksson, klubbordförande i Handelstjänstemannaförbundets Malmöavdelning, tror att ökad integration på arbetsmarknaden kan ske på de högsta posterna, dvs att danskar anställs som chefer i Sverige. Ekonomiska fördelar med anställning i Danmark är löneläget. Det är högre i Danmark och Köpenhamn, men skatterna är också högre. För att göra en privatekonomisk vinst av integrationen bör man bo i Sverige och arbeta i Köpenhamn.<sup>78</sup> Skillnader i arbetsrätten och föräldraledigheten ser Eriksson som två hinder för lika villkor på arbetsmarknaden i Öresundsregionen. Han menar att anställningsskyddet är starkare i Sverige än i Danmark. Språket kan vara ett tredje hinder.

Arbetspendlingen från Sverige till Danmark har emellertid fördubblats sedan Öresundsbronns tillkomst 2000, vilket tyder på en ökad integration i området. Arbetspendlingen i andra riktningen är inte lika omfattande.<sup>79</sup> De svenska arbetspendlarna var till 65 procent män 2002 och de arbetade främst inom transportbranschen.<sup>80</sup> Även de flesta kvinnorna arbetade inom denna bransch. Rörligheten inom branschen över Sundet är med andra ord inte så liten, men man anställer sina egna landsmän.

Ett intressant exempel på integration är företaget Copenhagen Malmö Port AB. Företaget är en sammanslagning mellan hamnarna i Köpenhamn och Malmö. Bolaget startade 1 jan. 2001. Anledningen var att bron kom till stånd. Man insåg att färjorna skulle försvinna och därmed intäkter. Personalen hotades också av uppsägning. Istället för att konkurrera med varandra, började man fundera över någon form av samarbete. Snart kom man underfund med att man var ganska lika och man övervägde att bilda ett gemensamt bolag. Eftersom Köpenhamns hamn ägdes av danska staten och Malmö hamn till 50 procent av Malmö kommun blev politikererna intresserade och drev processen. Den nya företagsbildningen har slagit mycket väl ut.<sup>81</sup>

Företaget har 460 anställda på bägge sidor, ungefär lika många på båda sidor Sundet. De flesta är stuveriarbetare. På stabssidan är man rätt väl integrerad. VD är en svensk man som sitter i Köpenhamn, där huvudkontoret finns. På de ledande posterna sitter män, förutom på personaltjänsten. Personalchefen är en dansk kvinna. Integrationen bland övrig personal har inte kommit så långt. Enligt Göran Sjöström används inte resurserna där de bäst behövs. En orsak är kostnaderna för restiden från Köpenhamn till Malmö. Genusarbetsdelningen följer i stort

---

<sup>75</sup> Niklas Holmgren.

<sup>76</sup> Bengt Nordlindh.

<sup>77</sup> Åsa Eriksson.

<sup>78</sup> Kjell Eriksson, klubbordförande i Handelstjänstemannaförbundets Malmöavdelning.

<sup>79</sup> [www.orestat.se](http://www.orestat.se)

<sup>80</sup> *Kvinna eller man – betydelsefullt i Öresundsregionen?* S. 26.

<sup>81</sup> Göran Sjöström.

det gängse mönstret, men på en avdelning, i bilhanteringen, har man de senaste åren anställt ett antal kvinnor. Samma utveckling har inte skett på den danska sidan. Företaget har en jämställdhetsplan, där ett mål är en jämnare könsfördelning. Ett annat mål är att den anställda skall avlönas efter kompetens oavsett kön och ett tredje mål är att man vill förändra attityden till jämställdhetsfrågor.

Den närmaste framtiden ser ljus ut. Enligt Bengt Nordlindh är transportsektorn en marknad som just nu befinner sig i rätt kraftig tillväxt till skillnad från många andra branscher. Det är stor efterfrågan på godstransporter, både lätta och tunga. EU-marknaden växer, men även transportererna över Sundet. Man planerar att gå över till 2-skift.<sup>82</sup> Att dagens situation är gynnsam delas av Transportarbetarförbundets ordförande i Malmö, Kent Liljekvist. Byggandet av Citytunneln bidrar till den positiva utvecklingen. Det är efterfrågan på åkerichaufförer.

Expansion på marknaden och ökad efterfrågan på traditionellt manlig arbetskraft är tillfällen då könsmonster kan förändras. På sikt kommer också konkurrensen om arbetskraften att hårdna i Öresundsregionen på grund av befolkningsförändringar i Danmark som kommer att leda till arbetskraftbrist. Ett antagande i denna rapport har varit att könsliga barriärer försämrar resursallokeringen, vilket leder till minskad lönsamhet och tillväxt. Att anställa kvinnor som fordonsförare eller på ledande poster kan ses som en investering för framtiden.

## 6.5 Sammanfattning och åtgärdsförslag

Transportsektorns arbetsmarknad i *hela* Öresundsregionen har inte kunnat bli fullständigt kartlagd ur genusperspektiv på grund av brist på statistik. Denna rapport redovisar därför endast förhållandet på den svenska sidan. I Skåne kännetecknas arbetsmarknaden av en tydlig könslig arbetsdelning. Kvinnor och män befinner sig i skilda yrken och på olika nivåer i befattningshierarkin. Totalt sett är branschen kraftigt mansdominerad. Detta är speciellt tydligt på chefsbefattningarna och bland de kollektivanställda. Majoriteten av de anställda är fordonsförare, ett yrke som till 94,5 procent är ”manligt”. Den ”kvinnliga” arbetskraften finns främst på kontoren, även om en del kvinnor anställts inom andra yrkeskategorier under senare år.

Till hinder för förändring av rådande könsstrukturer inom transportsektorns arbetsmarknad hör främst traditionella utbildnings- och yrkesval både bland kvinnor och män samt slentrianmässigt tänkande vid rekryteringar från företagets sida. Information till kvinnor om löner och utvecklingsmöjligheter inom yrket och företagen skulle på sikt kunna vidga kvinnors valmöjligheter. Andra hinder är uppfattningar om kvinnors respektive mäns könsspecifika egenskaper, vilka gör dem lämpade för olika arbetsuppgifter. En sådan egenskap kan vara mäns större kroppskrafter som gör dem mer lämpade än kvinnor att utföra tyngre arbeten. Då tekniska förändringar skett, vilket inneburit att maskiner införts och arbetena blivit lättare, tycks detta hinder ha minimerats och utgör inte längre någon barriär för kvinnlig arbetskraft. Den grabbiga kulturen skulle också kunna ses som ett hinder för kvinnor att söka sig till transportsektorn. Kvinnor som kommit in i dessa mansdominerade yrken har anpassat sig. Från företagets sida kan fler kvinnor på arbetsplatsen innebära en positiv förändring av arbetsmiljön och att andra värderingar kan göra sig gällande.

Löneskillnader mellan kvinnor och män i samma yrke behöver kartläggas. Befintlig statistik är helt otillräcklig, vilket medför hinder för jämställdhetsarbetet som försvåras. Lönekartläggningar på kontorssidan inom ett par företag har visat på stora och osakliga skillnader i lön

---

<sup>82</sup> Bengt Nordlindh.

mellan kvinnor och män. Föräldraledighet tas fortfarande till största delen ut av kvinnor. I svenska delen av Öresundsregionen tar män ut färre pappalediga dagar än i landet som helhet, men betydligt mer än de danska männen. Mäns större ansvarstagande för barn och hem går långsamt. Företagen bör aktivt uppmuntra och underlätta för män att ta ut större andel av föräldraledigheten och öka deras möjligheter att förena familj och förvärvsarbete.

Språkskillnader, skilda arbetsrättsliga villkor och skillnader i rätten till föräldraledighet kan vara barriärer för integration i Öresundsregionen. Olika villkor i Danmark och Sverige kan också skapa förutsättningar för ökad rörlighet och arbetspendling över Sundet. De danska lönerna är högre än motsvarande svenska och en framtida brist på arbetskraft i Danmark kan fungera som pull-effekter på svenska kvinnor och män. Tillgång till bra bostäder till lägre kostnad än i Danmark och generösare lagstiftning för småbarnsföräldrar i Sverige kan ha liknande effekter för danska kvinnor och män.

## Förslag till åtgärder

- Arbetsförmedlares och syokonsulenters kompetens måste breddas till att omfatta ett könsperspektiv på utbildning och arbetsmarknad. Framför allt måste informationen till kvinnor förbättras om löner och arbetsvillkor i traditionellt manliga branscher. Varför inte uppmuntra kvinnor att bli lokförare eller fordonsförare?
- De könsbundna utbildningsvalen måste motverkas genom aktiv rekrytering av under-representerat kön både på gymnasie- och högskolenivå. Syokonsulenter och studievägledare skall anordna studiebesök och praoplatser för kvinnor inom transportsektorn. Samarbete mellan utbildningsanordnare och företag kan vara ett sätt att minska fördomar och skapa ingångar för kvinnor på mäns arbetsmarknader.
- Statistiken måste förbättras både på den svenska och danska sidan. Det gäller både fördelningen av kvinnor och män inom olika yrken men framför allt måste lönestatistiken förbättras.
- Företagens rekrytering både på kollektivsidan och till ledande befattningar måste bli mer aktiv när det gäller att bryta rådande könsmonster. Kvinnor är en outnyttjad resurs som kan leda till snabbare och säkrare transporter, arbetsmiljön kan förbättras och på ledande befattningar kan kvinnor tillföra verksamheten ett nytt tänkande.
- Vid rekrytering till internutbildning måste företagen aktivt uppmuntra kvinnor att söka.
- Företagens ledarskapsutbildning bör innehålla kunskaper om genus.
- Företag som aktivt verkar för löneöversyn och åtgärdar osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män skall kunna jämställdhetsmärkas.
- Män skall aktivt uppmuntras att ta ut halva föräldraledigheten.
- Kvinnor skall uppmuntras att starta egna företag inom transportbranschen.

- Restiden för arbetspendling måste kortas betydligt för att fler kvinnor, men också män, skall arbeta på andra sidan Öresund. Tätare avgångar och snabbare tåg behövs för ökad integration.

# 7 Transport, innovation och tillväxt

## Svante Lingärde

Syftet med detta kapitel är att sondera möjligheterna till en mera omfattande undersökning av Öresundsregionens innovationssystem och transporternas faktiska och potentiella roll i detta innovationssystem.<sup>83</sup>

### 7.1 Problemställning och avgränsningar

I innovationsforskningens perspektiv är Öresundsregionen särpräglad på flera sätt. *Innovationsgeografiskt* kan man tala om regionen som ett mellanting mellan en stadsagglomeration och ett flerstadsystem som inkluderar ett hav och en nationsgräns. *Innovationshistoriskt* framträder en sammansatt region som ofta hyst flera olika parallella omvandlingsförlopp, vilka på grund av nationsgränsen ofta inte legat i fas med varandra. *Innovations- och strukturoekonomiskt*, slutligen, finns idag en oförlöst integrationspotential och ofullbordade utvecklingsblock.

Gemensamt för dessa problemställningar är, att de alla i någon mån kan konceptualiseras utifrån de komplexa samband som finns mellan de tre polerna *produktionstillväxt*, *transportutveckling* och *innovation*. Produktionstillväxten och innovationerna förhåller sig i påtaglig grad som hönan och ägget till varandra, ett faktum som man i princip alltid måste förhålla sig till såväl i tillväxtforskning som i innovationsforskning. Detta kapitel ska särskilt ta upp *transporternas roll som förmedlande länk i det ömsesidiga beroendet mellan ekonomisk tillväxt och innovationer*. Öresundsregionen bjuder i detta sammanhang på den särskilda utmaningen att kombinera analysen av positiva, dynamiska återkopplingsmekanismer med barriäranalys.

Detta kapitel är av teoretisk, inte empirisk, karaktär. Den utgår från ett dynamiskt perspektiv på innovationer, som rör sig mellan mikro- och makronivå. Syftet är i första hand att peka ut möjliga riktningar för framtida teoriutveckling och dataproduktion. Fokus ligger vidare på strukturella förhållanden snarare än aktörer eller politik. Jag kommer inte att försöka skatta vare sig privat- eller samhällsekonomiska intäkter och kostnader till följd av olika åtgärder som påverkar hämmande barriärer eller positiva återkopplingar. Däremot är ambitionen att kasta en del nytt teoretiskt ljus över dessa barriärer och återkopplingar.

### 7.2 Definitioner

Med en *innovation* menar jag, i Joseph Schumpeters efterföljd (se vidare nedan), introduktionen i ekonomin av en ny vara eller produktionsmetod, exploateringen av en ny resurs eller öppnandet av en ny marknad. Speciellt betonas i denna studie den *tekniska innovationen*, vilket innebär en tekniskt ny varas eller produktionsmetods implementering i ekonomisk verksamhet. Med *ekonomisk tillväxt* avser jag i första hand tillväxten i bruttoregionalprodukten, den årliga förädlingsvärdessumman i regionen. Enligt den så kallade *endogena tillväxtteorin*, som ska diskuteras nedan, tänks både tillväxt och innovationer vara produkter av en kombination av investeringar och oavsiktliga spill-over-effekter, vilka tillsammans resulterar i kunskapsökning. Denna kunskapsökning, som tillkommit som en konsekvens av den ekonomiska tillväxtprocessen, kommer jag att kalla *endogent lärande*; begreppet ska utredas närmare ned-

---

<sup>83</sup> Kollegorna i STMØ-projektet har varit till god hjälp i detta arbete. Jag vill rikta ett särskilt tack till Carl-Magnus Carlsson för ovärderliga synpunkter och tips.

an. I studien kommer en ny indikator för lärandepotential att utvecklas, kallad IPEL, Indikator för Potentiellt Endogent Lärande. Här ingår också ett nytt mått för barriärer som kan hämma det endogena lärandet tvärs över Sundet.

### 7.3 Hönan eller ägget? Om förhållandet mellan innovationer och tillväxt

I den makroekonomiskt och ekonomisk-historiskt orienterade innovationsforskningen finns sedan gammalt två forskningsspår, ett som betonar innovationernas betydelse för den ekonomiska tillväxten och ett som omvänt betonar tillväxtens betydelse för innovationerna. Dessa båda spår – som traditionellt representeras av Joseph Schumpeter (1939)<sup>84</sup> resp Jacob Schmookler (1966)<sup>85</sup> – kan också uppfattas som komplementära, om man beaktar möjligheten till positiv återkoppling mellan tillväxt och innovationer.

Återkoppling mellan ekonomisk tillväxt och teknisk förändring står i fokus i den så kallade ”nya” eller ”endogena” tillväxtteorin, som i nyare tid utarbetats av bland andra Paul Romer och Robert Lucas (se vidare nedan) men i viss mån förutsågs nästan ett sekel tidigare av Alfred Marshall med hans framsynta anmärkningar om industriens lokalisering.<sup>86</sup> Följdriktigt har nyheten, liksom för övrigt även endogeniteten (i strängare mening), hos de modernare tappningarna av teorin ifrågasatts.<sup>87</sup> Detta behöver emellertid inte i någon högre grad påverka argumentationen i denna delstudie. Den gemensamma grundtanken hos dessa teoretiker är att ekonomisk tillväxt genererar nya kunskaper och innovationer, vilka i sin tur skapar ytterligare ekonomisk tillväxt. Tillväxten blir alltså självgenererande och självförstärkande, vilket lätt skapar tendenser till tillväxtdivergens till förmån för länder och regioner som redan i utgångsläget är relativt rika och kunskapsintensiva. Det specifika hos dessa teorier är inte kunskapens och teknikens centrala roll för tillväxten; den finns i högsta grad även i så kallad ”gammal” eller ”exogen” tillväxtteori.<sup>88</sup> Utmärkande för den endogena tillväxtteorin är istället den återkoppling som går från tillväxt via återinvesteringar till ny kunskap, vilken här delvis tänks ta formen av en positiv externalitet. Kunskapen kommer alltså samhällsekonomin tillgodo i större omfattning än vad investeraren kan ta betalt för.

Finns då inte också möjligheten till negativ återkoppling, där det är dåliga tider snarare än goda som gynnar innovativiteten mest? Schumpeter (1939) tänkte sig att innovativa entreprenörer spelar huvudrollen i att lyfta ekonomin ur en depression, men sträckte sig inte till påstå att depressionen *skapar* innovationer och entreprenörskap. En sådan synpunkt företräds däremot av Gerhard Mensch (1975/1979).<sup>89</sup> Eftersom innovationerna hos Mensch skapar ny tillväxt, vilken så småningom förslappar innovationsverksamheten tills depression ånyo inträder, predicerar hans teori endogena långa cykler.

Om vi alltså tänker oss de endogena cyklerna och den endogena obegränsade tillväxten som två extrema fall med avseende på återkopplingens art, intar Solow och den exogena tillväxtte-

<sup>84</sup> Schumpeter, Joseph A. (1939), *Business Cycles. A Theoretical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. New York & London: McGraw-Hill.

<sup>85</sup> Schmookler, Jacob (1966), *Invention and Economic Growth*. Cambridge, Massachusetts: Harvard UP.

<sup>86</sup> Marshall, Alfred (1907), *Principles of Economics*, 5<sup>th</sup> Ed., Vol. I, Book IV, Chapter X.

<sup>87</sup> Se t ex Carlsson, Bo & Eliasson, Gunnar (2003), ”Industrial Dynamics and Endogenous Growth”, *Industry and Innovation*, vol. 10, no. 4, s 435-455.

<sup>88</sup> Bl a Solow, Robert M (1956), ”A Contribution to the Theory of Economic Growth”, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 70, no. 1, s 65-94; Solow, Robert M (1957), ”Technical Change and the Aggregate Production Function”, *Review of Economics and Statistics*, vol. 39, s 312-320.

<sup>89</sup> Mensch, Gerhard (1975/1979), *Das technologische Patt*, Frankfurt 1975; eng. övers. *Stalemate in Technology*, Cambridge, Massachusetts 1979.

orin en mellanställning. Ny kunskap och ny teknik skapar här tillväxt, men deras tillväxtgenererande aspekt påverkas i sin tur inte vare sig negativt eller positivt av tillväxten.

Men det finns ytterligare en dimension i problematiken. Schmooklers studier visade på förlopp där det snarare är tillväxten som skapar innovationer än vice versa; innovationerna framstår då närmast som biprodukter av tillväxten. Och de teoretiska variationsmöjligheterna stannar inte vid detta. En konventionell visdom både i teknikhistoria och ekonomisk historia är att tekniska innovationer ofta drivs fram av förändringar i relativa faktorpriser. Det är då substitutionseffekter snarare än (som hos Schmookler) inkomsteffekter som driver utvecklingen.

Således finns minst fem relativt plausibla former, som kausalsambanden mellan innovationer och ekonomisk tillväxt kan ta sig:

- (1) Innovationer skapar tillväxt, vilken i sin tur inte behöver påverka innovationerna (Schumpeter, Solow – för övrigt mycket olikartade teoretiker);
- (2) Innovationer skapar tillväxt, som skapar innovationer (endogen tillväxtteori);
- (3) Innovationer skapar tillväxt, som hämmar innovationerna (endogena cykler);
- (4) Tillväxten skapar innovationer i högre grad än vice versa (Schmookler);
- (5) Substitutionseffekter skapar innovationer, vilka i sin tur kan skapa nya substitutionseffekter och sakna tydlig koppling till den aggregerade tillväxten.

Redan Schumpeter och Mensch var inne på tankegångar om långa cykler (långa vågor) i såväl teknologi som ekonomi. Sådan cyklicitet kan emellertid också påverka själva det strukturella sammanhanget mellan variablerna (strukturcykler). Bland annat Tylecote (1992)<sup>90</sup> och Schön (1994, 2000)<sup>91</sup> har utvecklat teorier kring detta. Den dominerande typen av kausalsamband mellan innovationer och ekonomisk tillväxt kan alltså växla över tiden.

Särskilt intressant är i detta sammanhang transportsystemens roll som förmedlande länk i dessa kausalsamband. Som bland annat Schön påpekat, har industriella revolutioner (t ex ångmaskinen, elektriciteten) historiskt alternerat med transportrevolutioner (t ex järnvägen, massbilismen). I vidare mening kan dessa förstås som revolutioner i de dominerande produktionssystemen respektive den dominerande infrastrukturen. Varje produktiv och varje infrastrukturell revolution har trätt fram i samband med en lång vågrörelse i den ekonomiska strukturen, där det kausala sammanhanget har varit ömsesidigt och komplext. Den nu senast bevittnade revolutionen i informations- och kommunikationsteknologi bär som bekant både produktiva och infrastrukturella förtecken, vilket gör den närmast unik. Enligt det cykliska mönstret hade en produktionsrevolution varit närmast att förvänta efter den senaste transportrevolutionen (massbilismen); nu tycks alltså en infrastrukturell revolution ha anmält sig samtidigt. Det ska emellertid noteras, att den elektroniska kommunikationen inte i första hand revolutionerar *transportsystemen*, även om den naturligtvis påverkar dem.

En särskilt strategisk roll intar transportsystemen i den endogena tillväxtteorin, som ska diskuteras närmare nedan. Vi måste emellertid först ställa frågan: är den endogena tillväxtteorin trovärdig i den kontext, som Öresundsregionen utgör i det begynnande 2000-talet?

Frågan har inget enkelt svar. Genom sina tecken på en stark och sammankopplad dynamik hos ekonomisk tillväxt och kunskapsintensiv produktion utgör Öresundsregionen idag en påtaglig empirisk illustration till den endogena tillväxtteoris utgångspunkter, och vid betraktande av

<sup>90</sup> Tylecote, Andrew (1992), *The Long Wave in the World Economy*. London & New York.

<sup>91</sup> Schön, Lennart (1994), *Omvandling och obalans*, Bilaga 3 till Långtidsutredningen, SOU 1995:4. Stockholm: Finansdepartementet. Schön, Lennart (2000), *En modern svensk ekonomisk historia*. Stockholm: SNS.

de fem typer av kausala analysmöjligheter som listades ovan utgör den endogena tillväxtteorin ett näraliggande val. Teorin, som i sig själv är makroorienterad, har emellertid pendanger på meso- och mikronivå, vilka är både intressanta och relevanta och ska ges en snabb överblick nedan.<sup>92</sup>

## 7.4 Spelrummet för endogen tillväxt i Öresundsregionen

Endogen tillväxt är nämligen också en bärande tanke i teorier om kluster, innovationssystem, utvecklings- och kompetensblock samt agglomerationer och stadssystem.<sup>93</sup>

Jag kan här inte på långt när göra rättvisa åt teoribildningen på dessa områden. Istället ska kort kommenteras, hur man kan tänka sig att slå bryggor mellan mikro-, meso- och makroanalysen samt mellan studiet av positiv återkoppling (endogen tillväxt) och barriäranalysen.

Öresundsregionen är i sig en så stor ekonomi med många framträdande branscher, att en mikro- och mesoorienterad analys med fördel kan kombineras med en makroorienterad. Vi talar här alltså inte i första hand om enskilda kluster, utvecklingsblock eller kompetensblock, utan snarare om ett regionalt innovationssystem, en agglomeration eller ett stadssystem.

Två av de teoribildningar som omedelbart appellerar till Öresundsregionens förhållanden är den urbana ekonomin och den sk nya ekonomiska geografin.<sup>94</sup> Fujita och Mori (2005)<sup>95</sup> argumenterar för att skiljelinjerna mellan ny ekonomisk geografi (NEG) och urban ekonomi är

- (1) att ifråga om synen på markpriser och ekonomiska spridningseffekter fokuserar NEG intercityproblematiken, medan den urbana ekonomin fokuserar intracity-aspekterna,
- (2) att NEG är struktur- och marknadsorienterad, medan den urbana ekonomin är aktörs- och politikorienterad.

Denna delundersökning har alltså närmast en NEG-orientering såtillvida att den är inriktad på strukturer snarare än aktörer. Det är emellertid väl värt att notera, att Öresundsregionen är tvetydig från aktörs- och politiksynpunkt. Å ena sidan är två stater och ett stort antal regionala och kommunala enheter inblandade, å andra sidan betonas samverkan över Sundet i den politiska diskursen. Ännu mera spännande i det nu aktuella sammanhanget är ekonomisk-

<sup>92</sup> För en kritisk analys av teoretiska syntesmöjligheter, se Button, Kenneth (2000), "New Approaches to Spatial Economics", *Growth and Change*, vol 31, s 480-500.

<sup>93</sup> Några exempel på de nyare teoretiska och empiriska bidrag som har särskilt intresse i anknytning till det slags problematik som karakteriserar Öresundsregionen är: Caniels, Marjolein C J, & Romijn, Henry A (2005), "What drives innovativeness in industrial clusters? Transcending the debate", *Cambridge Journal of Economics* 2005, vol. 29, s 497-515; Eliasson, Gunnar (2003), "Global Economic Integration and Regional Attractors of Competence", *Industry and Innovation*, vol. 10, no. 1, s 75-102; Lundvall, Bengt-Åke, m fl (2002), "National systems of production, innovation and competence building", *Research Policy*, vol. 31, s 213-231; Lorenzen, Mark (2001), "Localized Learning and Policy: Academic Advice on Enhancing Regional Competitiveness through Learning", *European Planning Studies*, vol 9, no. 2, s 163-185; Malmberg, Anders & Maskell, Peter (2006), "Localized Learning Revisited", *Growth and Change*, vol. 37, no. 1, s 1-18; OECD (2003), *The Metropolitan Review of Öresund*, Paris; Staber, Udo (2001), "The Structure of Networks in Industrial Districts", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 25, no. 3, s 537-552; Wichmann Matthiessen, Christian (2004), "The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: the bi-national regional question", *GeoJournal*, vol. 61, s 31-39.

<sup>94</sup> Dessa teorier kritiserar av Erik Stam (2006) för att behandla företaget atomistiskt och sysselsätta sig med branschlokalisering utan innovation ("novelty") snarare än den företagslokalisering utifrån (schumpeterianskt) innovativa lokaliseringsbeslut grundade på både problem och möjligheter i en evolutionär kontext, vilket förf. utvecklar en processmodell för: lokaliseringsinitiativ – intern selektion (beslutsprocess inom det entreprenöriella företaget) – lokalisering – extern selektion – lokaliseringsinitiativ. Stam, Erik (2006), "A Process Model of Locational Change in Entrepreneurial Firms: An Evolutionary Perspective", *Utrecht University Papers in Evolutionary Economic Geography #06.04*. Stams analys är dock mikroorienterad, medan den föreliggande delstudien vill gå upp på mesonivå i likhet med den nya ekonomiska geografien och på makronivå i likhet med den endogena tillväxtteorin.

<sup>95</sup> Fujita, M & Mori, T (2005), "Frontiers of the New Economic Geography", *Papers in Regional Science* 84(3), s 377-405.

strukturella spridningsaspekterna. I sin egenskap av ett stadssystem kan Öresundsregionen, om vi följer Fujita och Mori, analyseras efter NEG-linjer, medan regionen i sin egenskap av en agglomeration också kan belysas med den urbana ekonomins begreppsapparat.

Vilken roll spelar då själva Sundet som barriär i detta sammanhang? Sammanhanget tycks här bli klarast med ett exempel från en mera disaggregerad nivå, klusternivån. Enligt en studie av Öresundsregionens medicinsk-tekniska plastindustri, som gjorts av Sornn-Friese och Sørensen (2005)<sup>96</sup>, har legala, sociala och kulturella barriärer mellan den danska och svenska delen av regionen gjort att delregionernas specialisering inom branschen blivit (suboptimalt) substituerande istället för kompletterande i förhållande till varandra. Barriärerna avspeglar sig enligt författarnas konceptualisering i förhöjda informationskostnader samt ”kognitiva kostnader” för företag som formerar nätverk över gränsen.

Dylika fenomen på mesonivå har självfallet också effekter också på makronivå, vilka visar sig då regionens aggregerade produktion studeras. Även om barriärfenomenen på mikro- och mesonivå inte kan ägnas en utförligare analys i denna delundersökning, bör dessa fenomen indirekt avspeglas i det mått för lärandepotential som ska föreslås i det följande.

## 7.5 IPEL – Indikator för Potentiellt Endogent Lärande

I detta avsnitt ska jag föreslå en ny indikator för hur stor potential en given geografisk *punkt* kan ha för förekomsten av endogent lärande, *utan* respektive *med* den typ av barriär som Öresund i dagsläget utgör. Därefter ska indikatorns relevans för geografiska *ytor* - hela städer och regioner – diskuteras.

Mitt argument för att ett sådant mått är önskvärt tar sin utgångspunkt i de ovannämnda teorierna, i synnerhet den endogena tillväxtteorin. Ekonomisk tillväxt tänks här generera fortsatt tillväxt via investeringar, som skapar spill-over-effekter i form av extra, gratis kunskap utöver den kunskap som investerarna kan ta betalt för. Både den internaliserade och den externa (fria) kunskapen antas vara tillväxtgenererande. Kunskap tänks i vissa av dessa modeller genereras i samband med produktion och investeringar i allmänhet. I andra modeller definieras den avgörande faktorn snävare såsom specifikt *kunskapsinriktade* investeringar, alltså i forskning, utveckling och utbildning. I båda fallen tänks kunskapen alltså ”spilla över”.

Hur sprids då denna gratis kunskap, och hur långt kan den nå? Olika modeller inom den endogena tillväxtteorin gör härvidlag olika antaganden och prediktioner. Kunskaps spridningen kan gå hand i hand med människors förflyttningar (t ex Lucas 1988, 1993)<sup>97</sup>, varutransporter (t ex Romer 1989, 1990)<sup>98</sup> eller ren informationsöverföring som inte kräver fysiska transporter (t ex Romer 1986)<sup>99</sup>. Man kan lätt tänka sig att spridningsvägarna varierar beroende på vilket slag av kunskap det gäller. Kunskap som genererats i forskning, utveckling och utbildning har ofta en kodifierad karaktär (texter, ritningar, samt utbildade personers deklarativa kunskap som vid behov kan framföras muntligt eller skriftligt). Kunskaps spridningen är i dessa fall ofta inte särskilt starkt beroende av fysiska transporter utan kan ske via post, telefon, fax, e-post, chat, Internet, videokonferenser o s v.

<sup>96</sup> Sornn-Friese, H, & Sørensen, J S (2005), ”Linkage lock-in and regional economic development: the case of the Øresund medi-tech plastics industry”, *Entrepreneurship & Regional Development*, 17, July, s 267-291.

<sup>97</sup> Lucas, Robert E., Jr. (1988), “On the Mechanics of Economic Development”, *Journal of Monetary Economics*, vol. 22, s 3-42. Lucas, Robert E., Jr., (1993), “Making a Miracle”, *Econometrica*, vol. 61, no. 2, s 251-272.

<sup>98</sup> Romer, Paul M. (1989), “Capital Accumulation in the Theory of Long-Run Growth”, i Barro, Robert J. (red., 1989), *Modern Business Cycle Theory*, Oxford; Romer, Paul M. (1990), “Endogenous Technological Change”, *Journal of Political Economy*, vol. 98, no. 2, s S71-S102.

<sup>99</sup> Romer, Paul M. (1986), “Increasing Returns and Long-Run Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. 94, no. 5, s 1002-1037.

Intressantare för denna studie är den mera informella, ofta tysta kunskapsspridning som i hög grad beror av persontransporter och/eller varutransporter. Köparen och användaren av en vara kan i vissa fall lära sig något väsentligt om innovations- och produktionsprocessen bakom varan genom att använda den ("learning by using") eller rentav plocka isär den för att se hur den är konstruerad ("reverse engineering"). Detta gäller kanske i än högre grad mottagaren av en tjänst, i synnerhet om hon kan kommunicera direkt med den som säljer eller tillhandahåller tjänsten (t ex en konsult). I det senare fallet lär man sig alltså inte bara genom att lyssna, läsa, betrakta, göra, använda eller plocka sönder, utan (också) genom att *interagera*.

I resten av studien kommer jag därför att intressera mig särskilt för frågan om persontransporter. Möjligheten att träffas fysiskt, skaka hand och dricka kaffe (eller te eller öl) tillsammans har ofta kunnat visas ha en avgörande betydelse för överföringen inte bara av kodifierbar kunskap, utan även av tyst kunskap och informella normer. De har också ofta visats ha avgörande betydelse för att personerna ska kunna grundlägga förtroendefulla relationer, såväl vid jämlika som vid ojämlika maktförhållanden. Regionens innovationspotential beror rimligen i hög grad av dessa faktorer och därmed av persontransporterna.

Innan vi fortsätter, kan det vara på sin plats att ta ställning till några problem som finns i den endogena tillväxtteorin. De teoretiska modellerna förutsätter i allmänhet konkurrensmarknader med målrationellt vinstmaximerande företag samt – paradoxalt nog – *perfekt informerade företag och personer*. Hur kan vi ta dessa antaganden på allvar, när vår argumentering handlar just om den kritiska betydelsen av kunskapsöverföring i regionen?

Den "perfekta information" som förutsätts i den endogena tillväxtteorin gäller den information som företagen behöver för att genomföra marknadstransaktioner, däremot inte den information och kunskap som de behöver för att uppfinna och producera. Den senare typen av information och kunskap är, liksom fysiska produktionsfaktorer, alltid begränsad. Modellerna bygger alltså på en strikt gränsdragning mellan marknadstransaktioner å ena sidan och kunskaps- och varuproduktion å andra sidan.

I denna studie förutsätter jag inte att någon sådan gränsdragning verkligen kan göras. Produktion, innovation, marknadstransaktioner och nätverksformering sker ofta i ett intrikat samspel med komplexa återkopplingar. Likaså behöver vi inte förutsätta att företag och andra varu- och kunskapsproducenter alltid är målrationella vinstmaximerare på konkurrensmarknader. Kunskapsspridningens karaktär och betydelse för innovativiteten, samt dess beroende av persontransporterna, kvarstår säkerligen oavsett detta. De endogena tillväxtteorierna har anförts främst därför att de på ett stringent sätt pekar på möjligheten av en självgenererande tillväxt genom den för en modern ekonomi synnerligen centrala återkopplingsmekanismen produktion – återinvestering – ny kunskap – transport – kunskapsspridning – uppfinning – innovativa investeringar – produktionstillväxt.

Kombinationen av att ny kunskap skapas genom kostsamma investeringar och att den därefter "spiller över" genom kunskapsspridning, som delvis sker gratis och okontrollerat, kommer jag i fortsättningen att kalla *endogent lärande*. Med en heroisk förenkling, som i hög grad ligger i linje med den endogena tillväxtteorin men också i viss mån med mera heterodoxa arbeten, såsom Thorburn (2000), kommer jag att anta att potentialen för endogent lärande på en viss geografisk punkt beror främst av två faktorer: det sammanlagda *förädlingsvärdet* på samtliga arbetsplatser inom ett visst område omkring punkten, samt de *reskostnader* som erfordras för att nå dessa arbetsplatser. Med reskostnader menar jag det som Thorburn kallar "travel sacri-

ficé”<sup>100</sup>, nämligen summan av det direkta transportpriset och det pris som kan sättas på personsens restid vid enkel resa. Som illustration kan vi tänka oss en konsult som ska förflytta sig från en given plats i Köpenhamnsområdet till en annan given plats i Stockholmsområdet. Om priset för flyg och anslutningstransporter motsvarar kostnaden för två arbetstimmar för det betalande företaget och konsultens restid är tre timmar, kommer den totala reskostnaden att motsvara fem timmar.<sup>101</sup> Anledningen till att reskostnaden är angelägen är, att de personliga möten som sker och de resor som görs i jobbet för specifika ändamål antas utgöra grunden för det endogena lärandet och den endogena tillväxten. Alltså den spontana, till viss del omedvetna och okontrollerbara kunskapsspridning, som även berör personer och företag utanför det formella kontaktnät för vars syften resan görs.

Potentialen för endogent lärande, och i förlängningen endogen innovation, på en given plats bör alltså bero positivt av kringliggande arbetsplatsers förädlingsvärde och negativt av reskostnadsavståndet till dem. Många andra faktorer påverkar naturligtvis innovationspotentialen, men de båda nämnda variablerna har särskild betydelse i relation till en analys av transporternas betydelse. Hur bör vi tänka oss att dessa faktorer samspelar? För att besvara frågan vill jag alltså föreslå en *Indikator för Potentiellt Endogent Lärande*, förkortat *IPEL*. Den kan skrivas

$$\text{IPEL (utan barriär)}^{102} = \sum_{i=-4}^6 (Q_i V_i), \text{ där}$$

reskostnad =  $t = 2^{i/2}$  = restid plus direkt reskostnad mellan två givna punkter, uttryckt i arbetstimmar för en högvälönad arbetare eller tjänsteman;

$Q_i$  = det samlade förädlingsvärdet vid alla arbetsplatser på reskostnadsavstånd under en kvarts timme (för  $i = -4$ ) eller mellan  $t/\sqrt{2}$  och  $t$  timmar (för  $-3 \leq i \leq 6$ ) från en given utgångspunkt;

$V_i$  = den vikt som åsätts  $Q_i$  beroende på reskostnadsavståndet.

En förklaring av tankegången kan vara på sin plats. Låt oss säga att vi befinner oss på en valfri plats i Öresundsregionen, exempelvis Lärarutbildningens byggnad Orkanen i Västra Hamnen i Malmö. Platsen är inte unik på något sätt; liksom många andra platser runt Öresund ligger den centralt i mer än ett avseende. På en kvart ( $2^{-2}$  timmar) kan man gående eller med cykel nå ett antal arbetsplatser i Malmös centrala delar. Genom att kombinera olika transportmedel kan man med mera tid och pengar nå flera platser inom och utanför Malmö. Inom ramen för kostnaden för åtta ( $2^3$ ) timmars arbetstid (restid plus direkt reskostnad) kan man nå ett mycket stort antal arbetsplatser runtom i Nordeuropa. Vilken är då den i sammanhanget viktigaste faktorn bakom det endogena lärande, som kan tänkas äga rum på Orkanen? Är det att man kan nå Malmös centrala delar inom en kvart, eller stora delar av Öresundsregionen inom en till två timmar, eller stora delar av Nordeuropa inom åtta timmar? Detta är en öppen fråga, som i slutändan måste besvaras antingen genom antaganden eller empiriskt. För att begränsa antalet okända parametrar, menar jag att man kan begränsa det relevanta avståndsintervallet uppåt och nedåt. Reskostnadsavstånd under en kvarts timme är sällan intressanta att ta hänsyn till i ett regiongeografiskt sammanhang, eftersom sådana avstånd kan finnas även inom en

<sup>100</sup> Thorburn, Thomas (2000), *Economics of Transport: The Swedish Case 1780-1980*. Lund Studies in Economic History 12, Almqvist & Wiksell.

<sup>101</sup> Konsulten kan i vissa fall arbeta under resan, men å andra sidan kräver varje resa en del administrativ arbetstid förutom restiden. Det anförda resonemanget bör därför kunna fungera som en förenklande abstraktion. Jag tänker mig att resonemanget i princip är relevant för alla företag, även företag inom transportbranschen. Att dessa ibland kan interdebitera sin personals resor gör ingen större principiell skillnad.

<sup>102</sup> Se nedan.

större arbetsplats – såsom ett fabriksområde eller ett större kontorskomplex.<sup>103</sup> När det gäller reskostnader som överstiger ett visst värde – låt oss säga åtta timmar – bör resan i det aktuella sammanhanget betraktas som tämligen ointressant, eftersom mycket stora delar av världen då blir tillgängliga på ett sätt som inte är unikt för någon specifik region. Resor kan förvisso vara lönande att göra och tillväxtbefrämjande även över dessa långa avstånd; det teknologiska lärandet är i väsentliga stycken globalt. Men adderar man en term för dessa avstånd till IPEL, kommer denna term att anta ungefär samma värde för alla geografiska punkter och saknar alltså större betydelse för olika lokaliseringars relativa för- och nackdelar. Fördelarna av närhet till särskilt betydelsefulla transportnoder - exempelvis storflygplatser - avspeglas redan i reskostnadsintervall på 2-8 timmar. Följaktligen har gränsvärdena för indexet "i" satts till -4 (motsvarande  $t = 0,25$ , en kvarts timmes tid) och +6 (motsvarande  $t = 8$ , åtta timmars tid). Steglängden har satts till 1, motsvarande en successiv geometrisk ökning av reskostnaden  $t$  med faktorn  $\sqrt{2}$  ( $\approx 1,4$ ). Detta är ett något godtyckligt val, men syftar till att begränsa antalet termer som summeras (det blir 11 stycken för "i"-värden från -4 till +6). Det innebär också, att det ligger inom de praktiska möjligheternas ram att mäta reskostnaderna med tillräcklig exakthet för att placera zongränserna rätt och därmed få någotsånär korrekta värden på de termer som summeras.

IPEL är att betrakta som en enhetslös indikator. Förslagsvis kan den indexeras till 1 för en fiktiv punkt, som i 2006 års penningvärde och löpande köpkraftsjusterade växelkurser har en förädlingsvärdessumma per år på 10 miljarder SEK inom 15 kostnadsminuters avstånd och motsvarande belopp multiplicerat med  $2^{i+3}$  i var och en av de övriga tio zonerna ( $-3 \leq i \leq 6$ ). Den totala förädlingsvärdessumman inom åtta kostnadstimmars avstånd är då 10.240 miljarder SEK. Vikterna kan här antas vara  $V_i = 2^{-i-4}$  och den erhållna slutsumman divideras med  $1,024 \cdot 10^{13}$ . Den innersta zonen bidrar i detta fall med en sjättedel av IPEL-värdet och de övriga tio zonerna med vardera en tolfedel.

Så här långt innefattar måttet ingen egentlig barriärfaktor. Förädlingsvärdena och reskostnaderna är i första hand strukturella faktorer, som kan förändras positivt på tre sätt:

- (1) Genom förkortning av restiderna (inklusive väntetider);
- (2) Genom sänkning av reskostnaderna i pengar;
- (3) Genom nyetableringar eller produktionsökning inom de befintliga tidskostnadszonerna.

Men betänk nu att antalet *faktiska* kontakter i form av arbetsresor över Öresund är mindre än antalet motsvarande resor till samma tidskostnad på endera svenska eller danska sidan. Det är väl belagt i forskningen om Öresundsbarriärer, bland annat genom Näringslivets/Erhvervslivets Öresundsindex, att dessa diskrepanser är systematiska och långt ifrån enbart subjektivt betingade. Den potential som IPEL hitintills har antagits representera har då ingen eller på sin höjd svag verklighetsanknytning.

---

<sup>103</sup> Man ska dock komma ihåg, att även två personer som sitter i samma kontorskorridor ibland föredrar att kommunicera via e-post eller telefon snarare än att gå genom korridoren. Sådana mikrogeografiska faktorer måste vi dock abstrahera bort i detta sammanhang.

För att precisera den diskrepans, som visar sig finnas mellan nationell och internationell lärandepotential, ska vi nu introducera en barriärfaktor i IPEL-måttet. För enkelhetens skull antar vi att endast en barriär finns, nämligen den som går i Öresund. Indikatorn kan då få följande utseende:

$$\text{IPEL med barriär} = \sum_{i=4}^6 (Q_i V_i) + b \sum_{j=4}^6 (Q_j V_j), \text{ där}$$

$Q_i$  = det samlade förädlingsvärdet i respektive reskostnadszon ("i") på "rätt" sida av barriären;

$Q_j$  = det samlade förädlingsvärdet i respektive reskostnadszon ("j") på "fel" sida av barriären;

$b$  = en barriärfaktor för den del av ytan som ligger på "fel" sida av den uppfattade barriären ( $0 \leq b \leq 1$ ). Om  $b = 1$  har barriären avskaffats, och summan av de båda delsummorna sammanfaller då med det ovan presenterade IPEL-måttet utan barriär.

Vikterna  $V_i$  och  $V_j$  kan eventuellt skattas empiriskt – objektivt genom undersökningar av antalet arbetsresor på olika distanser, subjektivt genom företagsenkäter, ekonometriskt genom att sammanställa IPEL och olika utfallsindikatorer för innovationer, såsom patent, i tvärsnittsregressioner. Men man skulle också kunna låsa  $V_i$  och  $V_j$  till vissa hypotetiska värden, exempelvis den vektor som föreslogs ovan för indexeringen ( $V_i = 2^{-i-4}$  och  $V_j = 2^{-j-4}$ ). På så sätt skulle man kunna lägga tonvikten på att under de givna antagandena skatta barriärfaktorn  $b$  samt beräkna och jämföra IPEL-värden mellan olika geografiska punkter i Öresundsregionen och andra regioner.<sup>104</sup>

Barriärmåttet  $b$  sammanfaller inte med de övriga barriär- och integrationsmått som finns, såsom Näringslivets Öresundsindex, men borde kunna bli ett värdefullt komplement till dem. Detsamma gäller för de indikatorer som sedan tidigare finns utarbetade för klusterpotential.

Särskilt intressant ter sig jämförelsen med CIP (Company Interaction Potential: se Rasmussen och Jensen 2003).<sup>105</sup> Vid beräkningar av IPEL skulle man med fördel kunna dra nytta av de kunskaper, som de mikroorienterade CIP-beräkningarna har givit om klusterpotentialen på kortare distanser. IPEL kan då komplettera de kunskaper, som vunnits i CIP-analysen, i två avseenden:

- för det första, genom en ny sorts koppling till makronivån, dels genom syntesen mellan kort- och långdistansanalys i IPEL, dels genom IPEL:s koppling till bruttoprodukten för hela ekonomier (och indirekt till de mera renodlat makroorienterade indikatorer som används i gravitationsmodeller inom nationalekonomin);
- för det andra, genom att lärandepotentialen direkt kopplas samman inte bara med reskostnader utan också med ett icke reskostnadsrelaterat barriärmått, "b".

Det speciella med barriärmåttet "b" är

<sup>104</sup> Det ska också noteras, att vikterna  $V$  – för "rätt" resp. "fel" sida – för enkelhets skull antagits vara oberoende av vilken sida man utgår ifrån. Svenska och danska företag antas alltså ha samma inställning till reskostnader, vilket dock i sig med fog kan ifrågasättas. Man kan, om man vill, variera viktvektorerna så att hänsyn tas till detta. Det ska dock observeras, att enligt den endogena tillväxtteorins antaganden är det alla resor som görs i regionen, alltså långt ifrån bara det egna företags resor, som har potentiell betydelse för ett givet företags lärande.

<sup>105</sup> Rasmussen, Rune A. & Jensen, Anders V. (2003), *Socio-økonomiske beregninger vedr. Øresundsforbindelsen – med særlig vægt på regionale effekter*. Center for Trafik og Transport, Danmarks Tekniske Universitet.

- för det första, att det inte är ett rent utfallsmått, baserat enbart på faktiska resor eller transaktioner, utan istället ett låt vara tentativt mått på diskrepansen mellan en lärandepotential med hänsyn tagen enbart till produktions- och reskostnadsstrukturen och den (lägre) potential som blir följden av Öresundsbarriärer;
- för det andra, att måttet står i en tydlig relation till det kunskapsbehov kring lärande och innovation, som antyds av endogena tillväxtmodeller.

I sin egenskap av potentialmått snarare än utfallsmått är IPEL förmodligen mera lämpat i visionsdiskussioner än i planeringsarbeten. Detta kan i vissa avseenden vara en fördel, med tanke på de förmodanden man kan göra om en ökad relativ betydelse för visioner snarare än planer i en nutida och framtida ekonomi som i hög grad karakteriseras av genuin osäkerhet både på mikro-, meso- och makronivå.

Hur ska vi då gå från att mäta IPEL för specifika geografiska punkter till att analysera potentialen för endogent lärande över hela geografiska ytor, exempelvis hela Öresundsregionen? Ett sådant företag vore värdefullt med tanke på den möjlighet det kan föra med sig att direkt jämföra olika regioner, liksom möjligheten att skapa tidsserier och paneler. Dessa jämförelser bör konceptuellt bli tämligen oproblematiska, sedan man väl bestämt sig för en metod för att ange IPEL för en geografisk yta.

En sådan yta och dess IPEL-värde kan definieras på olika sätt. En lämplig metod kan vara att välja ett antal fasta, fysiskt likformigt fördelade GPS-koordinater i regionens bebyggda delar, förslagsvis ungefär en punkt per fyra kvadratkilometer, och - eventuellt med utgångspunkt i det geografiska informationssystemet GIS – beräkna IPEL för varje punkt en gång per år. IPEL för hela ytan kan då beräknas som ett viktat eller oviktat genomsnitt för punkterna. Det ska betonas att valmöjligheterna är många och att IPEL kan betraktas som ett flexibelt mått, som kan anpassas för olika frågeställningar.

## 7.6 Slutsatser och idéer om framtida forskning

Jag har i det ovanstående argumenterat för att Indikatorn för Potentiellt Endogent Lärande – IPEL – är ett mått som kan slå en bro mellan mikro- och makroanalys samt mellan barriäranalys och analys av positiv återkoppling mellan tillväxt, transportutveckling och lärande. En möjlig uppgift för framtida statistikinsamling är att skaffa optimala data för beräkning av IPEL för olika platser i Öresundsregionen, liksom för regionen som helhet. Genom att använda IPEL i forskningen skulle man – med varierande antaganden om parametervärden och en successivt ökad empirisk kunskap om dessa värden - kunna belysa bland annat följande frågeställningar:

- Relationer mellan IPEL på olika punkter i Öresundsregionen och dessas förändring över tid;
- Relationer mellan genomsnittlig IPEL i Öresundsregionen och motsvarande mått i andra regioner och dessas förändring över tid;
- Den relativa betydelsen för IPEL av transportutveckling, produktionsomflyttningar, nyetableringar och produktionstillväxt på befintliga arbetsplatser;
- Relationer mellan IPEL och faktiska persontransporter;

- Relationer mellan IPEL, kunskap och innovativitet enligt olika indikatorer, såsom patentantal, FoU-investeringar och kunskapsintensiv produktion;
- Subjektiva (enkätbaserade), objektiva (transportrelaterade) samt ekonometriska, innovationsrelaterade indikatorer på den relativa vikten av angränsande produktionssystem på korta och långa distanser i IPEL, liksom eventuella skillnader i distansviktning beroende på utgångspunkt (t ex mellan Skåne och Själland);
- De icke reskostnadsrelaterade Öresundsbarriärernas relativa betydelse för regionens lärandepotential (faktorn "b").

## 7.7 Sammanfattning

Denna undersökning har syftat till en teoretisk kartläggning och sondering av forskningsmöjligheter kring samspelet mellan ekonomisk tillväxt, transportutveckling och innovation i Öresundsregionen. I synnerhet har den beaktat transporternas roll som förmedlande länk i det ömsesidiga beroendet mellan tillväxt och innovationer. Jag har argumenterat för att den endogena tillväxtteorin ger viktiga konceptuella bidrag till en sådan analys, bland annat genom en fokusering av endogent lärande och dess beroende av möjligheter till transporter, i synnerhet persontransporter. Jag har vidare argumenterat för att ett teoretiskt ramverk bör utarbetas speciellt för dessa samband i Öresundsregionens kontext. Ett sådant ramverk bör kombinera en analys av endogent lärande med barriäranalys. Det bör också slå en brygga mellan ekonomins mikro-, meso- och makronivå. Därför har ett nytt mått föreslagits, kallat Indikator för Potentiellt Endogent Lärande (IPEL). Lärandepotentialen på en given geografisk punkt antas i detta mått bero positivt av det samlade förädlingsvärdet på samtliga arbetsplatser inom ett visst område kring punkten och negativt av reskostnadsavståndet till dessa arbetsplatser. Genom att införa en särskild barriärfaktor i beräkningen av IPEL kan man åskådliggöra de icke reskostnadsrelaterade barriärer som finns mellan den svenska och danska sidan av Öresund. IPEL tänks därmed vara ett användbart komplement till de mått för Öresundsbarriärer och klusterpotential, som redan finns, och kan även slå en bro mellan dessa. Förslag ges på önskvärd framtida forskning, vilken inkluderar framtagning av optimala data för beräkning av IPEL och analyser baserade på dessa.



## 8 Gränssnittsbarriärer: Transport, trafik, planering och människa

*Johan Wideberg*

Hur kan en bättre trafikövervakning undanröja risker, olyckor, trängsel och andra negativa externa transporteffekter? Vad betyder det för den personliga integriteten, och hur skulle ett sådant system kunna implementeras i Öresundsregionen för gemensam övervakning.

Trafiken är ett område där användningen av informationsteknologi gått överraskande långsamt. Om man jämför IT-innehållet i en personbil med IT-innehållet i trafiken är det en ofattbar divergens. På senare år har tillgången till IT-stöd i bilen ökat, men förutom navigering är det nästan bara tjänster som föraren inte själv kan se eller påverka, till exempel antisladdsystem eller ABS, som erbjuds. Vi kan se fram emot stora satsningar på IT i trafiken, på väginformatik (till exempel ISA<sup>106</sup>, variabel hastighetsgräns etc.) och intelligenta transportsystem (ITS). Många av dessa satsningar är sådana som avser industrisamhällets transportsystem, dess effektivitet, styrning, säkerhet och transparens. Dessa satsningar kommer att fortsätta att använda sig av industrisamhällets systemtänkande i sina försök att få ordning på en alltmera fullständigt fortlöpande, drastiskt ökande och komplex trafiksituation.

Andra satsningar kommer att inriktas på att försöka uppfylla de krav som det mobila samhällets allt mer nomadiserande befolkning ställer på trafiken. Det gäller sömlös IT-användning under färd, möjlighet att göra allt det man vill göra i livet, även när man befinner sig på resa. Men det gäller också IT-användning som gör det möjligt att ta första steget och agera effektivt och överlagt i trafiken i den grad detta förblir individens uppgift. Men kraven på trafiken gäller inte bara elektroniska tjänster utan också den miljö i vilka dessa skall utnyttjas. Hur skall fordon utformas, hur skall förflyttning mellan olika trafikslag eller trafikmoder organiseras, hur skall förflyttningar i städer gå till, hur skall städernas trafikmiljö integreras med och harmoniseras med ett mötessamhälles växande krav på gemensamma, öppna miljöer för möten? Och hur skall allt detta förenas med de krav som samtidigt skall uppfyllas av industri samhällets transportsystem för varor? Visserligen är vi på väg in i ett elektroniskt tjänstesamhälle, men det dröjer länge än innan vi kommer att kunna äta oss mätta på elektroniska tjänster. Vi kan se fram emot ett samhälle med så småningom mindre varutransporter men innan det blir mindre kommer det att bli mycket, mycket mer.

Taktiska teknikval kan vi i viss utsträckning råda över själva som enskilda individer. Strategiska teknikval sker i en komplex process där den politiska makten och näringslivet samarbetar och konkurrerar. Grundläggande tekniker far snarare fram över våra samhällen likt epidemier, även om de i stunden ter sig som en kombination av logiska och strategiska val. Industrialiseringen, elektrifieringen, telefonen, bilen, radion, televisionen, mobiltelefonen och Internet – sedda i backspegeln är alla typiska fall på teknikspridning som verkar vara bortom mänsklig kontroll.

Samhällens expansion, omfattning och styrka bestäms av tekniker för transport och kommunikation. Ju bättre dylika tekniker, desto mer sammanhängande blir vår värld, desto större våra samhällen. Ju bättre tekniker för transport och kommunikation, desto snabbare sprids andra tekniker. Under 1900-talet byggdes en global apparat för produktion och distribution av

---

<sup>106</sup> Intelligent Speed Adaption

varor. Idag kan man få nästan vad som helst producerat nästan var som helst och få det transporterat nästan vart som helst, nästan hur fort som helst. Världen hänger samman och vår teknikanvändning blir alltmera global. Kulturella skillnader reduceras och de små samhällenas möjligheter att styra sina livsvillkor blir allt mindre. Regioner som Öresund har blivit betydligt mer homogena sedan moderna transportsystem som t ex bron byggts. För tjugo år sedan vad de få människor som kunde bo på en sida sundet och jobba på den andra, i dag är det i högsta grad normalt. Den globala apparaten är grunden i en öppen, global värld med häpnadsväckande ekonomisk dynamik. Ekonomisk stagnation drabbar varje samhälle som försöker gå sin egen väg vid sidan av denna globala värld.

## 8.1 Teknologier för trafikövervakning\*

För trafiksystemet i Öresundsregionen är det väldigt viktigt med ett väl utbyggt trafikövervaknings/kontrollsystem. Följande områden berörs, direkt eller indirekt, av ett avancerat trafikövervaknings system: styrning av efterfrågan, övervakning och reglering av trafiken; information om vägsträckorna och trafiken; vägavgifter, elektronisk betalning; utnyttjande av kommersiella fordon; kollektiva transporttjänster; avancerade säkerhetsanordningar för fordon.

Teknologins och olika serviceformers utveckling innebär effektivare utnyttjande av trafiksystemen. Trafiken blir säkrare och smidigare bl.a. genom fordonsriktad informationservice, variabla hastighetsbegränsningar, automatisk trafikövervakning och effektiva ruttval. Kollektivtrafiken blir lättare att använda och klart effektivare genom att information om tidtabeller och biljettförsäljning förbättras (se t ex [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se)). Det blir också avsevärt lättare att byta mellan olika trafikmedel under resans gång. Den framtida teknologin kommer sannolikt att kunna lösa en del av de problem som den växande tunga trafiken orsakar. Teknologin kan sannolikt också minska de risker som orsakas av vinterväglag samt lösa problem som sammanhänger med bilars säkerhetsanordningar, skick och däck samt styrning och övervakning av trafiken.

Det internationella samarbetet får en ökad betydelse för trafikpolitiken, speciellt i gränsregioner som Öresundsregionen. Dylika samarbeten förutsätter att verksamhetsområdena samordnas på ett sådant sätt att det internationella, regionala och lokala arbetet bildar en integrerad helhet som kan inriktas på gemensamma mål. Till de viktigaste utmaningarna för EU:s trafikpolitik under den närmaste framtiden hör att anpassa en på en hållbar utveckling baserad trafikpolitik till de krav som den kraftigt växande trafiken ställer. Trafikens skadliga miljöverklningar skall lösas med metoder som bygger på IT-teknik (ITS) och samhälls-/områdesplanering samt på teknologisk och ekonomisk styrning. Åtgärder vidtas för att öka marknadsandelen för miljövänliga trafikformer samt för att främja användningen av multimodala transportformer och kollektivtrafik. Internationaliseringen innebär att prioriteringen av miljöfrågorna kommer att få en från säkerhetssynpunkt positiv inverkan på människornas val av transportform och på bilarnas genomsnittsalder samt på väg- och gatunätets skick. En förutsättning för att miljöaspekter skall kunna beaktas är också att trafiktillväxten kan dämpas, vilket i hög grad skulle påverka också trafiksäkerheten. I säkerhetsarbetet är det skäl att fästa särskilt avseende dels vid omständigheter som förändringar i verksamhetsmiljön bedöms påverka i negativ riktning, dels vid omständigheter som kan väntas bli påverkade i positiv riktning. De positiva effekterna kan inte, t.ex. i och med teknologins utveckling, emottas automatiskt utan de förutsätter aktiv medverkan av säkerhetsexperter. I flera fall förutsätts också medverkan av de politiska beslutsfattarna för att nya lösningar skall kunna tas i bruk. Det är

---

\* Referensnoter till detta kapitel återfinns sist i kapitlet (8.8).

vidare skäl att förebygga förändringar som påverkar säkerheten negativt, förutsatt att detta ligger inom möjligheternas gräns.

Intelligenta trafiksystem (ITS) definieras som användningen av en syntes av telekommunikationer, mikroelektronik och fordonsbaserade datorer för att styra väg- och kollektivtrafiken. Följande huvudtillämpningar kan räknas till intelligenta trafiksystem:

- Trafikstyrning (störningshantering, trafiksignalstyrning, motorvägsstyrning)
- Informationssystem (reseplanering, kollektivtrafik, parkering)
- Vägvisningssystem (regional trafikinformation, statiska och dynamiska navigationssystem)
- Automatiska betalssystem (vägtullar, områdesavgifter, dynamiska bilavgifter)
- Fordonskontroll (adaptiv farthållare, dynamisk hastighetsanpassning, övervakning av körförmåga)

## 8.2 OD Matriser

Information om människors resvanor i form av OD matriser (se Abrahamsson [1]) är den mest använda informationskälla för strategisk planering av transportinfrastrukturen. Trafikflöden till brukar utgöras av en matris som beskriver reseefterfrågan mellan olika områden. En sådan matris brukar benämnas OD-matris där O:et står för origin och D:et för destination.

Dessa OD matriser ger en uppskattning av hur personer förflyttar mellan två punkter under en viss tidsperiod (till exempel mellan hem och arbete). Känner man till detta för ett stort antal personer i ett område kan man därför dra slutsatser om hur trafiken kommer att fördela sig och är därför mycket användbart för planering av nya vägar och andra trafikslag. Geografiska data representeras ofta i form av zoner, som i fallet Öresundsregionen, kan knytas samman av ett flertal transport moder:

- Busslinjer
- Färjelinjer
- Flyglinjer
- Järnvägar (inkl. Spårvagnar, Tunnelbana, Light Rail, etc...)
- Vägar

Traditionellt togs reseefterfrågan som beskrivs i ODmatrisen fram genom resvaneundersökningar i hemmet eller på vägen. Arbetet var dock kostsamt och tidskrävande. Andra alternativ är att via ett antal "svarta slangar" på utsatta och viktiga väglänkar, erhålla information i form av trafikflödesdata om antalet resenärer. Ett attraktivt sätt att undvika dessa kostnader är att använda trafikräkningar tillsammans med en gammal OD matris som med hjälp av olika estimeringar ger upphov till en uppdaterad OD matris. En OD-matris kan sedan användas till samhällsplanering och för planering av rutter, där man till exempel kan man ta reda på; Kortaste, Snabbaste, Billigaste, Miljövänligaste eller kanske den Vackraste vägen. Restiden för en länk är en funktion av: Antal fordon och körfält, skyltad hastighet, vägtyp, längd.

Hur väljer kollektivtrafikanvändarna då sina linjer? Givetvis är det ofta beroende på var persons vanor och personlighet. Men man kan anta att de flesta försöker minimera reseuppföringen. Denna i sin tur beror på ett antal parametrar såsom: gång-, vänte-, åk- respektive bytestid samt givetvis reskostnaden.

Månad	MC	Personbilar	Fordon 6-9m	Bussar	Lastbilar	Totalt
Januari	66	319688	4311	2961	22508	349534
Februari	111	326419	4934	3132	22140	356736
<b>Totalt</b>	<b>177</b>	<b>646107</b>	<b>9245</b>	<b>6093</b>	<b>44648</b>	<b>706270</b>

Tabell 1: Trafik över Öresundsbron 2006<sup>107</sup>

I fallet Öresund så finns en riklig information som man får via betalstationerna på bron. I tabell 1 ovan kan vi se statistik över trafiken på bron de första två månaderna av år 2006. Till detta måste man lägga till personer som reser med tåg över bron för att få fullständig reseinformation. I Figur 1 kan man se information om trafiken på motorvägarna på Öresundsförbindelsen runt Köpenhamn, och motorvägarna runt Malmö där man har det etablerats trafikmätutrustningar, som samlar in data om trafiken. Utifrån data om medelhastighet och antal fordon beräknas och visas aktuellt trafikläge uppdelat i vägvavnitt på vägnätet på kartor som uppdateras automatiskt. Tillämpningen är resultatet av et samarbete mellan Vejdirektoratet, Öresundsbro Konsortiet och Vägverket om en gemensam visning af trafiksituationen i Öresundsregionen. Men tillämpningen visar bara större trafikleder och är inte detaljerad ner i gatunivå. Dessutom är området väldigt begränsat. För en effektiv samhällsplanering skulle vara mycket intressant att få fram mer detaljerad information än trafikflödet över bron samt några enstaka motorvägar. Det är av fundamental vikt att ha tillgång på mer detaljerad information för att kunna få planera nya vägar trafikleder, tåglinjer etc. Vi skall först gå igenom ett antal tekniker för att få fram trafikflödesdata med.

## Trafikräkneslang

Akkumulerande trafikräknare är en enkel räknare utvecklad för att registrera axelpar med hjälp av en trafikräkneslang som sensor. Räknaren är idealisk för insamling av data där det räcker med information om passerande antal axelpar.



Figur 1: Trafiken i Öresundsregionen<sup>108</sup>

<sup>107</sup> <http://osb.oeresundsbron.dk/trafficstat/yeardetails.php?lang=46>

<sup>108</sup> Tillämpningen är resultatet av et samarbete mellan Vejdirektoratet, Öresundsbro Konsortiet och Vägverket om en gemensam visning af trafiksituationen i Öresundsregionen. <http://vd.adapt.dk>

## Trafikanalysator

En trafikanalysator ytterst strömsnålt och lättroligt datainsamlingsystem konstruerat för att klara svåra förhållanden. Utrustningens funktion bygger på att man med hjälp av två gummi-slangar som läggs på körbanan med känt avstånd från varandra registrerar de förbipasserande fordonsaxlarnas passagetidpunkter. Mätenhetens hölje är vattentätt och slagfåligt. Registreras och lagras rådata i form av information av de passerande fordonsaxlarnas passagetidpunkter, vilket sker med hög noggrannhet. I en programvara som ligger i en bärbar dator eller PC sker en analys av insamlade tidsuppgifter och en klassificering görs av fordonstyp, fordonshastighet och körriktning. Mätning kan startas, kontrolleras och avslutas ute på mätplatsen alternativt startas och stoppas med hjälp av en stationär PC inne på ett kontor.

## Induktiva slingor

När induktiva slingor används som sensorer läggs två slingor i samma körfält. Med hjälp av dessa bestäms fordonsklass, hastighet och körfältsuppdelning.<sup>109</sup> Varje slingmodul hanterar två slingor. Upp till tre slingmoduler kan anslutas samtidigt, d v s trafiken kan registreras filuppdelat i upp till sex körfält. Även andra sensorer kan användas t. ex kan ett eller två slangpar anslutas för analys via axelarrangemanget vilket ger möjlighet till jämförande mätningar eller som tillfällig ersättning om en sling faller ut. Data kan lagras i mätenheten i form av enskilda fordon med uppgift om passagetid, fordonstyp, hastighet och riktning. Att spara uppgifter om enskilda fordon kräver dock stort minnesutrymme, därför summeras data i mätenheten normalt till antal fordon per fordonsklass och tidsintervall, med uppgift om medelhastighet och hastighetsklass. Se till exempel Kaliforniens så kallade PeMS system (California's performance measurement system) är delstaten har grävt ner över 26.000 sensorer under motorvägarna. Denna information används i forskningsändamål av Berkeley University.

## Trafikkameror

Man kan se dessa på flera ställen på Öresundsbron; kameror och antenner på stolpar och balkar. Kamerorna sitter monterade tillsammans med en laserskanner, som känner av när bilen passerar in och ut ur betalstationen. Den första kameran tar en bild på den främre nummerplåten och sedan fotograferar nästa kamera den bakre nummerplåten.

Bilderna tas i allmänhet med en infraröd blix, så det som syns är bara nummerplåten. I kamerorna beskärs bilderna till att bara visa nummerplåten för att inte belasta datorns minne för mycket. Den OCR-behandlas sedan direkt i kameran innan ett datapaket skickas iväg. Det innehåller förutom det tolkade registreringsnumret också två fotografier, uppgift om tid, plats och riktning. Om kameran lyckats tolka nummerplåten så lagras bilderna undan. Vi måste spara dem som bevis vid en eventuell tvist, det garanterar både integritet och rättssäkerhet. Skulle kameran inte kunna tyda registreringsplåten skickas bilderna för manuell granskning av två tolkar som jobbar oberoende av varandra. Smutsiga plåtar, dimma regn eller snöoväder slår ut alla försök till identifiering. Storbritanniens satsning på automatisk nummerplåtsinläsning (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) för övervakning av bilister. Landet bygger upp ett rikstäckande system av kameror som automatiskt (utan mänsklig inblandning) ska registrera varje fordons förflyttning och matcha fordonen mot ett antal databaser.

---

<sup>109</sup>En slang är i allmänhet en utrustning som ligger ovanpå vägen, en slinga ligger under asfalten. Slangen är känslig för tryck och slingan är en "metalldetektor".

## 8.3 Trafikinformation med hjälp av GSM-nätverk

Som redan har diskuterats tidigare är det mycket viktigt för planering och kontroll av trafiken att man kan samla in data på ett så snabbt och precist som möjligt. Av all möjlig trafikinformation så är O-D matrisen en av de viktigaste och mest använda metoder. Historiskt sett har man använt ett stort antal metoder för att få fram denna matris. För att ta några exempel så kan man använda sig av intervjuer (direkt i hemmen eller ute i trafiken), genom att räkna fordon med hjälp av induktiva ”slangar”, trafikövervakningskameror eller genom med matematiska metoder uppdatera gamla O-D matriser. De flesta av dessa ”traditionella” metoderna är antingen väldigt dyrbara och/eller inte tillräckligt exakta.

En annan typ av information som är intressant och viktig att mäta är flödet av fordon i ett visst vägvagnsnitt. Denna information kan samlas in i en mängd punkter i närhet av vägvagnsnitt som man vill kontrollera/analysera. En alternativ metod att samla in information är att använda sig av information som redan finns i mobiltelefon nätverket och som kan användas till att uppskatta flöden och hastigheter av fordon. Kostnaden för att samla in denna typ av information är mycket låg eftersom det inte installeras varken hård- eller mjukvara i GSM nätet. Dessutom är det en mycket snabb metod som skulle kunna användas i realtid precis som i fallet av induktiva givare fast utan installations och underhållkostnader.

Med ungefär lika många abonnemang som innevånare så är både Danmark och Sverige bland de länder i världen med störst antal användare. I EU i genomsnitt ligger antal användare av mobiltelefoni runt 90%. Detta gör att man kan ganska tryggt anta att ett fordon bör ha i genomsnitt minst en mobiltelefon ombord (men man kan dock inte vara säker på att den är påslagen). Detta har som påföljd att varje användare går i stort sett att följa hur de förflytta sig i det dagliga livet. Ett möjligt alternativ för att kunna estimeras en OD matris är genom använda viss mobiltelefon positioneringsinformation som mobil operatören ändå har tillgång till för att kunna administrera sitt nät. Mobiltelefonsystemet har ett system för att kunna hålla reda på var (inom vilket geografiskt område eller inom vilken antens teckning) som en abonnent befinner sig. Denna information kan man, efter kryptering för att inte kränka integriteten, använda för trafikflödesmätning.

I ett EU direktiv (E-112, Europa 2002/22/EC) krävs det för att kunna lokalisera inkommande samtal (fasta linjer och mobil). Detta skall användas vid olyckor för att kunna lokalisera var olyckan skett, avstånd till närmaste räddningsfordon samt att beräkna snabbaste väg till olycksplatsen och sedan till närmsta sjukhus. I USA finns E911<sup>110</sup> där alla operatörer ska ha stöd för detta och som skall ha en exakthet av 50 m vid 67% av tillfällena samt 150 m 95% av gångerna.

Om detta system kan man läsa i en rad artiklar som publicerats de senaste åren. Bolla (2000) [4] presenterar en modell där man uppskattar trafiken med parametrar som man får från positionering av mobiltelefoner. Novell (2001) [11,14] har gjort flera forskningsprojekt om hur man kan använda anonyma positioneringsdata från mobiltelefoner för att uppskatta, blanda annat, hastighet och tid för en rutt. Andra forskare som Sohn [15] eller Akin [3] använder data från mobiltelefoner för att uppskatta OD matriser eller Cayford (2003) [5] som har undersökte de viktigaste parametrarna som bör beaktas som t.ex. precision, mätfrekvensen och antal positioneringar som behövs för att få fram korrekta trafik flöden, hastigheter etc. Utav de sistnämnda parametrarna så är det precisionen som är mest relevant. Den bästa precision man kan

---

<sup>110</sup> [www.fcc.gov/e911/](http://www.fcc.gov/e911/) FCC: Federal Communication Committee

få av ett GSM nät, utan extra installationen varken i antennerna eller i mobiltelefonerna, är noggrannhet i nivå med cellstorleken. Det vill säga det beror på basstationen där mobilen är uppkopplad för tillfället. Denna noggrannhet beror alltså på teckningsradien av en antenn vilket i tätbebyggda områden är cirka 200 meter i tätbebyggda områden och mellan 5 till 20 km på landsbygden. Men det finns en stor mängd av teknik som väsentligt kan förbättra precisionen, man kan dela in positioneringsteknikerna i två kategorier; terminalbaserad positionering och nätverksbaserad positionering. Swedberg, (1999) [16] Terminalbaserad positionering innebär att det är terminalen (enheten) som själv räknar ut sin position. Nätverksbaserad positionering innebär att terminalens position beräknas i det tillgängliga nätverket. Det finns idag ett flertal olika tekniker för positionering av mobila enheter som alla har sina styrkor och svagheter. Exempel på detta är OPTIS (Optimerad Trafik I Sverige) projektet och är ett väginformatikprojekt, dvs. det bygger på användningen av IT i vägtrafiksystemet. Projektet initierades i syfte att få fram en bra och kostnadseffektiv metod för insamling av trafikdata för trafikantinformation. Då god trafikantinformation påverkar trafikanters beteende och därmed utnyttjandet av vägtransportssystemet nås även positiva trafik- och miljöeffekter. Mot den bakgrunden har OPTIS ingått som en del i ”Gröna Bilen”, som är ett samverkansprogram mellan staten och fordonstillverkarna för att utveckla mera miljöanpassade fordon. OPTIS probekoncept är oberoende av teknik för positionering och trådlös dataöverföring. För fältprovet valdes GPS för probens positionering samt GSM/SMS för överföring av positioner till servern. OPTIS centralen tar emot inkommande positionsrapporter på SMS från Vodafones SMSserver. Positionerna jämförs mot vägnätet, restider räknas ut på enskilda väglänkar och lagras per probe i en restidsdatabas. Varje minut sammanställs trafikläget länk för länk genom att väga samman restider för alla prober som rapporterat på länken under den gångna minuten.

Med tanke på de extra kostnader som uppstår med modifikationer i nät respektive terminal. Dessutom är det svårt att installera extra mjukvara än i bara en liten del av befintligt antal terminaler och detta har som följd att datamängden blir en bråkdel. Det har därför visats att den bästa tekniken är därför att använda befintligt GSM nät utan någon som helst förändring. Även om precisionen inte blir optimal kommer den datamängd man har att utvärdera bli i stort sett heltäckande.

Redan idag existerar ett antal pilotprojekt som använder denna alternativa teknik. Alla har visat mycket bra resultat och att det är möjligt att implementera tekniken för i större skala. Trots detta och trots att det är tillförlitlig och billig trafikdata man kan få fram så är inte tekniken kommersiellt använt för trafikändamål varken i städer eller ute på större motorvägar. Det främsta problemet beror på problem med att få direkt tillgång till data från mobiloperatörerna. Dessutom finns det inte i regelverket klara regler eller lagar för hur man skall hantera den personliga integriteten med denna och liknande teknik. Trots detta har forskare som till exempel Ahas och Ülar [2], Ratti [12], Rose [13] använt denna teknik utan att den personliga integriteten är i fara genom att de fått omkodade och anonyma nummer av operatören. Denna teknik har en antal viktiga fördelar såsom:

- Stor datamängd som kan användas vilken är proportionell med mobiltelefon penetrationen.
- Vilken geografisk region som helst kan övervakas eftersom GSM systemet har en nästan fullständig teckningsgrad.
- Inga extra element behövs installeras varken i fordonen eller i GSM nätverket.
- Data kan (och bör) samlas i realtid.

## 8.4 Nyttoeffekter

Nyttoeffekter kan uppdelas i två delar; effekter för administrationen (vägverk, banverk, kommuner, etc.) och effekter direkt till resenärer.

Nyttoeffekter för administrationen där samhällsplanering är ett viktigt instrument för att långsiktigt skapa förutsättningar för ett miljöanpassat transportsystem. De vattentäta skott som ofta finns mellan exempelvis planering av bostäder och kollektivtrafik behöver brytas upp. Detta kan framstå som självklart och nödvändigt i de mer tätbefolkade områdena i Öresundsregionen.

Om trafikinformation också på ett effektivt sätt kan distribueras till fordon möjliggörs att ge resande information om resans aktuella läge i förhållande till det planerade läget. Effekter och lösningar på problem på grund av förseningar kan därmed också på ett effektivt sätt skickas direkt till resenären. Trafikant- och resenärsinformation är ett sätt att genom information med hög tillgänglighet och kvalitet uppnå att trafikanten/resenären väljer ett resebeteende, som gynnar såväl den enskilde som det kollektiva intresset av ett högt kapacitetsutnyttjande och högre säkerhet. Information till trafikanten/resenären är ett medel för att stödja denne vid planering och genomförande av transporter. Trafikant- och resenärsinformationen riktar sig alltså till den enskilde individen dels före genomförandet av resan, s.k. pre-trip information och dels under själva genomförandet av resan, s.k. on-trip information.

Pre-trip information avser att underlätta val av väg och färdmedel samt vid planläggning vid nyttjande av flera transportmedel, s.k. multimodalitet med konsideration till restid, kostnad, bekvämlighet, funktionshinder, miljöbelastning eller egna preferenser.

On-trip information syftar till att under resans genomförande stödja trafikanten genom att informera om trafikstörningar eller andra händelser som kan påverka genomförandet av resan, informera om förseningar och ge underlag för omplanering av resan genom nytt vägval eller annat transportslag så att trafikanten ges förutsättningar för medvetna val. Såväl pre-trip som on-trip information ger påföljderna hög tillgänglighet, hög trafiksäkerhet och låg miljöbelastning i transportsystemet.

Viktiga målgrupper för trafikantinformationen är resenärer och särskilt pendlare i områden med stor trafikdensitet där speciellt övergången mellan olika transport- och trafikslag underlättas. Även yrkesförare såväl vad gäller transporter av gods som av personer kommer att vara målgrupp.

## 8.5 Fartygstrafikinformation

En funktion för s.k. VTS (Vessel Traffic Service) eller VTIMS (Vessel Traffic Information and Management System) finns för vissa av de mer trafikerade hamnarna och särskilt tättrafikerade farledsområden. Från en landbaserad station får fartygen i området via radio information om andra fartygsrörelser i området och andra eventuella hinder med mera. VTS-centralen i land sammanställer sin lägesbild utifrån inrapporterade fartygspositioner, radarbilder och i framtiden även utifrån AIS-information (Automatic Identification System).

I Sverige finns VTS-funktioner eller trafikinformationscentraler (TIC) för farledsområdena kring de flesta större hamnarna. Trafiken genom Öresund kommer också från och hösten 2006 omfattas av en VTS-funktion som överblickar området. Denna funktion kommer att ligga i en

myndighetsliknande organisation stationerad i Malmö men med en svensk/dansk personal. Det vill säga trafikkontrollen kommer att skötas gemensamt av de bägge länderna. (Se vidare kapitel 11 i denna rapport). En logisk fortsättning vore att skapa ett liknande system för lands- trafik. Dock som kommer att nämnas i sektionen om Individens integritet så är det ganska stor skillnad på både lagstiftning och mentalitet kring denna fråga om man jämför Sverige och Danmark.

## 8.6 Individens integritet

När man ändå kan identifiera fordon och/eller personer skulle man också kunna använda detta för att på något sätt identifiera annan brottslighet. Genom att scanna alla skyltar till exempel, vilket skulle gynna allmänheten. Det viktigaste målet med ett trafikövervakningssystem är att beräkna flöden, sänka hastigheten och minska antalet dödade, vi håller oss till det. Men möjlighet finns att bygga in annan övervakning i skåpen. Man skulle också kunna bygga ett system för att försöka upptäcka brott som smuggling eller motsvarande. Men det stupar på både dansk och framförallt svensk rättspraxis om att skydda individens integritet.

Både Öresundsbron och de i Stockholm aktuella biltullarna riskerar att generera detaljerade elektroniska fotspår. Men man skulle behöva skydda individen genom kryptering, anonymisering och andra så kallade integritetsskyddande teknologier (det är inte självklart att sådant alltid kommer att vara tillåtet). Är det överhuvudtaget möjligt att lagstifta om att individens rätt att utföra grundläggande vardagsaktiviteter utan att avslöja sin identitet, t ex köpa mat, röra sig på allmän plats, köra bil, resa kommunalt? Med övervakning av mobiltelefoner, trafikkameror och ansiktsigenkännande övervakningskameror, riskerar anonymiteten att försvinna.

På förslag från fyra länder – däribland Sverige, som är drivande – förbereds inom EU införande av obligatorisk lagring av så kallade trafikdata från elektronisk kommunikation. Det innebär att teleoperatörer och internetleverantörer ska åläggas att spara information om sådant som vilka vi ringer, SMS:ar (och när), var vi befinner oss geografiskt när mobiltelefonen används, vilka sajter vi besöker och vilka vi mailar och får e-mail från. All information ska tidsstämplas, och sparas under en viss tid (6 – 48 månader har diskuterats). Syftet är att informationen ska kunna användas av polisen vid brottsbekämpning. Även om inte själva innehållet i e-mail och telefonsamtal sparas rör det sig om ur integritetsperspektiv mycket känslig information, som med automatiska verktyg för ”data mining” och mönsterigenkänning kan användas för att kartlägga människors relationer, intressen, åsikter, hälsa och liknande. I fel händer kan informationen förorsaka en individ stor skada genom att skapa ett samhälle i stil med George Orwells ”1984”. Samtidigt kan denna information vara mycket värdefull för trafikplanerare genom att den kan användas till att få fram trafikflöden och OD-matriser som har beskrivits ovan.

Också i Danmark finns det liknande lagförslag. Enligt Sveriges Radio så finns det flera konkreta förslag till skärpt antiterrorlagstiftning ligger på regeringens bord. De är tillsammans 49 stycken, bland andra:

- En rad punkter handlar om skärpt övervakning av tele- och datakommunikationer.
- Teleoperatörer ska tvingas utan vidare lämna ut upplysningar om abonnenter och avlyssning ska kunna ske utan domstolsbeslut.
- Utbyggd video- och tv-övervakning ska ske på offentliga platser, vid olika trafikknutpunkter.

Mentaliteten i Danmark är emellertid betydligt öppnare för säkerhets och övervakningssystem än i Sverige. I tåg, bussar och tunnelbana finns det övervakningskameror för att skydda medborgaren och detta ses som betydligt mer positivt än vad det gör i Sverige. Lagstiftningen tillåter också detta i mycket större grad.

## 8.7 Slutsats

Med modern IT teknik kan man bygga upp ett mycket tillförlitligt, snabbt och relativt billigt trafikövervakningssystem. Detta system är viktigt för att kunna planera och bygga ut transportinfrastrukturen i Öresundsregionen. Många komponenter som behövs för ett dylikt system finns redan tillgängligt till exempel betalningssystemet och kameraövervakningen på bron, mobiltelefon system och på vissa större leder finns också induktiva slingor för beräkning av trafikflöden och hastigheter. Vad som skulle behövas är ett system som integrerar all tillgänglig information som sedan kan användas av stat och kommun eller användas för att ge feedback till trafikanterna om ruttval, trafikolyckor och dylikt. Som ovan nämnts så skulle det ha många fördelar att kunna skapa ett gemensamt dansk-svenskt trafikövervakningssystem liknande det som redan planeras för trafiken med fartyg över Öresund (se kapitel 11). Genom ett sådant system skulle man kunna optimera trafiken för att minska miljöeffekter som buller, avgaser från fordonens motorer samt för att se till att fordon med farligt gods övervakas. Det största hindret för att kunna skapa en sådan myndighet är de stora skillnaderna i lagstiftning mellan länderna och dessutom skillnaden i mentalitet hos befolkning och beslutsfattare.

Det finns tyvärr en baksida på ett sådant ITS system som beskrivits, nämligen den personliga integriteten. Men som också har redovisats så håller en betydligt mer integritetskränkande antiterrorlagstiftning att gå igenom både i Danmark och i Sverige. Men det intressanta i sammanhanget är att den information som ändå kommer att lagras för antiterror/brotts bekämpning kan användas till trafikövervakning eller trafikstatistik!

## 8.8 Notförteckning

1. Abrahamsson T. (1998). Estimation of Origin-Destination Matrices using Traffic Counts—A Literature Survey. Technical Report IR-98021, International Institute for Applied Systems Analysis, 1998.  
<http://netec.mcc.ac.uk/WoPEc/data/Papers/wopiasawpir98021.html>
2. Ahas R., Ülar M. (2005). "Location based services—new challenges for planning and public administration?". *Futures*, 37:6 547-561
3. Akin D. and Sisiopiku V.P. (2002). "Estimating Origin-Destination Matrices Using Location Information from Cell Phones." Proceedings of 49th Annual North American Meetings Of The Regional Science Association International, Puerto Rico.
4. Bolla R., Davoli F., Giordano F. (2000). "Estimating road traffic parameters from mobile communications". 7th World Congress on ITS. Torino.
5. Cayford R. and Johnson T. (2003). "Operational Parameters Affecting Use of Anonymous Cell Phone Tracking for Generating Traffic Information". 82th TRB Annual Meeting.
6. Chen, C., Varaiya, P. and Kwon, J. (2005) An Empirical Assessment of Traffic Operations. Proceedings of the Fifteenth International Symposium on Transportation and Traffic Theory (15th ISTTT, Maryland, US), Pergamon, New York, 2005.

7. PeMS, Freeway Performance Measurement System  
<http://pems.eecs.berkeley.edu/Public/>
8. Petersen, T. (2004). Öresundsregionen före och efter den fasta förbindelsen -  
- Sammanfattning av ett forskningsprojekt. Metoder, tillämpningar och resultat.  
TRITA-INFRA 04-041, KTH, Dept. of Infrastructure, 2004.
9. Kummala J. (2002). "Travel time service utilising mobile phones". Finnish  
Road Administration, Helsinki. Finnra Report 55/2002. 67pp.
10. Kwon, J. and Varaiya, P. (2005). Real-Time Estimation of Origin-  
Destination (O-D) Matrices with Partial Trajectories from Electronic Toll Collec-  
tion Tag Data, Transportation Research Record no. 1923, Transportation Research  
Board, pp. 119-126.
11. Lovell David J. (2001). "Accuracy of speed measurements from cellular  
phone vehicle location systems". ITS Journal Vol. 6, No. 4, pp. 303-325.
12. Ratti C., Pulselli R. M., Williams S., Frenchman D. (2005). "Mobile Land-  
scapes: using location data from cell-phones for urban analysis". Environment and  
Planning B – Planning and Design.
13. Rose, Sekercioglu, Ygnace, (2004) Mobile phones as traffic probes  
[http://civil.eng.monash.edu.au/its/caitrhome/prevcaitrproceedings/caitr2004/GRose\\_CAITR2004.pdf](http://civil.eng.monash.edu.au/its/caitrhome/prevcaitrproceedings/caitr2004/GRose_CAITR2004.pdf)
14. Smith Brian L., Pack Michael L., Lovell David J. and Sermons M. William  
(2001). "Transportation management applications of anonymous mobile call sam-  
pling". Proceedings of the 11th Annual Meeting of ITS America, Miami, FL.
15. Sohn K. Dynamic Estimation of Origin-Destination flows Using Cell  
Phones as Probes. SDI 2004-R-04. Department of Urban Transportation. Seoul De-  
velopment Institute. Korea. 2004.
16. Swedberg, Göran (1999), "Ericsson's Mobile Location Solution" Ericsson  
review No.4 1999
17. Ygnace J-L. (2001). "Travel Time/Speed Estimates on the French Rhone  
Corridor Network Using Cellular Phones as Probes". Final report of the SERTI V  
program, INRETS, Lyon, France. 148pp.
18. Virtanen J. (2002). "Mobile phones as probes in travel time monitoring"  
Finnish Road Administration, Helsinki.
19. White J., Wells I. (2002). "Extracting origin destination information  
from mobile phone data". Road Transport Information and Control. Eleventh Inter-  
national Conference on (Conf. Publ. No. 486). pp. 30-34.



## 9 Moms – skattebarriär som kan förenklas?

### *Michael Serk*

Skattebarriärer när det gäller moms behöver inte alls handla om hur hög eller låg skatten är, utan kan snarare handla om hur och när skatten debiteras.

I en alltmer globaliserad företagsvärld kan goda nationella fiskala tekniska lösningar inom ramen för EU:s momssystem skapa konkurrensfördelar för enskilda medlemsländer när det gäller internationella etableringar av centrala varulager, speciellt när det gäller varor från länder utanför EU.

### 9.1 Momssystem som barriär eller etableringsgrund

Varifrån kommer moms? Mervärdesskatt eller moms är en europeisk omsättningsskatt som blev introducerad i Frankrike 1953 som första land under beteckningen TVA (taxe sur la valeur ajoutée). Inom EU spreds sedan momsen till samtliga medlemsländer successivt. I stora delar av den industrialiserade världen har skattesystem som liknar moms införts.

#### Konsumtionsskatt i flera led

Moms är en generell skatt på konsumtion och tas ut som en procentsats på värdet av levererade varor och tjänster. Moms fungerar som en skatt i flera led, vilket innebär att skattskyldiga personer, vanligtvis företag, är skyldiga att lägga på och debitera moms vid leverans till kunder – samtidigt som skattskyldiga personer vid redovisning och betalning till staten får dra ifrån den moms de i sin tur har betalat till sina egna leverantörer. Således betalar skattskyldiga personer bara in moms på nettoförädlingsvärdet av deras verksamhet. Slutkonsumenter som vanligtvis är privatpersoner, är inte skattskyldiga och har därför ingen avdragsrätt – de betalar hela momsen på vad de konsumerar. Moms är en nationell eller territoriell skatt, vilket innebär att det som konsumeras inom en nations territorium ska beskattas inom denna nations territorium. Det som konsumeras utanför en nations territorium, t ex export är därför undantaget från beskattning i landet varifrån varorna kommer. Vid import tas moms ut i samband med att varor kommer in i nationens (skatte)territorium.

#### Självreglerande skatt?

Flera länder hade någon form av omsättningsskatt direkt mot konsumentledet innan man införde moms. Företagen behövde då i regel inte debitera varandra någon omsättningsskatt utan i stort sett allt togs ut i detaljhandelsledet. När moms successivt introducerades i Europas länder för cirka ett halvsekel sedan kunde staten genom att skatten togs ut i flera led reducera risken att förlora all moms vid exempelvis en konkurs i detaljhandelsledet eftersom moms redan hade inbetalts i flera tidigare led i förädlingskedjan. Momssystemet ansågs vara självreglerande när staten drog in skatt i flera led och därigenom inte riskerade stora skatteförluster.

Dagens ökade koncentration inom detaljhandeln gör att det idag kanske hade varit enklare att ha en omsättningsskatt bara i konsumentledet utan att riskera att förlora så mycket momsintäkter som när det var flera mindre aktörer. De övergångsregler som infördes vid införandet av EU:s inre marknad 1993 har medfört nya möjligheter till momsbedrägerier som sannolikt kostar EU:s medlemsländer miljardbelopp årligen. Momssystemet har därför blivit ihålligare.

## Moms inom EU

Moms i EU före 1993: Fördraget i Rom 1957 om den europeiska ekonomiska gemenskapen (EEG) hade som mål att man skulle undanröja ekonomiska barriärer mellan medlemsländerna och längre fram kunna skapa en gemensam [inre] marknad. Som följd av EEG-fördraget antog Ministerrådet 1967 ett första direktiv om harmonisering av medlemsländernas lagstiftning om omsättningsskatter (67/227/EEG). Vid denna tidpunkt hade fortfarande inte Belgien eller Italien infört moms. Tio år senare antogs det sjätte momsdirektivet (77/388/EEG) som är ett ramdirektiv som i konsoliderad form är på cirka 100 sidor text och behandlar vad som är skattskyldiga varor och tjänster, när skattepliktig omsättning sker, var skattepliktig omsättning sker, ramar för vilka procentsatser ett enskilt medlemsland får tillämpa, hur många olika procentsatser ett medlemsland får tillämpa, vissa undantag och frivilliga tillämpningar mm. Varje medlemsland ska anpassa sin moms lagstiftning så att den överensstämmer med direktivet. Sjätte momsdirektivets stora ledord är också harmonisering och är det ramverk som efter ett större antal ändringar gäller än idag. Tanken var att direktivet skulle ha ersätts med ett helt nytt ramverk år 1997, men istället har vi ett övergångssystem sedan 1993. Före 1993 var all omsättning mellan EU:s medlemsländer export/import. I momshänseende var det ingen skillnad om man sålde varor till ett medlemsland eller till ett land utanför EU – det var i båda fallen export. Omvänt fick man alltid betala importmoms när man köpte varor oavsett land. Förutom det att medlemsländerna tillämpade olika momssatser fanns det skattebarriär i form av att man skulle betala importmoms när man köpte från ett annat land – eller betala importmoms om man tog in en vara till ett annat EU-land för att sälja varan därifrån.

Ministerrådet enades 1991 om att införa övergångsregler i samband införandet av den inre marknaden 1993 som skulle ersättas av ett nytt definitivt momssystem 1997. I de nya övergångsreglerna försvann begreppen export och import vid varuhandel mellan EU:s medlemsländer istället blev gemenskapsintern försäljning och gemenskapsinternt förvärv. Nu behövde skattskyldiga personer inte längre betala importmoms när varor gick mellan EU:s medlemsländer eftersom köparen i det andra landet genom angivande av sitt momsnummer teknisk kunde flytta hem beskattningen genom att samtidigt påföra och dra av momsen i sin egen deklARATION – oftast utan att betala någonting alls. På så vis kan därför varuhandel stimuleras i gränsområden mellan två EU-länder när varor kan köpas från det andra landet utan man att fysiskt betalar moms, medan moms måste betalas på varor som köps inom det egna landet. Man kan således tala om en omvänd barriär som kan bidra till en ökad ekonomisk aktivitet mellan länder.

## Problem med dagens övergångssystem

Även om fördelarna med dagens övergångssystem (ökad ekonomisk aktivitet mellan medlemsländerna) är stora jämfört med hur det var före 1993 finns det problem. Möjligheterna att leverera gemenskapsinternt utan att lägga på moms kan missbrukas i så kallade karusellaffärer, där exempelvis något ”köps” av ett företag inom det egna landet och ”säljs” vidare gemenskapsinternt till ett företag i ett annat EU-land. Med ”målvakter” (i Sverige direktör och styrelse rekryterad utanför Systembolaget) kan då personerna bakom de två företagen få tillbaka ”betald” moms på ”köpet”, personligen ta momspengarna och därefter försätta företagen i konkurs. Denna och liknande typer av ”affärer” beräknas kosta skattebetalarna i EU:s medlemsländer åtskilliga miljarder årligen. För att motverka detta har därför ett ökat samarbete mellan olika skattemyndigheter i EU:s medlemsländer inletts sedan ett antal år.

Kommissionen (som har monopol på att framlägga förslag till lagstiftning inom EU) har framlagt flera förslag på någon form av ursprungsprincip för moms inom EU. I huvudsak bygger dessa förslag på att medlemsländerna harmoniserar skattesatserna och avdragsrätten

för moms hos skattskyldiga personer mer eller mindre fullt ut, att man vid omsättning av varor och tjänster EU alltid skulle lägga på moms vid omsättning av varor och tjänster samt att skattskyldiga personer kan dra av ingående från samtliga medlemsländer i det egna landets deklaration. Ministerrådet har inte kunnat enas kring något av förslagen eftersom varje land har vetorätt i på skatteområdet inom EU. Till exempel har Sverige land lagt in sitt veto mot att högsta skattesats ska få vara 25 %, vilket motverkar en harmonisering av skattesatser. Övergångsreglerna, som skulle finnas mellan 1993 och 1996, är nu inne på det 14:e året. Det är svårt att idag se att de inte skulle bli kvar ytterligare en tid.

## **Moms och etableringsland i EU**

När varor köps från ett land utanför EU ska importmoms betalas i det EU-land som varorna ankommer till. När varorna väl är inne i ett EU-land kan varorna säljas vidare därifrån gemenskapsinternt till andra EU-länder utan att man då behöver lägga på moms. Även ett företag från ett land utanför EU kan momsregistrera sig i ett EU-land och därifrån utnyttja fördelarna med gemenskapsinterna försäljningar och köp inom EU.

Ett företag från ett land utanför EU får i regel betala importmoms och momsregistrera sig i det EU-land när man tar in varor till. Även ett företag som är etablerat utanför EU och är momsregistrerat i ett EU-land kan utnyttja fördelarna med att vid gemenskapsinterna försäljningar inte behöva lägga på moms eller vid gemenskapsinterna köp inte behöva betala moms. Därför kan ett företag etablerat utanför EU mycket väl välja att ta in allt man säljer till EU via ett enda EU-land och därifrån sälja allt till alla andra EU-länder.

Eftersom företag i egenskap av skattskyldig person inte betalar moms men väl kan få finansiera moms, kan rent finansiella faktorer som likviditetsbehov och kostnaderna för likviditeten vara avgörande för i vilket EU-land exempelvis ett USA-företag väljer att momsregistrera sig, hyra lager och i övrigt bedriva sin EU-verksamhet ifrån.

## **9.2 "VAT Deferment Oresund"**

Nederländerna är det land i EU som utmärker sig framför andra genom att framgångsrikt dra till sig etableringar av internationella verksamheter från företag etablerade utanför EU (inte minst från USA) genom ett förmånligt momssystem för importvaror – "VAT Deferment Scheme". I praktiken innebär det att importmomsen inte behöver finansieras genom fysisk betalning. Importmomsen tas helt enkelt upp i deklarationen samma period som företaget gör avdrag för samma moms.

Varför ska man som exempelvis USA-företag ta in varor till EU via ett EU-land där man måste finansiera importmomsen på varorna när man undgår det helt i ett annat EU-land? De EU-länder som bäst lyckas dra till varuhandelsimport från företag etablerade utanför EU skapar ju samtidigt lokala kringtjänster såsom lagerhantering och annan logistik i det egna landet och därmed ökad lokal sysselsättning och ökad lokal ekonomisk aktivitet.

Några av de länder förutom Nederländerna som i någon omfattning idag tillämpar "VAT Deferment" är exempelvis Danmark och Tyskland. I Sverige måste importmoms betalas fysiskt vid gränsen hos Tullverket eller via momsfaktura från speditör. Dessutom finns det tidsmässiga restriktioner i avdragsrätten i momsfakturor från speditör som verkar i motsatt riktning jämfört med "VAT Deferment".

### 9.3 Slutsats

Det borde vara en nackdel för den svenska sidan av Öresundsregionen att inte ha någon form av "VAT Deferment". Eftersom det är slutkonsumenten som betalar momsen medan skattskyldiga personer däremot kan betungas med likviditetspåfrestande utlägg för momsen borde det inte vara oöverstigligt att också från svensk sida att införa någon form av "VAT Deferment".

För Öresundsregionen som helhet borde det både i Danmark och i Sverige finnas förmånliga importmomsregler som för företag etablerade utanför EU som oavsett vilken sida av Öresund man väljer upplevs som attraktiva vid val av EU-land för att ta importera varor till EU.

Det finns annars redan andra regioner i EU såsom Nederländerna som framgångsrikt har lyckats dra till sig importföretag etablerade utanför EU.

# 10 Gemensam planering i Öresundsregionen

**Carl-Magnus Carlsson**

Följande kapitel kommer att utgå från en diskussion om behovet av en omvärldsanalytisk helhetssyn på transportutvecklingen i Öresundsregionen. I spåren av globaliseringens effekter och den ökade sårbarheten i samhällets planering diskuteras möjligheter för en Öresundsregionens gemensam planeringsfunktion inom infrastruktur- och transportområdena. Frågan har redan lyfts av bl a Jeppesen & Pedersen (2005) *Regional trafikplanlægning frem mod 2015*, där vikten av ömsesidig förståelse för planprocessens utformning särskilt framhålls.<sup>111</sup> I detta kapitel diskuteras frågan vidare utifrån ett lite annat perspektiv; olika planeringsstrategier som relateras till olika ledningskulturer i Danmark och Sverige. Huvudfrågan är; *kan man planera bort barriärer i Öresundsregionen?* Konkret föreslås en gemensam infrastrukturmyndighet i regionen.

Den fortsatta diskussionen utgår från två olika sätt att se på samhällets planeringsansats. Skillnaden mellan dessa ansatser kan tyckas hårfin. Såväl valet av t ex infrastruktuursatsningar som resultatet av dem kan bli det samma. Skillnaden ligger i synen på *varför* och framförallt *hur* planeringen görs, och spelar en avgörande roll i analysen av ett Öresundsövergripande planeringsarbete.

- Skall planeringen vara konkret och långsiktigt förebyggande?

En omvärldsanalys genererar några scenarion som kan relateras till infrastruktuursatsningar med olika tänkta effekter, vilka kan rangordnas, utifrån en vision om det goda samhället. De bästa av dessa väljs successivt efter att planerna uppdateras i relation till reviderade omvärldsanalyser. Fokus är planens konkreta innehåll/projekt, och att projekten sätts igång för att förebygga negativ utveckling och skapa positiva effekter. Visionen som skall uppnås blir nästan överordnad verkligheten. Utredningsarbetet löper parallellt med projektet. Planeringsarbetet karaktäriseras ofta av en slags konsensus-syn på såväl planeringsprocessen som planeringsresultatet, vilket ofta gör det utslätat och motverkar det visionära. Målet är att *skapa* positivt och förebygga mot negativt. Metoden kan sägas vara utbudsstyrd men balanserad med stor planering, men också mycket ”action” i verksamheten. Problemet med denna ansats är att planeringen eller dess effekter kan slå mycket fel, samtidigt som kostnaderna då kan bli höga. Sammantaget kan man kalla detta en *proaktiv* ansats som fungerar bra när man känner möjliga utfall och sannolikheter för dessa, har stora resurser och är hyfsat överens om de långsiktiga målen

- Skall planeringen vara flexibel och åtgärdande?

En omvärldsanalys ger några scenarion som visserligen relateras till olika infrastruktuursatsningar med olika tänkta effekter, och rangordnas, men dessa väljs emellertid först sedan en viss omvärldsförändring (med tillhörande scenario) verkligen har inträffat. Beslut om satsning fattas utefter omvärldsförändringen, sedan den kunnat verifieras med någon viss indikator. Fokus är omvärldsförändringen och omvärldsanalysen, som skapar rimlig handlingsberedskap för att sätta in snabba åtgärdsprojekt mot negativ utveckling eller stärka positiv utveckling. Utredningsarbetet är *förhoppningsvis* klart när det behövs, eftersom omvärldsanalysen ska vara ständigt aktuell. Målet blir här att *stärka* positivt och motverka negativt. Metoden kan sägas vara efterfrågestyrd och tämligen obalanserad.

---

<sup>111</sup> Jeppesen, Sara Lise och Pedersen, Erik Stilling (2005) *Regional trafikplanlægning frem mod 2015 - Visioner og metoder med udgangspunkt i Öresundsregionen*, CTT, Danmarks Tekniske Universitet, s 70 f. Här lyfts bl a Öresundskommitténs stora roll i skapandet av sam-syn fram. Frågan diskuteras även, utifrån andra utgångspunkter, i bl a Olsson & Sevandersson (2005) *Öresundsregionen – en potentiell logistikhubb?* LTH/Öresund Logistics, s 152 f, vilket stärker argumentet.

Sannolikt blir andelen ”action” i verksamheten totalt sett lägre, i väntan på omvärldsförändringarna, medan samtidigt en stor del av planeringsarbetet riskerar ske i onödan. Problemet med denna planeringsstil är uppenbart att den kan reagera för sent, men den torde ändå kunna benämnas en *reaktiv* ansats som kan fungera bra när osäkerheten mycket stor.<sup>112</sup>

I många sammanhang då dansk och svensk företagsorganisation, -kultur och olika ledarstilar diskuteras brukar det framhållas hur man i Sverige lägger stor vikt vid planering, konsensus kring visioner om utvecklingen och sedan genomförande i enighet. Det uppsatta målet skall nås – till varje pris. I Danmark sker istället en ständig anpassning till vad som är på gång, hur omvärlden utvecklas, och vad verkar bra för stunden.<sup>113</sup> Elaka tungor i Sverige talar om dansk krämarmentalitet mot svenskt folkhem, medan motsvarande tungor i Danmark dristar sig till uttryck som dansk flexibilitet, eller som nu mycket kommit att debatteras ”flexicurity”, mot det svenska Förbudssamhället.<sup>114</sup>

Nog tycks de ovan presenterade strategierna *proaktiv* respektive *reaktiv* planering (i den betydelse begreppen givits här!), starkt påminna om skillnaderna mellan dansk och svensk företagskultur, där den svenska skulle likna *proaktiv* planering och den danska *reaktiv*. I den pågående och alltmer utmanande globaliseringen som alla utsätts för, såväl danskar som svenskar, tycks det som att allas planeringsförutsättningar har förändrats. Omvärldsförändringarna tycks lite mer föränderliga än vanligt, sett med danska ögon, samtidigt som den svenska förankringskulturen riskerar att ta allt för lång tid. Detta dilemma diskuteras i föreliggande rapport också av Abrahamsson & Pedersen i kap 12.5, fast då ur företagets perspektiv. Jag kommer här att argumentera för att en helt ny situation som denna skapar radikalt förändrade förutsättningar även för samhällsplaneringsfunktionen. Samtidigt skapar det inte bara möjligheter till lärande och samarbete över Sundet, utan dessutom ett skriande behov! Från den svenska traditionen kan man hämta eftertänksamhet, vision, handlingskraft och envishet, från den danska omvärldsanalys, diskussion, handlingsberedskap, snabbhet i reaktion och öppenhet för att tänka om och byta spår. Detta gör att de två planeringsansatserna skulle kunna syntetiseras till en tredje, anpassad efter regionens olika planeringstraditioner och anpassad efter de nya krav som globaliseringen ställer.

## 10.1 Omvärldsanalys för strategisk transportinfrastruktur

Grunden i varje god planering - oavsett planeringsansats – är en väl genomförd omvärldsanalys. För att omvärldsanalysen skall vara fruktbar och kunna styra planeringen mot de områden som är mest i behov av planerade åtgärder, krävs det dessutom ett tvär- eller flervetenskapliga angreppssätt. Omvärldsanalys i sig är emellertid inte ett entydigt begrepp. För det första måste man definiera omfattningen. Rör analysen det lokala, Öresundsregionala, nationella eller globala – och hur samverkar dessa nivåer? Av vem görs analysen; politisk-ideologiskt, åldersmässigt, bakgrundsmässigt o s v. Vilket är syftet och till vilken målgrupp vänder sig analysen? Avser analysen att definiera omvärldens påverkan på vissa mål eller handlar det om medlen att nå dem? Olika särintressen kan dessutom styra analysen, inte minst genom valet av förklarande variabler, statistikunderlag et c. Särskilt inom transportpolitik och infrastruktur-

<sup>112</sup> Begreppen reaktiv och proaktiv planering har kommit att bli gängse begrepp och har diskuterats av många och i olika sammanhang. Den kanske mest kände uttolkaren är Russel L Ackoff.

<sup>113</sup> Se Niclas Abrahamssons och Lars V Pedersens kapitel 12 i föreliggande rapport (speciellt 12.5). Orsakerna till skillnaderna kan hänföras till bl a industristruktur/handelsdominans, ländernas storlek, religionshistoria o s v, men också arbetsmarknadslagstiftning et c. Se även t ex Persson, H och Palludan, U, (2003) *Öresundsregionen - Bakgrund. Verklighet. Möjligheter*, Region Skåne.

<sup>114</sup> Flexicurity (flexibility and security) är en benämning på dansk arbetsmarknadspolitik för reducerad arbetslöshet. Den avser att kombinera svagt anställningsskydd med höga ersättningsnivåer för att skapa flexibilitet/rörlighet och trygghet på samma gång. Tryggheten skall inte ligga i att tvunget behålla det gamla jobbet, utan att lätt kunna få ett nytt. Se exvis <http://www.euractiv.com/Article?tcaturi=tcu:29-144592-16&type=News>.

planering förekommer detta vid beräkningar av samhällsekonomiska nyttor, internaliseringsgrader av negativa externa effekter, bevekelsegrunder för samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning, miljöpåverkan o s v.<sup>115</sup>

I följande diskussion utgås emellertid från att omvärldsanalysen görs av experter på respektive område, men med beaktande av såväl olika aktörers infallsvinklar som regionala och nationella/globala utvecklingstendenser som påverkar den regionala nivån, och att den vänder sig till politiker och allmänhet och slutligen har som mål att stärka regionen och dess invånare ekonomiskt, socialt, miljömässigt o s v.

Exempel på hur en sådan analys kan struktureras avseende metoder kan finnas hos exempelvis Region Skåne.<sup>116</sup> Samhällsförändringar, nya trender inom olika områden, på olika nivåer o s v registreras i en s k omvärldsbevakning. Information från aktörer och nätverk sammanställs och analyseras. Resultatet blir en ”omvärldsanalys”, som förhoppningsvis innehåller svaren på frågor som *Vad händer i framtiden? Hur påverkas vi? Vill vi det? och Hur ska vi agera?* En kombination av arbetsmetoder som bygger på trendanalys och scenarion ger sedan handlingsberedskap: Man vet på ett ungefär vad som skall göras när något visst inträffar. Trendanalys handlar om att identifiera grundläggande förändringar inom ekonomi, preferenser, värderingar, politik et c<sup>117</sup>. Ett exempel på sådana förändringar kunde vara just globalisering, individualisering eller regionalisering, men också hälsokostfanatism, generationskonflikter, förändrade lojaliteter och syn på samhällets roll, ändrad könsmaktordning, etniska eller religiösa konflikter, pandemier o s v. I analysen ingår också att identifiera vem som driver de nya trenderna, var, varför och trendernas effekter för olika aktörer. Detta arbete leder sedan fram till skapande av ett antal scenarion d v s alternativa, men troliga framtider. Nyckelfaktorer identifieras för att man skall kunna mäta sig fram till när ett visst scenario infriats, och när dessa saker inträffar vet man också vilka åtgärder som skall vidtas.<sup>118</sup> Konkret kan analysen använda sig av SWOT-analysen (starka/svaga sidor resp yttre hot/möjligheter), vilken kan utökas med en VRIO-analys av SWOT-analysens starka sidors orsaker, betydelse, unikheter, exklusivitet och effektiviteten i att utnyttja styrkorna.<sup>119</sup> VRIO går ut på att fastställa organisationens värden och kompetenser, och bedöma om dessa är så sällsynta så att de kan utgöra en konkurrensfördel. Om värdena är lätta att imitera av andra, minskar det konkurrensfördelen. Slutligen beror förmågan att utnyttja fördelarna på organisationens inre effektivitet. Benchmarking, slutligen kan användas för att helt enkelt placera in den egna organisationen eller regionen på en rangordningslista, internt (jämförelse av enheter i företag eller t ex delar av regionen), externt (med andra jämbördiga) och funktionellt (hur olika frågor hanteras). Poängen är att identifiera vad som kan göras bättre och hur, samt att sporra till förändring. Denna metod kräver av allt att döma viss spionverksamhet gentemot konkurrenterna, oavsett om de är andra länder, regioner, företag, organisationer eller myndigheter.

SWOT, VRIO och Benchmarking i all ära, men huvudfrågan kvarstår: Vem lämnar uppgifterna och vem analyserar dem – och utifrån vilka premisser, vetenskaps- och forskningsområden och inte minst; utifrån vilken idé om mål? Och dessutom: vilka nyckelfaktorer identifieras som mått på trender, samhällsförändringar och utvecklingstendenser? Mäter vi rätt? Reliabili-

<sup>115</sup> Avseende t ex internaliseringsgrad se den statliga utredningen *Noder och länkar i samspel*, SOU 2004:76, s 108 f, där de olika beräkningar av transportslagens internalisering av externa effekter presenteras, och skiljer sig avsevärt beroende på beställare. Andra exempel är nyttoberäkningar av projekt som Bottniabanan i Norrland, Hallandsåstunneln och olika vägprojekt et c.

<sup>116</sup> Se följande länk på Region Skånes hemsida <http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58368>

<sup>117</sup> En pågående, action-researchbaserad trendanalys presenteras i Anders Karlssons och Bengt Nordlindhs kapitel 5 om åkerinäringen i föreliggande studie.

<sup>118</sup> Sannolikt blir nyckelfaktorerna kvantitativa. Om man exempelvis vill konstatera när hälsokostfanatismtrenden blivit manifest, kan man mäta antal försälda preparat av viss sammansättning inom ett visst område.

<sup>119</sup> VRIO uttyds; valuable, rare, imitation, organisation. Se <http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58346>.

tets- och validitetsbegreppen hamnar vid långsiktig strategisk transportinfrastrukturplanering av allt att döma i skarpt läge, lika skarpt som i läkemedelsindustrins laboratorium. Självfallet krävs, för att skapa en Öresundsövergripande planering, att omvärldsanalysen baseras på en studie av utvecklingen på båda sidor av sundet och av experter från båda sidor. På samma sätt som Region Skånes planering kan, eller åtminstone avser att beakta utvecklingen såväl i Östra Göinge som i Lundatrakten, måste förutsättningar skapas för att planeringen skall kunna ta hänsyn till hela Öresundsregionen. Inte minst kräver detta att statistiskt material om olika utvecklingstendenser, t ex befolkning, arbetslöshet o s v blir jämförbar.

En ansats, den s k TAIDA metoden som utvecklats av konsultföretaget Kairos Future, och som använts flitigt i olika planeringssammanhang, bygger på att förena bredd och djup i analysen.<sup>120</sup> TAIDA står för Tracking (att spåra omvärldsförändringar och identifiera regionens styrkor i förhållande till dessa, såväl utifrån- som inifrånperspektiv), Analysing (att analysera omvärldsförändringarnas konsekvenser för regionen; använd scenarion), Imaging (att skapa utifrån detta en vision), Deciding (att identifiera insatsområden och strategier) och Acting (att handla). Poängen, menar man från konstruktörernas sida, är att skapa långsiktigt strategitänkande som utgår från regionens styrkor och med ständig avstämning mot den förändrade omvärlden. I början av processen skall så många intressenter som möjligt delta, och mot slutet bör experterna få större inflytande. Arbetet leder slutligen fram till en slags Vill-Bör-Kan-manual för hur planeringen skall sättas i verket. Vinsten med en taxonomi av detta slag torde ligga i att de inblandade aktörerna kan samla och fokusera arbetet så att alla drar åt samma håll, vilket emellertid inte innebär att alla gör samma analys, och det som föreliggande rapport vill trycka på i denna strategi är de två första stegen, Tracking och Analysing, samt det breda anslag som förespråkas; en bredd som måste gälla såväl danska som svenska intressenter.

Omvärldsanalysen ligger alltså vanligen, och borde alltid ligga, till grund för att skapa en plan; en långsiktig handlingsplan på strategisk nivå. Detta är inte ett särskilt märkvärdigt påstående, och sannolikt är det så att de flesta mänskliga handlingar, stora som små, styrs av någon form av omvärldsanalys. Valet av angreppssätt blir emellertid avgörande för hur analysen i ett senare skede styr planeringsprocessen. Vad som emellertid inte nog kan påpekas är det faktum att planering i sig innebär ett styrande av framtiden. Särskilt tydligt är detta när det handlar om långsiktig infrastrukturplanering. De beslut om infrastrukturella satsningar som fattas, tenderar att vara svåra att ompröva sedan de väl igångsatts. Om de visar sig bygga på felbedömningar av omvärlden, är det inte ovanligt att de genomförs ändå. Samtidigt riskerar en alltför rigorös planering att lägga restriktioner på framtida utveckling. Dras en väg, byggs en bro på ett visst ställe, är det sedan där man kommer att köra! Detta märks tydligt på utvecklingen kring Svågertorp vid det svenska brofästet.

Planeringen är naturligtvis nödvändig. All mänsklig aktivitet bygger på att vi planerar för vad som skall komma närmast. Den enskilda individen planerar vilken buss han eller hon skall ta hem från t ex jobbet, vi planerar hur vi skall ta oss till semesterparadiset eller t o m om vi skall byta bostadsort o s v. Samhället däremot planerar vilken buss som över huvud taget skall gå, hur staden eller regionen skall marknadsföras och vilka vägar som skall byggas. Att inte planera innebär att man inte är förberedd för morgondagens utmaningar. Att inte planera vilken buss man skall ta från jobbet riskerar innebära att man missar just den linje som tar en hem, på samma sätt som samhället riskerar att missa tåg om man inte är känslig för omvärldens påverkan, krav och förändring. Men, planering får inte bli så rigid att den inte kan ändras. Liksom vår anställda som planerat bussfärden hem efter jobbet måste vara så flexibel att han eller hon kan byta busslinje om ordinarie blivit hindrad, avstå bussen helt och promenera i

---

<sup>120</sup> Se Bandhold, H, "Visioner och strategier för regional tillväxt-hur når man dit?" i Christensen & Kempinsky, red (2004) *Att mobilisera för regional tillväxt*, Studentlitteratur, kap 13.

det fina vädret om en kollega föreslår det, eller kanske gå på bio. På samma sätt som dessa omvärldsförändringar i det lilla, påverkar enskildas korttidsplanering, påverkar förändringar i det stora samhällets långtidsplanering! Flexibiliteten är lika nödvändig i det stora som i det lilla. Och stora infrastruktursatsningar tenderar att bli tämligen oflexibla. Det säger sig därför självt att omvärldsförändringsanalyser måste vara djupgående vid planering av större infrastrukturella satsningar, det är oerhört viktigt att inte blanda ihop visionerna eller önsketänkandena om framtiden med omvärldsanalysens resultat; vi får alltså inte låta det vi vill skall hända, styra vår uppfattning vad som verkligen händer.

Ett gott historiskt exempel på detta resonemang är de svenska järnvägarnas betydelse för stationssamhällenas framväxt. I positiv bemärkelse kan man påtala hur det utefter linjerna växte fram nya samhällen. Men samtidigt bör man hålla i minnet att det mellan dessa samhällen än idag finns obebodda ödemarker, bortsett från det faktum att många av stationssamhällena idag är övergivna. Varför uppstod ett samhälle på en viss plats utmed infrastruktursatsningen, och inte på en annan. Var det – är det – infrastrukturen som bestämmer lokaliseringen eller är det andra drivkrafter, som inte har så mycket med den faktiska infrastrukturen att göra. I allmänna termer kan man diskutera huruvida förbättrad infrastruktur, och därmed förbättrade kommunikationer och tillgänglighet påverkar en regions tillväxt genom att förändra (vidga) marknaden och specialiseringsgraden, arbetsdelningen och handelsutbyte/-vinster. Vanligtvis slutar diskussionen i positiva termer: Marknaden vidgas och tillväxten ökar. Ett sådant synsätt innebär naturligtvis omvänt att de regioner och områden som inte nås av infrastruktursatsningar heller inte kan få del av det ekonomiska uppsving som skapas av infrastruktursatsningen. Dessa utarmas på de mer tillgängliga platsernas bekostnad. Automatiskt blir då slutsatsen att en infrastruktursatsning naturligtvis bör bidra till vidgad marknad och ökad tillväxt. Ofta har ju så också varit fallet; men inte alltid! Och då satsningarna inte visat önskade resultat; lika ofta skakas det i efterhand på åtskilliga huvuden åt dessa misslyckade exempel. Det hela är en fråga om graden av generell kausalitet hos infrastruktursatsningarna, där ofta inre förutsättningar och omvärldens påverkan och förändring glöms bort. Hans Westlunds diskussion kring begreppet infrastrukturdeterminism skulle kunna passa i sammanhanget.<sup>121</sup> En tolkning av hans resonemang är att det finns en föreställning om att infrastruktursatsningar har en given effekt, men att så inte alltid är fallet: Tidsfaktorn, eller samhällelig omdaning från t ex industriellt till postindustriellt system, kan innebära att infrastrukturella satsningar, eller allmänna trender för den delen, får oväntade effekter. För att infrastrukturplanering ska ge de önskade effekter vi sett historiskt, krävs ju att industrisamhällets samband fortfarande gäller. Det är oerhört viktigt att se Öresundsbronns integrationsskapande effekt i relation till en denna infallsvinkel, för att analysen av en gemensam planering skall bli fullständig. Ett annat utmanande exempel vore att analysera gröna vågens boendeflyttning till kranskommuner i relation till behovet av att pendla med bil till arbete i centrum, och de trängsel- och utsläppseffekter detta får idag, alternativt diskutera om det blir nödvändigt med en ”omfördelning av befolkningen så att den koncentreras till de stora stråkens stationsorter,” som Westlund uttrycker det, för att öka användningen av kollektiv spårtrafik.<sup>122</sup> I ett sådant ljus skulle utvecklingen kring Svågertorp och Ørestad mycket väl kunna belysas.

Man riskerar ibland att sammanblanda planeringens mål och medel; sammanblanda vad man vill åstadkomma med hur detta skall göras; vart vi vill nå med vad vi rimligen kan hantera. Detta kan grumla fokus och göra planerare och beslutsfattare blinda för verklighetens snabba förändring. Om målet är att stärka regionens konkurrens- och attraktionskraft för såväl företag som t ex turister, vidga marknadsområdet och handeln, förbättra sysselsättningen, öka tillväxten och skatteunderlaget, vilka blir då de konkreta medlen, när en långsiktig strategisk plan

<sup>121</sup> Westlund, H, (1998) *Infrastruktur i Sverige under 1 000 år*, Riksantikvarieämbetet, kap 6.

<sup>122</sup> Westlund, H, (1998), s 83.

som samtidigt är realistisk, visionär och hanterbar skall skapas? Det fina med transportrelaterade infrastruktursatsningar är att de sällan om ens aldrig kan bli helt fel. De fyller alltid någon funktion; en ny väg, parkeringsplats tunnelbanelinje eller hamn. Dessutom är de dyra, ofta monumentala och skapar många arbetstillfällen under produktionen, något som borde påverka bruttoregionalprodukten – om nu material och arbetskraft o s v hämtas internt. Infrastruktursatsningar är alltså välbeprövade medel för att nå tillväxtmål. Sällan är de kontroversiella från det samfälliga näringslivets sida om de handlar om ökad tillgänglighet, men av olika anledningar kan det i skilda politiska läger finnas starkt motstånd mot en viss typ av infrastrukturell satsning i ett visst specifikt fall.<sup>123</sup> Sammantaget tycks det som om planering för det bärkraftiga, attraktiva, ekonomiskt och socialt hållbara framtida samhället väljer att spela med de beprövade, säkra korten: transportinfrastrukturella satsningar!

Härmed intet sagt om reella behov av transportinfrastrukturella satsningar i specifika sammanhang; för att lösa upp proppar, slå sönder flaskhalsar och förhindra lokala trafikinfarkter. Detta handlar om att i ett kortare tidsperspektiv lösa operativa och kanske taktiska problem. Trängselskatter, som nu diskuteras för Köpenhamn, t om för Malmö, och som prövas i Stockholm, skulle kunna vara exempel på sådana snabba lösningar av ett relativt akut trafikinfarktsproblem. Men ger det den långsiktiga strategiska lösningen; är det en infrastrukturell långsiktig planering med god omvärldsanalys, som tagit hänsyn till förändringar i omvärldsförutsättningar – inte minst den tidigare diskuterade globaliseringen – och effekterna av planen i relation till dessa förändringar? Och är det alltid så att målen och de infrastrukturella medlen hänger ihop? Om ökad tillgänglighet ger ökad handel och tillväxt, så ger väl minskad tillgänglighet minskad handel och tillväxt; eller...? Kanske ger minskad tillgänglighet på ett visst ställe för vissa, men ökad tillgänglighet på andra, för andra kanske ett bärkraftigare, attraktivare, ekonomiskt och socialt hållbarare framtida samhälle? Hur samvarierar då dessa funderingar med omvärldsförändringarna?

## 10.2 Globalisering, risk och sårbarhet: Nya krav på planeringen

Ett sätt att närma sig de två planeringsansatserna som presenterades inledningsvis är via Supply Chain Risk Management. Detta är ett forskningsområde som växer sig allt starkare, och utgår från teoribildningarna kring Supply Chain Management. Dessa handlar om samordning av hela det fysiska flödet från råvara via produktion till slutkonsument, och eventuellt tillbaka för återvinning. Genom om att analysera *hela* försörjningskedjan, kan de sammantagna flödena optimeras t ex via kortade ledtider. En sådan syn på transporterens roll har blivit allt viktigare i takt med ökad outsourcing och offshoring, d v s det som här tidigare kallats globalisering. En allt mindre del av produkternas värde skapas i *ett* specifikt företag, och att företagen lägger ut allt större delar av sin produktion på externa aktörer, inte sällan geografiskt avlägsna sådana och samtidigt minskar lagerhållning et c ger naturligtvis upphov till all större risk för att flödet kan störas av såväl externa som interna faktorer. Strejker, eller materialbrist i fjärran land, transporthinder eller terrordåd kan störa flödet. Detta innebär att en stor del av ett företags konkurrenskraft ligger i just en effektiv Supply Chain.<sup>124</sup> Samtidigt kan marknaden svänga allt mer än tidigare och sammantaget är graden av osäkerhet större i dag än för bara några år sedan.

<sup>123</sup> Sådana exempel skulle kunna vara inställningen till exempelvis Botniabanan i förhållande till Öresundsbron., där båda är tänkta att ”sammansbinda och främja tillväxt och utveckling”. Inte sällan handlar det ofta om regionalpolitiska bindningar eller ideologisk övertygelse/läsning.

<sup>124</sup> Se exempelvis Paulsson, U (2003), Supply chain flows in and across Öresund before and after the Öresund link -facts, risks and a risk analysis model, LUCRAM, Lund University Centre for Risk Analysis and Management, kap 4.

Denna situation kan mycket väl översättas även till regioner som Öresund! Den ökade osäkerheten, globaliseringen, outsourcingen, risken för terrorhot, leveransstörningar och förändrade preferenser bland kunderna är fenomen som gäller i lika stor utsträckning för kommuner, landsting och regioner som för kommersiella företag. Det som bl a innefattas i begreppet globalisering; ”lägga ut på entreprenad”, outsourcing och ”marknadsanpassning” har i lika stor utsträckning som i företagen, varit karaktäristiskt för statlig, kommunal och regional förvaltning. Detta har på samma sätt ökat sårbarheten och osäkerheten i förvaltningen, och talar för en slags ”Supply Chain Planning” – en helhetssyn på flöden även i den offentliga planeringen. En sådan ansats måste, för att kunna hantera osäkerhet och störningsrisker ta hänsyn till dels, vilket också tidigare påpekats, olika vetenskapliga discipliners infallsvinklar och forskningsresultat, dels olika aktörers erfarenheter, intressen och önskemål. Detta brukar ibland benämnas Triple Helix; att såväl näringsliv som forskning och myndigheter samråder i olika organ samt vid planering och beslut.

I negativa termer kan detta uttryckas som att samhällets komplexitet gör riskerna och därmed deras effekter allt mer oförutsägbara; den regionala sårbarheten ökar. Detta är också en utveckling som motiverar helhetsgrepp om risk och sårbarhetsplaneringen i samhället, men som i stor grad också torde påverka den i positiva termer formulerade infrastrukturplaneringen.<sup>125</sup> Den allra senaste tidens kris kring Jyllandspostens Muhammedkarikatyrer, Irankonflikten och oljepriset och den befarat pandemiska fågelinfluensan utgör klara exempel på hur snabbt planeringsagendan kan behöva omformuleras, och hur trots allt tämligen förutsebara reaktioner och utvecklingsriktningar kan förbises eller t o m komma som överraskningar. Om inget annat, visar de hur avgörande det är att söka analysera hur förändringar hänger ihop på djupet; vilka drivkrafterna och aktörerna är som i fallet Muhammedbilderna. Den utvecklingen har t ex inneburit att efterfrågan på Arlas produkter helt plötsligt bestäms av för några månader sedan tämligen otippade aktörer; och under hur lång tid är precis lika otippat. I fallet fågelinfluensa, ställs plötsligt helt nya krav på hela den samhällsliga infrastrukturen, avseende allt från läkemedelsförsörjning, sjukvårdsplatser, upprätthållande av transporter och produktion till begravningsplatser o s v.

Sammantaget torde detta innebära att värnandet om flödena, kanske ett av framtidens viktigare konkurrensmedel, borde bli av gemensamt intresse för alla aktörer i samhället (triple helix), och påverka samhällets infrastruktur och transportplanering på ett nytt sätt. Diskussionerna kring motorväg Trollhättan-Göteborg i relation till SAAB-fabrikens överlevnad och sträckningen Trelleborg-Malmö, för något år sedan kanske skall ses i detta ljus? Samtidigt är det idag allt svårare för politikerna att påverka utvecklingen via infrastruktursatsningar, och kanske särskilt godstransportutvecklingen. Stora internationella aktörer som t ex Schenker, DHL, Mærsk, DFDS o s v samt nya aktörer från EUs östra medlemsstater styr i allt högre grad marknaden. Det är inte längre, i samma utsträckning, hårt reglerade ensamåkare som hanterar transportefterfrågan. Därför är det idag svårare att styra flödena genom speciella transportinfrastruktursatsningar: De stora aktörerna har kanske andra planer än politikerna. Detta, i termer av de inledningsvis diskuterade planeringsansatserna talar för åtgärdande och stärkande *reaktiv* planering snarare än en förebyggande och skapande *proaktiv* strategi enligt den tidigare presenterade definitionen. Önskvärt vore nog att den politiska planeringsfunktionen samarbetade i triple helix med de stora transportaktörerna på ömse sidor sundet, men ofta tycks emellertid detta ha varit politiskt omöjligt.

---

<sup>125</sup> Nilsson, J, m fl (2001) *Integrerad regional riskbedömning och riskhantering*, ÖCB, Överstyrelsen för Civil Beredskap samt LUCRAM, s 7 ff. Motsatsen till det sårbara samhället är enligt ÖCB det socialt, ekologiskt och tekniskt robusta samhället där alla delar griper in i varandra. Ett sätt att hantera detta är den s k Integrated Regional Risk Assessment and Safety Management modellen (IRRASM) som söker sammanställa/integrera alla möjliga risker inom ett geografiskt område istället för att koncentrera analysen på sannolikheten för att en viss t ex olycka skall inträffa. Se aa. Kap 2.5.

Det är nog inte alltför långsökt att söka en förklaring till att så varit fallet i de inledningsvis refererade olika företagsorganisations, ledar- och planeringskulturerna, där svenskarna uppfattat danskarna som opålitliga och att de inte fullföljer ett åtagande, medan danskarna uppfattat svenskarna som stela, rigida och oanpassningsbara. Därutöver ligger naturligtvis värnandet om den egna nationens särintressen som en slöja över samarbetet. Om nu danskarna uppfattas som opålitliga, varför skulle skånska pengar satsas på själländsk tillväxt eller tvärt om? Om man kunde inse vikten av att i en ny omvärldssituation driven av globaliseringens effekter, skapa en ny slags planeringsfunktion som tog hänsyn till såväl svenska som danska traditioner; eftertänksamhet och handlingsberedskap, skulle nog också känslan av att gemensam Öresundsregional infrastrukturplanering skulle gagna båda sidor sundet och resten av respektive nation.

### 10.3 Proaktiv, reaktiv eller reproaktiv planering? – Mer behövs

En klassisk och ständigt återkommande fråga är om de saker som inträffar och olika trender, är helt nya företeelser eller blott kontinuerliga småförändringar; variationer på samma tema? Om en viss utveckling eller trend är något helt nytt, är det då automatiskt helt nya lösningar som krävs? Eller är inget nytt under solen så till vida att gamla lösningar kan återanvändas?

126

*Globalisering* är en ihållande trend, men inget i grunden nytt utan snarast en förstärkning av historisk specialisering, arbetsfördelning och nya produktionsmetoder, bl a drivet av utvecklingen inom IKT, transporter och infrastrukturen i vid bemärkelse. *Sårbarheten* har definitivt ökat på det globaliserade systemets allt större fel- och störningskällor. Detta gäller såväl arbete som kapital, varor och tjänster. Terrorhor, pandemier, naturkatastrofer olyckor och politiska kriser påverkar i allt högre grad hela världen, inte minst Öresundsregionen. Utvecklingen på andra sida jordklotet kan idag få stora effekter t o m i kvarterets närbutik! Enda sättet att hantera detta på kort sikt är att vara förberedd; men inte nödvändigtvis förberedd i betydelsen allt för mycket fysiskt förebyggande mot det okända. Detta kostar och kan tära på resurserna i onödan. Men kända saker, sådana som vi är tämligen säkra på hur vi skall hantera, skall man naturligtvis förebygga; t ex att salta på vägen när det är underkyllt regn. Att däremot planmässigt handla fysiskt i förhållande till en mycket osäker framtid, är alltså inte lika självklart.

Man kan nog hävda att gamla lösningar visst kan användas, men att anpassningen efter det nya i utvecklingen måste vara noggrann. Det är just detta som talar för den omfattande omvärldsanalysen. Ofta är det den som saknas. Man använder en gammal lösning på ett nytt problem utan att analysera förändrade omvärldsförutsättningar, eller en ny typ av lösning på ett gammalt problem utan att analysera möjliga effekter av detta, och kanske t o m när den gamla lösningen fungerade! Frågor som bör ställas i sammanhanget blir: *Vad har vi haft för lösning tidigare? Hur har den fungerat? Vad har förändrats i omvärlden? Hur bör den gamla lösningen förändras? Eller ska vi hitta en ny!* Kontentan av detta är således att planerna, och särskilt de infrastrukturella, inte alltför snabbt bör anpassas till upplevt nya trender; de kan vara övergående! Gör inte infrastruktursatsningar för att det verkar smart just nu utan att ha gjort en rigorös omvärldsanalys med flervetenskaplig ansats där alla resultat pekar åt samma håll – och utan att ha låtit analysen ta den tid den behöver – men var beredd att handla snabbt och kraftfullt när alla tecken pekar i samma riktning - utan att invänta ytterligare några. Det är

---

<sup>126</sup> Frågan diskuteras i t ex Olsson, S, "Vad är nytt under solen?" i Florin, C & Lundqvist, T, (2003) *Historia – en väg till framtiden?*, Institutet för framtidsstudier.

detta som syntetiserar förebyggande och skapande planering samt åtgärdande och stärkande till en *reproaktiv* planering. Planering handlar därför om grundlig flervetenskaplig omvärldsanalys, som måste vara klar innan planen fysiskt implementeras.<sup>127</sup> Metaforiskt skulle den reproaktiva ansatsen kunna uttryckas som att man hellre bör skicka en vältränad och kompetent brandkår när det börjar brinna än att förlita sig på en konstant felinstallerad sprinkleranläggning (proaktiv) eller en snabbutbildad brandkår antingen en vecka i förväg eller ingen alls (reaktiv). Det gäller emellertid att veta *när* det börjar brinna för att man skall kunna skicka den vältränade kåren! Det är här omvärldsanalysen och vikten av att välja rätt indikatorer kommer in!

Den reproaktiva planeringen kan sammanfattas på följande sätt: En omvärldsanalys ger några scenarion som visserligen relateras till olika infrastruktursatsningar med olika tänkta effekter, och rangordnas, men dessa väljs emellertid först sedan det står tämligen klart att en viss omvärldsförändring (med tillhörande scenario) verkligen har eller håller på att inträffa. Valet av satsning fattas utefter omvärldsförändringen, sedan den kunnat verifieras med någon viss väldefinierad kvantitativ eller kvalitativ indikator. Mycket noggrann omvärldsanalys skapar handlingsberedskap för att snabbt starta ett visst projekt. Fokus är omvärldsanalysen, som skapar handlingsberedskap för att sätta in snabba åtgärdsprojekt mot negativ utveckling eller stärka positiv utveckling, utan att den långsiktiga visionen grumlas. Omvärldsanalysen kan vara tillförlitlig och ständigt aktuell, då utredningsarbetet är klart när det behövs. Ansatsen avser att stärka positivt och motverka negativt i ett kumulativt förlopp, där skapande och stärkande avlöser varandra. Metoden kan sägas vara såväl utbuds- som efterfrågestyrd; balanserad på lång sikt och obalanserad på kort i en långsiktigt visionär realism.

Det säger sig nog självt att en planeringsrevolution som förutsätter politiskt samarbete över Sundet inte kan komma igång isolerat. Något måste sätta igång rörelsen bort från det ofta kontraproduktiva värnandet om den egna sidan mot en gemensam syn på hela Öresundsregionens tillväxt och välfärdsutveckling. Det finns åtminstone två krafter som skulle kunna bidra till en sådan utveckling förutom de ovan diskuterade olika planeringstraditionerna som skapar ny styrka genom att syntetiseras och det gemensamma arbetet i den Europeiska Unionen. Den ena är globaliseringstrycket, den andra en ökad öppenhet för nya finansiella lösningar där även privata företag och organisationer, eller nya affärlösningar tillåts agera i en slags Triple helixstruktur.

## Globaliseringstrycket

I den gamla världen, fram till ca mitten av 1970-talet, där industristrukturen var mer nationella, etablerade sig företagen där det fanns bra nationell infrastruktur, samtidigt som de kunde påverka den politiska planeringen att utveckla infrastrukturen vid vissa etableringsorter. Etableringsutvecklingen stördes inte så mycket av vad som hände i resten av världen. Idag, när den internationella handeln tagit sig helt nya uttryck och globaliseringstrenden pressar fram outsourcing, offshoring och andra omlokaliseringar har helt plötsligt infrastruktur, transport och logistik kommit i fokus för olika former av etableringar. Och de företag som etablerar idag har ingen känsla för landet eller regionen så som de gamla nationella företagen hade. Detta gör att den politiska infrastrukturplaneringen ställs inför helt nya målkonflikter och val. Ett tidigare nämnt exempel är då den svenska regeringen lovade GM att bygga motorväg mellan Trollhättan och Göteborg, något som tvingade andra sedan länge planerade satsningar att stå tillbaka. Möjligen är detta ett exempel på reproaktiv planering. För etablering i Öresundsregionen är det viktigt att hela infrastruktursystemet är operativt och integrerat, då regionen blir intressant för de globala aktörerna först då den uppfattas som en helhet; Köpenhamn i sig

---

<sup>127</sup> Jfr tunneln genom Hallandsåsen.

är för litet, och Malmö är det definitivt. Att det är olika länder spelar för etableraren mindre roll! Ett lysande exempel på denna utveckling är Toyotas etablering i CMP (Copenhagen Malmö Port). Globaliseringstrycket skapar alltså ett ökat behov av gemensam planering av infrastrukturen.

Möjligen kunde det vara lättare att implementera sådan gemensam planering, än det har varit att harmonisera socialförsäkrings- skatte- och arbetsrättsliga regler, inte minst med hänsyn till tillväxtpotentialen i den logistiska attraktionskraften. Detta argument kan tyckas tycks speciellt viktigt - inte minst för den politiska trovärdigheten - när finansieringen till stora delar sköts av skattebetalarna, och dessa till stor del också skall finansiera just socialförsäkringar och andra transfereringar.

## Nya finansiella lösningar

Nära kopplat till finansieringsmotsättningen mellan infrastruktur och det som i Sverige populärt kallas Vård-Skola-Omsorg, är diskussionen om alternativa finansieringsmöjligheter för att frigöra resurser. En sådan som internationellt använts sedan länge är s k PPP (Public Private Partnership/Joint Venture).<sup>128</sup> Detta innebär att privata företag och staten tillsammans delfinansierar t ex en väg, bro, hamn eller flygplats. Därutöver kan avgifter uttas av brukarna. I Sverige har detta länge varit kontroversiellt, och i vissa fall föreligger t o m rättsliga hinder. Ett av de ytterst få renodlat Svenskt exemplen är järnvägen Stockholm-Arlanda, (Arlandabanan) men faktum är att Öresundsbron också är en slags PPP. Kastrups flygplats nya ägarstruktur och organisationen av CMP uppvisar också nya varianter på såväl finansiella som organisationsmässiga lösningar av traditionellt statliga eller kommunala infrastrukturella angelägenheter. Vinsten med denna typ av lösningar torde vara att man dels spred risken mellan stat, kommun, region och företag, dels att det borde finnas större chans att de infrastrukturella satsningar som görs verkligen blir de "rätta" eller åtminstone samhällsekonomiskt lönsamma, och inte minst att man kan dra nytta av mer en planeringsfunktion (den statliga) i det att företagens planeringsverksamhet och FoU kan utnyttjas i omvärldsanalysen.

## Från samarbete till myndighet

Just sådana projekt på tvärs av Öresund, kanske drivna av globaliseringstrycket, mellan danska och svenska företag samt danska och svenska staterna och deras planeringsfunktioner, borde kunna vara ett första steg mot en gemensam reproaktiv infrastrukturplanering i Öresundsregionen, om man nu kan enas om att nyttan skulle tillfalla båda sidor av sundet. Sannolikheten för detta torde vara större, om näringslivet går före och därigenom visar att man kan samarbeta kring infrastruktur- och transportfrågor över gränsen till gagn för båda parter. Här är CMP och Öresundsbron utmärkta exempel. Ett andra steg vore att inrätta en särskild myndighet för gemensam planeringsfunktion av infrastrukturen i Öresundsregionen med hög grad av autonomitet gentemot nationella myndigheter och där såväl den politiska dimensionen som näringsliv och forskning/utbildning skulle ingå i en Triple Helixstruktur.

---

<sup>128</sup> Se *Transportsystemets finansiering* (2006), Rapport 2: 2006, Regionplane och trafikkontoret, Stockholm s 13 ff.

## 10.4 Slutsats: Gemensam infrastruktur, gemensam planering och nya samarbeten

Kan man planera bort barriärer i Öresundsregionen? Svaret borde vara ja, men ännu kvarstår många barriärer mot att det skulle lyckas. En sådan är de allmänt omtalade skillnaderna i dansk och svensk ledningskultur. Översatt i planeringstermer skulle den danska mer kunna betecknas som reaktiv och den svenska som proaktiv. Ingen av dem renodlad, fungerar särskilt väl i den nya globaliserade världen, där omvandlingsrycket, de tvära kasten och snabbheten i förändringar ställer helt nya krav på samtidig eftertänksamhet och snabb reaktion. Faktum är emellertid, att kanske just detta tryck skulle kunna vara den katalysator som förenar det danska och det svenska i en ny form av planering; den reproaktiva. I näringslivet finns flera exempel, även inom infrastruktur, där samarbeten över gränsen blivit en win-win situation. Med en större öppenhet för nya samarbets- och finansieringsformer skulle nyttan i detta kunna synliggöras även för den politiska sfären på ömse sidor av Sundet. Detta skulle i förlängningen kunna öppna upp för *inte bara* samarbete mellan infrastrukturplaneringsfunktionerna i Öresundsregionen utan för inrättandet av en Öresundsgemensam planeringsmyndighet där förutom den politiska dimensionen, även näringsliv och forskning/utbildning skulle kunna ingå. Ett sätt att underlätta för denna utveckling är att genom Öresundsövergripande magister/kandidatutbildning i Strategic Transport Management med ett Öresundsintegrerande perspektiv, bidra till att skapa en första samsyn kring Sundsrelaterade infrastrukturfrågor bland framtidens aktörer inom transportsektorn.



# 11 Vessel Traffic Service i Öresund

## *Lennart Andersson & Carl-Magnus Carlsson*

Ett lysande exempel på att Öresundsövergripande samarbeten inom infrastrukturuområdet successivt börjar få myndighetsliknande organisationsstruktur, är det Öresundsgemensamma VTS (Vessel Traffic Service) som just nu håller på att skapas i Malmö.

Trafiken i Sundet har alltid varit intensiv. Tiden före Skåne blev svenskt, var Öresund en heldansk förbindelselänk mellan två landsändar och med mycket stor transittrafik från såväl Hansan och Tyskland som Svenska Riket och Ryssland. Sedan mitten av 1600-talet har emellertid Öresund framförallt varit en gränslinje mellan Sverige och Danmark. Sundet har alltså under åren varit symbol för såväl förening som handel och tillväxt, splittring och krig. Det kanske mest omskrivna exemplet är när Karl X Gustav tågade hem med sina trupper rätt över de frusna Bält-isarna år 1658 efter härjningar i Polen och på Jylland, intog Köpenhamn och tvingade Skåneland av Danmark och med fortsatta försök att göra Öresund till ett en helsvensk angelägenhet. Detta försök misslyckades. Men förutom att ha stridit om överhögheten om detta inkomstbringande Sund, har vi också samarbetat om säkerheten i det. På Öresundstullens tid t ex, ersatte tidvis den danska staten den svenska för upprätthållande av fyrarna på den svenska sidan, och periodvis har samarbetet varit mer ingående än så. Under modern tid har gemensam trafikövervakning kommit till stånd vid enstaka tillfällen. I samband med byggandet av Öresundsbron utvecklades detta samarbete allt närmare, och dessutom på initiativ av byggherren. Under år 2006, 440 år sedan danskarnas blockad av Öresund mot svensk trafik och fartyg med varor till svenskarna under nordiska sjuårskriget 1566, utvecklas nu ett gemensamt sjötrafikövervakningssystem i Öresund, en sk VTS (Vessel Traffic Service) som såväl lokaliseras som leds från Malmö. Denna gång handlar inte övervakningen om att hålla ordning på tullindrivningen, utan om att upprätthålla säkerheten, förebygga olyckor samt miljöförstöring och styra trafiken i det trånga, svårnavigerade sundet.

## 11.1 VTS uppgifter

En VTS uppgift är inte att styra eller hindra trafiken, utan att övervaka och hjälpa. VTS anropar fartyg som är på fel kurs, riskerar att gå på grund eller kollidera, och lämnar rekommendationer om åtgärder. Fartygen kan å sin sida anropa VTS för assistans, navigationsråd et c. VTS kan alltså inte själv *beordra* ett fartyg att ändra kurs. Orsaken till detta är att delar av Öresund är internationellt vatten, styrt av traktaten från 1857 om fri passage i Öresund samt FNs *Law of the Sea*. Enligt dessa får nationerna ej hindra fri passage för fartygen.<sup>129</sup>

Att kalla det nya det Öresundsgemensamma VTS som håller på att skapas för en myndighet är visserligen något missvisande, men i relation till den i kapitel 10 diskuterade frågan om infrastrukturellt planeringssamarbete utgör VTS-konstruktionen trots allt en myndighetsliknande organisation. VTS Öresund kommer att arbeta på uppdrag och mandat av svenska och danska myndigheter. Fram till dess att den nya den nya organisationen sätts i oktober 2006, sker verksamheten på frivillig basis i projektform, men därefter har VTS Öresund, trots att den består av två länders myndighet mandat att agera med en röst gentemot trafiken i Sundet.

---

<sup>129</sup> Se vidare kap 2 i föreliggande rapport.

## 11.2 VTS-samarbetet tar fart

Före det att byggnationen av bron påbörjades, fanns inget civilt sjöfartsmyndighetssamarbete över sundet. I Sverige övervakade Marinen sitt nationella territorium, och samma gällde i Danmark. Även om man inte var blind för fördelarna med sådant samarbete, övervägde motståndet på grund av de befarat mycket höga kostnaderna för en gemensam VTS.

I samband med att bygget av Öresundsbron startade, igångsattes emellertid en dansk VTS i Drogden och en svensk i Flinträna. Båda dessa VTS såväl initierades som finansierades av Öresundsbrokonsortiet. Den primära anledningen var att själva byggandet av bron krävde övervakning med anrop och rekommendationsmöjligheter för att undvika att arbetsfartyg och ordinarie trafik samt övrig blockering vid gjutning etc skapade olyckor eller hinder i bygget. Samarbetet var inte primärt operativt, men informationsutbytet och det ömsesidiga beroendet var stort. Det handlade emellertid om två, olika nationella organisationer som samarbetade, bl a avseende utrustningen. När brobygget var avslutat (1999), stängdes dessa VTS-er. Tankarna på en gemensam VTS funktion i Öresund – eller VTS över huvud taget i området – låg sedan i stort sett nere. Först 2004/05 kom planeringen igång på allvar.

## 11.3 Utlösande faktorer

Den utlösande faktorn för att utveckla erfarenheterna från samarbetet under brobyggnationen, var ett EU direktiv; (EU 2002/59/EC), i vilket det föreskrivs att alla kustnära stater åläggs att övervaka sina yttre vatten, framförallt för att kunna förhindra olyckor, utsläpp etc, men också kunna samla information etc vid befarade terrorangrepp. Dessutom hade en rad kustkommuner i både Sverige och Danmark sedan länge uppvaktat sina respektive myndigheter med krav på ökad sjötrafikövervakning på grund av rädslan för tex oljeutsläpp, och inte minst önskan om att kunna identifiera miljöbovarna. En drivande kommun var Helsingborg, som ofta hade grundstötningar i det komplicerade Hittarpsrevet. Dels kom alltså drivkrafterna underifrån, från kommuner, dels från ett yttre direktiv från EU.

EU-direktivet utlöste i Sverige en ganska omedelbar reaktion. En svensk VTS-plan upprättades för att uppfylla direktivet, och ett flertal nationella VTS-ar upprättades, varav en var VTS Sydskusten i Malmö.<sup>130</sup> I Danmark kom planeringen igång betydligt senare, men trots detta inrättades sedan VTS-ar i Danmark i mycket rask takt. Skillnaden i planeringsstilar känns igen från diskussionen i kapitel 10 i föreliggande rapport. Där påtalas att Sverige är mer karaktäriserat av låga planeringsprocesser medan Danmark i större grad är känt för snabb anpassning! I Danmark hanteras visserligen sjöfartsfrågor av ett stort antal myndigheter och organisationer; däribland Forsvarsministeriet, Udenrigsministeriet, Sjöfartsstyrelsen, Sundets Operativa Kommando samt Farvandsvæsendet. I Sverige är det Sjöfartsverket som har hela ansvaret. Detta kan naturligtvis ha påverkat de olika planeringsförloppen i just detta fall.

---

<sup>130</sup> I Göteborgs hamn har dock funnits VTS-liknande funktion sedan ca 20 år. VTS Sydskusten betjänar kusten från södra Halland till Gotland. En särskild VTS finns för Kalmar Sund. Den nationella VTS Sydskusten kommer att finnas kvar parallellt med den Öresundsgemensamma

## 11.4 VTS Öresund – Från vision till verklighet!

Efter planeringsstadierna i respektive länder insågs snart möjligheterna till stora besparingar i att inrätta en gemensam organisation. Säkerhet, sänkta kostnader och inte minst möjligheten att söka bidrag från EU gjorde att arbetsgrupper och en gemensam styrgrupp för den nya organisationen skapades. I dagsläget finns ett Letter of Intent, som kommer att leda till avtal mellan länderna. Målet är att den gemensamma VTS Öresund skall starta sin verksamhet den 1 oktober 2006.

Tankarna bakom att skapa den gemensamma VTS-funktionen i Öresundsregionen är, förutom att naturligtvis hjälpa sjöfarten, värna miljön i samband med farliga frakter et c, det faktum att en riksgrens går genom Sundet. Detta innebär att danska myndigheter ju inte har jurisdiktion på den svenska sidan, eller tvärt om. Genom en gemensam VTS kan däremot Sverige assistera på danska sidan, och Danmark på svenska. Dessutom kan fartygen anropa *en* VTS när de begär assistans, istället för två, beroende på vilken sida gränsen de befinner sig. Detta innebär vidare att antalet radiokanaler i VHF-bandet, vilka är en bristvara, kan reduceras. Att lokaler och utrustning endast behöver finnas i en uppsättning, utgör självklart också ett starkt ekonomiskt incitament. Den gemensamma VTS Öresund innebär således ”Dubbel effekt till halva kostnaden”.

Säkert kommer det att uppstå gnissel mellan svenska och danska traditioner, men utgångsläget är gynnsamt. Ny personal (sju danskar och sju svenskar samt en dansk och en svensk chef) kommer att rekryteras. Ingetdera av länderna kommer att gå in i en cementerad organisation, vilket torde underlätta för integrationen. Alla kommer att vara placerade i Malmö, en dansk och en svensk per arbetspass enligt ett uppgjort schema. Däremot kommer den danska personalen att tjäna ca 25% mer i förhållande till sina svenska kollegor. Sannolikt är att just sådana förhållanden kan komma att skapa de största problemen i den nya organisationen: Länderna och myndigheterna är överens, tekniken är beprövad och uppgiften väl definierad – det som återstår som gnisselskapare är ”den mänskliga faktorn”. Man har därför bl a valt att ha engelska som dagligt arbetspråk istället för att, med vetskap om de språkliga skillnaderna, tvinga danskar förstå svenska – och tvärt om.<sup>131</sup>

## 11.5 Slutsats

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att VTS samarbetet i Öresundsregionen om några månader (oktober 2006) kommer att vara en realitet. Detta innebär att fem myndigheter i Danmark samarbetar med en svensk myndighet i ett gemensamt intresse. Alla inblandade parter sparar resurser, samtidigt som servicen till användarna (sjöfarten) blir bättre och samhällets övervakning av miljöbrott, olyckor et c kan effektiviseras. Den nya organisationen får en närmast myndighetsliknande status.

Detta låter nästan för bra för att vara sant – men det är sant! Orsakerna till att just detta intima samarbetsprojekt av allt att döma kommer att lyckas har tydliga kopplingar till diskussionen i kapitel 10 i föreliggande rapport. Där talas om det yttre trycket från globaliseringen, EUs integrationsarbete samt vinsterna av att lära sig utnyttja skillnaderna i planeringsstil och förena det bästa till en *reproaktiv* planering, samt dessutom att utnyttja näringslivets engagemang i framförallt infrastrukturfrågor genom att i större utsträckning tillåta alternativa finansieringsmetoder (t ex PPP). I VTS samarbetet finns alla dessa ingredienser representerade, stärkt av dels det lokala stödet (kommunernas sjösäkerhetskrav), ömsesidiga besparingar samt nytta för

<sup>131</sup> Noteras bör att sjöspråket också är engelska.

samhällena. Dessutom har samarbetet närmast myndighetsstatus med en såväl dansk som svensk ledning och en gemensam jurisdiktion med harmoniserade regler! Därför kommer VTS Öresund sannolikt också kunna bli ett pilotfall för samarbeten på fler områden. Ett sådant exempel skulle kunna vara landtrafikövervakning. Denna möjlighet påtalas också i Widebergs kapitel 8.5 i föreliggande rapport.

Eftersom VTS Öresund startar först efter publiceringen av denna rapport, kommer samarbetet att följas och analyseras närmare i senare rapporter inom STMØ.

# 12 Logistik- og transportsamarbejde på tværs af Øresund

*Niclas Abrahamsson & Lars V Pedersen*

## 12.1 Indledning

Regionen omkring Øresund er en af de mest lovende i Nordeuropa og rangerer som den ottende mest velhavende i Europa. Det vurderes, at regionen udgør en potentiel stærk konkurrencedrivkraft for regionens virksomheder, ikke mindst i kraft af de muligheder for markeds- og forretningsudvikling der knytter sig til området. Med henblik på at forankre og fortsætte den positive udvikling i regionen, har en række aktører på begge sider af Øresund påbegyndt arbejdet med oprettelsen af en ny uddannelses-linje.

I dette kapitel fokuseres på at danne et billede af de virksomheds- og ledelsesmæssige udfordringer og forskelle mellem danske og svenske virksomheder, idet fokus har været på at belyse situationen fra to perspektiver; hhv. købere af transport- og logistikydelser og sælgere af transport- og logistikydelser. Undersøgelsen er gennemført i perioden februar-maj måned 2006. I alt har 19 personer deltaget i undersøgelsen i form af enten fokusgruppeinterview eller personlige interviews. Der har været en meget stor bredde i de udsagn, informanterne er kommet med, hvilket i høj grad nuancerer forståelsen af vilkårene for den fremtidige udvikling. Dette medfører også, at der i denne fremstilling ikke udelukkende er tale om entydige anbefalinger, men om en mere sammensat virkelighed.

Af samme årsag har undersøgelsen haft et udforskende og eksplorativt fokus. Tilgangen til informanterne og de indsamlede data har nødvendigvis været åben og har ikke taget udgangspunkt i et teoretisk fundament eller lukkede spørgsmål i spørgeskema-form. Tværtimod har hensigten været at belyse de mange nuancer, der ligger i hele debatten omkring fremtidig udvikling af Øresundsregionen og gå i dybden med specifikke elementer, når det har været påkrævet. Dette er løbende blevet suppleret med relevante teoretiske bidrag og supplerende analyser, hvor dette er vurderet nødvendigt. Denne metodiske tilgang betyder også, at undersøgelsens resultater ikke er repræsentative for virksomheder i regionen. Det vil kræve en større kvantitativ undersøgelse med et konfirmativt fokus i modsætning til nærværende undersøgelses eksplorative kendetegn og er derfor noget der ligger uden for rammerne af denne undersøgelse.

## Metode

Personlige interviews har sammen med en omfattende desk research udgjort den centrale del af dataindsamlingen med det formål at skabe overblik og få flest mulige vinkler på problemstillingen. Herudover blev der indledningsvist afholdt et fokusgruppeinterview med det formål at fostre ideudveksling og idegenerering blandt deltagerne. Imidlertid blev denne metode som grundlag for det efterfølgende dataarbejde fravalgt.

Grunden til, at fokusgruppeinterviewet – på trods af de fortræffeligheder og muligheder der ligger i denne interviewform – blev fravalgt skyldes, at en stor del af de interviewede personer sidder i ledende stillinger, dvs. travle mennesker, hvorfor det ikke var muligt at koordinere kalendere på tværs af så mange mennesker og finde en dato, hvor alle kunne. I stedet blev det ret tidligt besluttet at fokusere på personlige, kvalitative interviews. Således er der i alt gennemført 19 kvalitative, dybdegående interviews i perioden primo marts til ultimo april

2006. Disse fordeler sig på følgende måde i forhold til nedenstående kategorier af informanter:

5 interviews med købere af transportydelser med aktiviteter i både Danmark og Sverige inden for både Business to Business og detail-branchen. 8 interviews med sælgere af transportydelser, der alle er beskæftiget i internationale speditors- og logistikvirksomheder med aktiviteter i både Danmark og Sverige. Disse interviews omfatter altså både danske og svenske sælgere af transportydelser. 6 interviews med øvrige interessenter og aktører i forhold til regionens fortsatte udvikling og integration. Disse interviews omfatter personer der er beskæftiget med headhunting og rekruttering i Øresundsregionen samt konsulenter der arbejder med udviklingsopgaver i både danske og svenske virksomheder. Endelig er der gennemført interviews med personer som er med i en række tværnationale udviklingsfora.

Samtlige interviews er gennemført med udgangspunkt i en præ-defineret spørgeguide, der i punktform har angivet de emner/områder, der skulle belyses under interviewet. Samtlige interviews er gennemført som personlige face-to-face interviews og de interviewede har alle haft en bred erfaring med emnet for interviewet.

Ca. halvdelen af de interviewede personer opererer i deres dagligdag på et relativt højt organisatorisk niveau og har derfor kunnet betragte mange af emnerne i et holistisk og strategisk perspektiv. Modsat er den sidste halvdel af de interviewede til dagligt beskæftiget med opgaver på et mere udførende niveau og har i højere grad kunnet forholde sig til tingene fra en praktisk vinkel. Endelig har samtlige deltagere i kraft af deres nuværende eller tidligere beskæftigelse kunnet se tingene i et tværnationalt/tværkulturelt perspektiv. Det er i dette krydsfelt, at essensen af dataindsamlingen skal findes.

I rekrutteringsprocessen har det været vigtigt at skabe en god kontakt og introduktion til undersøgelsen. Dette er gjort gennem e-mails med en kort beskrivelse af undersøgelsens baggrund og formål, hvilket har givet informanterne lidt betænkningstid samt nogle informationer om undersøgelsen forud for interviewet. I forbindelse med rekrutteringen til undersøgelsen har vi i høj grad benyttet os af snebold-effekten, dvs. vi har udnyttet informanternes netværk til at skaffe os flere informanter. Denne metode har vi benyttet os af indtil vi oplevede et mætningspunkt/regenerering i de informationer, vi fik ud af interviewene. Vi skal i denne sammenhæng rette en stor tak til samtlige deltagere/informanter for deres bidrag til denne rapports tilblivelse.

## **12.2 Danmark och Sverige – ett umiddelbart perspektiv**

Samtlige nordiske lande og i særdeleshed Sverige og Danmark er kendetegnet ved både kulturelt og samfundsmæssigt at have en lang række fællestræk. Således er begge lande præget af politisk og social stabilitet, velfærd, fælles religion og værdier. Fællestræk der til en vis grad genfindes i de grundlæggende ledelsesfilosofier i de to lande, der i forhold til andre lande er præget af respekt for det enkelte menneske, flade organisationer med få forskelle i privilegierne for henholdsvis chefer og medarbejdere. I hele verden er begrebet ”skandinavisk ledelse” således et kendt begreb, og i et globalt perspektiv er det ikke underligt. Vi har mange fællestræk, og når skandinaviske ledere kommer rundt i resten af verden, opfattes deres ledelsesstil derfor temmelig ens.

Men paradoksalt nok er fællestrækkene også den værste fjende, når det gælder øget integration på tværs af Øresund og forståelse for modparten, når danske virksomheder indleder samarbejde med svenske virksomheder eller omvendt. I kraft af de mange tydelige fællestræk er risikoen således, at man ikke tager de forskelle der reelt set eksisterer – og som ikke kan eller bør negligeres – alvorligt. Det påpeges fra flere sider og fremhæves som en af grundene til, at mange virksomheder oplever problemer, når de køber sig ind i andre nordiske virksomheder eller ønsker at etablere sig på nogle af de øvrige skandinaviske markeder. (Weiss, 2006)

Fx tog det et halvt år og store logistiske udfordringer før sengetøjs-giganten JYSK for tre år siden opdagede, at koncernens nye nordiske logistikcenter i Sverige ikke fungerede som følge af kulturforskelle. Henrik Bøgelund, Logistikdirektør i JYSK, kommenterer situationen på følgende måde: "Tilgængeligheden steg fra 75 % til 96 %, produktiviteten steg fra index 60 til 95, plukkefejlene faldt fra 3,5 % til 0,9 %, og forsinkede leverancer faldt fra 25 % til 0 % ... da ledelsen erkendte, at arbejdsforskellene mellem Danmark og Sverige skulle tages alvorligt." (Dagbladet Børsen 11. juni 2003) Også den svenske tekstilvirksomhed Hemtex oplevede problemer og tabte penge og havde besluttet sig for at trække sig ud af Danmark, før man ansatte en dansk chef og begyndte at skabe overskud. (Dagbladet Børsen 4. marts 2005)

Problemerne skyldes typisk, at der ikke bruges tilstrækkelige ressourcer på at forberede sig på de forskelle, der er i måden, man tager beslutninger, gennemfører projekter og udøver ledelse på – herunder også de kvalitetskrav, forhandlingsparametre osv. der er gældende i forbindelse med køb og salg af varer og ydelser.

Ovenstående kendsgerninger bliver yderligere aktualiseret af projektet "Trends og tendenser for fremtidens forsyningskæder" gennemført af Center for Industriel Produktion ved Ålborg Universitet, som viser, at tredjeparts logistikvirksomheder i stigende grad bliver en integreret del af andre virksomheders forretnings- og IT-processer. Projektet påpeger netop betydningen af de kulturelle aspekter for tredjeparts logistikvirksomheder, idet den tætte daglige kontakt, som ofte går langt ind i organisationerne, stiller store krav til, at parterne forstår hinanden. (Sørensen, 2003)

## **De kulturelle forskelle og deres baggrund**

Baggrunden for de grundlæggende kulturelle forskelle mellem de to lande, går mange år tilbage og bunder i, at erhvervslivet i Danmark og Sverige historisk har udviklet sig forskelligt og det samme har virksomhedskulturen. Således er virksomhedsstrukturen i Sverige i kraft af den lette tilgang til råvarer kendetegnet ved tunge industrivirksomheder. I Danmark har landbruget sammen med handel med omverden altid været måden at overleve på. (Weiss, 2006) Traditionelt set har danske virksomheder fungeret som underleverandør og kendetegnes ved en underskov af små og mellemstore virksomheder, der udgør op imod 75 % af beskæftigelsen på det danske arbejdsmarked.

## **Geert Hofstedes kultur-perspektiv på Danmark og Sverige**

Den hollandske kultur-teoretiker Geert Hofstede har klarlagt mange landes placeringer på en række centrale og veldokumenterede kultur-parametre. I forhold til de nordiske lande fastslår han, at der eksisterer en række markante skandinaviske fællestræk. På samtlige dimensioner, som indgår i hans kultur-begreb og som tilsammen beskriver nationernes kulturer, ligger Danmark og Sveriges værdier tæt i forhold til andre lande. (Rasmussen & Bang-Mikkelsen,

2001) De fire ses og beskrives kort nedenfor ligesom scoren for hhv. Sverige og Danmark også fremgår af figur 1 og figur 2.

Figur 1. De fire dimensioner i Hofstedes kultur-begreb

Dimension	Forklaring
Magtdistance	I hvilken grad accepteres det, at nogle mennesker er mere magtfulde end andre i forskellige organisatoriske sammenhænge. Samfund med høj magtdistance accepterer i højere grad uligheder, mens lande med lille magtdistance forsøger at minimere magtforskelle.
Maskulinitet og femininitet	Samfund hvor mænd optræder meget selvsikkert, er konkurrenceorienterede, mens kvinder er omsorgsfulde og ydmyge, kendetegnes som maskuline samfund. I mere feminine samfund er forskellen mellem mænd og kvinder mindre udtalt. Desto højere score desto mere maskulint er samfundet.
Usikkerhedsundvigelse	Omfatter håndteringen af usikkerhedsmomenter i tilværelsen og risikoen for at stå i en usikker/ubehagelig situation. Lande der scorer lavt på denne parameter, har en mere afslappet holdning til fremtidige usikkerhedsmomenter.
Individualisme/kollektivism	I et kollektivistisk samfund har gruppen større betydning end individet og individet opgiver en del af sin personlige frihed til fordel for gruppen. I et individualistisk samfund er individet mere vigtigt end gruppen. Desto højere score desto mere individualistisk er samfundet.

Figur 2. Danmark og Sveriges placeringer på Hofstedes kultur-dimensioner

Dimension	Danmark	Sverige	Højeste/ laveste værdi
Magtdistance	18	31	104/41
Maskulinitet og femininitet	16	5	95/5
Usikkerhedsundvigelse	23	29	112/8
Individualisme/kollektivism	74	71	91/6

(Rasmussen & Bang-Mikkelsen, 2001)

Med udgangspunkt i ovenstående tabel og de ligheder, tabellen viser, kunne man have den opfattelse, at man uden videre kan samarbejde på tværs af Øresund. Således er Danmarks og Sveriges score næsten ens på hver af de fire parametre.

Men paradoksalt er de umiddelbare fællestræk også den værste fjende i skandinavisk sammenhæng. Det medfører nemlig, at man ikke bruger tid og ressourcer på at forberede sig på de forskelle, der er i måden, man tager beslutninger, gennemfører projekter og udøver ledelse på. Det bekræftes af Kathrine Heiberg, der er partner i konsulentfirmaet ReTeam, som rådgiver nordiske virksomheder om kulturelle forskelle. (Børsen, 4. marts 2005) Groft sagt, kan man sige, at der på 90 % af parametrene er tale om ligheder og på 10 % er der forskelle, men relativt set har nogle af parametrene større eller mindre betydning, og det bør man være opmærksom på, når man taler dansk/svensk kultur og kulturforskelle. De kulturelle forskelle overses ofte, og de problemer som kultursammenstødene skaber, kan koste dyrt. (Weiss, 2006)

Det handler om at forstå, det man ikke forstår – med andre ord at opbygge kendskab til og respektere modpartens måde at gøre tingene på og ikke mindst have et realistisk billede af, hvordan modparten opfatter ens egen måde at gøre tingene på. Hvert lands måde at gøre tingene på har sine fordele og ulemper og passer derfor alt andet lige bedre til nogle aktiviteter end andre. Der findes ikke en optimal løsning på, hvordan man "designer" skandinaviske organisationer og forretningsgange. Den enkelte organisation må ud fra den aktuelle situation selv arbejde sig frem til, hvordan man udnytter forskellene mellem Danmark og Sverige til en konkurrencefordel.

## 12.3 Transport og logistik – en branche i udvikling

Transport- og logistikbranchen undergår i disse år store forandringer. En udvikling der skal ses i lyset af flere ting, men især globaliseringen af de skandinaviske økonomier samt handels- og industristrukturene i landene.

I takt med, at skandinaviske virksomheder outsourcer hele af dele af produktion fra hjemmemarkedet til fx Østeuropa eller Fjernøsten bliver distribution og logistikoptimering, en væsentlig og afgørende kompetence med henblik på at fastholde og fortsat udvikle skandinaviske virksomheders konkurrenceevne i et globaliseret marked. Det øgede fokus på distribution som et væsentligt element af virksomheders værdikæder og værdikædeoptimering betyder en stigende integration mellem virksomheder i forsyningskæden, hvilket fordrer et behov for effektiv styring af transporterne af materialer og varer mellem enhederne i forsyningskæden.

Rammebetingelserne ændres også løbende og præges i disse år af en væsentlig udbygning af infrastrukturen, større sammenkædning af transnationale transportnetværk i Europa, generel liberalisering af transportmarkedet samt øget fokus på nedbrydelse af de indre grænser i Europa og forankring af det indre marked. (Institut for Transportstudier, 2002)

Fra egne rækker presses transport- og logistikbranchen af, at mange store og mellemstore europæiske transportvirksomheder gennem alliancer og opkøb konstant udvikler nye transport- og logistiksystemer. Det har accelereret strukturudviklingen af hele den europæiske transportsektor, herunder også den skandinaviske. Som konsekvens heraf opleves der et skift i måden, hvorpå transportaftaler handles. Institut for Transportstudier har i en rapport benævnt det overgangen fra det traditionelle transportmarked til det moderne transportmarked, jf. nedenstående kendetegn og karakteristika;

Figur 3. Udviklingen i transportbranchen

	Det traditionelle transportmarked	Det moderne transportmarked
Indsatsområder	Fokus på den rene transportydelse Store tidsressourcer på at finde den billigste løsning	Fokus på hele logistikforløbet Stræber efter totaloptimering
Hensigter	Vælger leverandør efter pris	Etablerer partnerskab Skaber win-win situationer Løbende forbedringer
Rammeaftaler	Ingen	Skriftlige Fordeling af benefits Prisfastsættelse
Kommunikation/integration	Manuelle transaktioner	Moderne teknologi (IT-understøttede transaktioner og systemer)
Innovation	Begrænset mulighed for optimering af ressourcer	Forpligtelse til innovation Mål for forbedringer

Kilde: (Institut for transportstudier, 1999)

Som det fremgår af figuren baseres konkurrencen i transportbranchen nu på flere parametre, der kendetegnes ved at tilbyde kunderne fuldstændige logistikløsninger, f.eks. i form af et globalt rutenet, tredjeparts logistikydelser og udvikling af produktionsvirksomheders logistik- og lagerstyring. Det sætter større fokus på kvaliteten af den rene transportydelse samt den gensidige forståelse og vilje til strategisk forretningsudvikling hos både køber og sælger af transportydelser. Det stiller større krav til medarbejdere på begge sider af forhandlingsbordet, der i langt højere grad end tidligere skal have bredere forretningsforståelse og evne til at tænke innovation og udvikling i flere perspektiver.

## Regionale udviklingstendenser i Øresundsregionen

I forlængelse af den generelle udvikling i både Sveriges og Danmarks handels- og industrikulturer sker der sideløbende en række andre ting, som forrykker hele infrastrukturen og stiller nye krav til fremtidens transport- og logistikvirksomheder i og omkring Øresundsregionen. Således går tendensen internationalt set i retning af stærke regionale klynger kendetegnet ved unikke regionale kompetencer og udviklingstendenser. Det giver nogle regional-økonomiske effekter og muligheder for Øresundsregionen som en oplagt kandidat, når internationale koncerner træffer beslutning om placering af deres regionale hovedkontorer.

I den forbindelse har Øresundsregionens fortsatte udvikling og integration stor betydning for internationale koncerners placering af deres skandinaviske/nordiske hovedkvarter, idet lokaliserings-beslutningen typisk tages på baggrund af regionale studier med udgangspunkt i adgangen til fx en kompetent arbejdsstyrke, en god infrastruktur samt størrelsen af det regionale marked i forhold til afsætning af produkter og ydelser. Ting der også har betydning for de transportfirmaer, der fungerer som underleverandører og samarbejdspartnere for virksomhederne.

Ifølge en nyligt offentliggjort undersøgelse fra Øresundsinstituttet er kun 48 % af verdens 403 største virksomheder repræsenteret i Norden. Vendes blikket mod den konkrete placering i Norden domineres billedet af regionen omkring Stockholm og Øresundsregionen. Således dækker de to regioner op imod 80 % af samtlige placeringer af internationale koncerners skandinaviske hovedkontor, hvor Stockholm tegner sig for 49, mens Øresundsregionen lægger grund til 47 placeringer.

I modsætning hertil har de to øvrige skandinaviske metropoler omkring Oslo og Helsingfors færre end fem placeringer. Ligeledes ses der en tendens til, at stadig flere internationale koncerner dækker Skandinavien/Norden fra én placering. Således er dette antal steget fra 64 % i 2004 til 70 % i 2006. Det skyldes, at de nordiske markeder i takt med globaliseringen og det stigende fokus på asiatiske og østeuropæiske markeder, bliver gradvist mindre interessante. Man beslutter derfor at etablere én fælles nordisk organisation med henblik på at reducere omkostningerne. (Dagbladet Børsen, 3. februar 2006)

På sigt vurderes det, at Øresundsregionens attraktive placering og funktionen som bindeled til kontinental-Europa samt ikke mindst nærheden til Københavns Lufthavn, der er en betydelig større spiller i den internationale fly- og lufthavnsstruktur end Arlanda Lufthavnen i Stockholm, vil bidrage til, at Øresundsregionen overhaler Stockholm som den foretrukne og primære placering af internationale koncerners nordisk/skandinaviske hovedkontor. (Øresundsbro Konsortiet 2006) En vurdering der deles af samtlige informanter, der har deltaget i denne undersøgelse.

## **Udviklingen i samarbejdsrelationerne mellem virksomheder**

Ovenstående har også betydning for transportbranchen i regionen, der adskiller sig fra andre brancher, idet transportbranchens aktiviteter ikke er begrænset til ét sted, men spredt til alle steder, hvor der er økonomisk aktivitet. Til trods for en stigende konkurrence i transportsektoren, udgør transport og logistik stadig en væsentlig del af produktionsomkostningerne. En udvikling der er en direkte konsekvens af globaliseringen, som har medført, at varer og halvfabrikata i stigende grad fragtes rundt mellem verdensdele i takt med, at den internationale arbejdsdeling stiger.

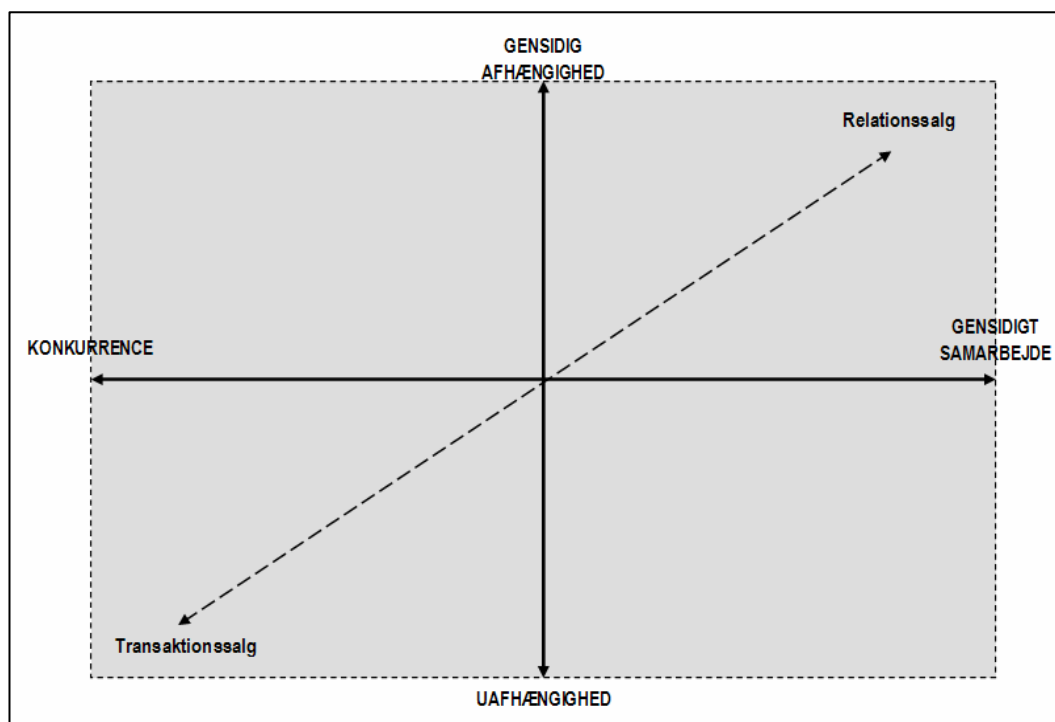
Globalt set har transportbranchen oplevet markant vækst siden starten af 1970'erne ligesom transportinfrastrukturen også er udbygget i stor grad. Således er motorvejsnettet omkring København udbygget betydeligt siden åbningen af den faste forbindelse over Øresund og vil i fremtiden forankre regionens attraktivitet yderligere. Alt sammen en udvikling, som de interviewede virksomheder også bekræfter at stå over for og skal forholde sig til med henblik på at opretholde deres fremtidige konkurrenceevne.

Hovedparten af de interviewede bekræfter endvidere en tendens til, at de som leverandør af transportydelser skal være skarpere til at synliggøre værdien af samarbejdet. Indkøbskompetencen hos indkøbere af transportydelser er i høj grad steget og indkøbere er nu i langt højere grad bevidste om, at de ikke kun køber en ydelse, men at købet skal tilføre deres forretning en reel værdi.

Det indebærer, at leverandøren af transportydelser skal have større forståelse for kundens forretning, og medfører at købere af transportydelser i stigende omfang fokuserer på optimering af hele forsyningskæden, hvorved transportydelser og samarbejdet med transportleverandøren løftes fra det operationelle til det strategiske niveau. Fra at flytte gods bliver transportsystemerne også en formidler og bærer af information mellem virksomhederne

og gennem integration med virksomhedernes planlægningssystemer bidrager transportleverandøren til reduktion af tiden mellem ordremodtagelse og levering af varer samt øget leveringspræcision i henhold til virksomhedernes produktionsflow og produktionskoncepter, fx Lean, VMI (Vendor Management Inventory) eller JIT (Just In Time).

Figur 4. Fra Transaktionssalg til Relationssalg



Figur 4 illustrerer og bekræfter den udvikling, som informanterne oplever. En udvikling der kendetegnes ved en bevægelse væk fra ”transaktionssalg”, hvor grænserne mellem kunde og leverandør er skarpt optrukket med fokus på kortsigtede elementer som pris og uafhængige relationer mellem parterne. I modsat ende ses tendensen i retning af relationssalg, hvor omdrejningspunktet og dermed kompetencen hos sælgeren af transportydelser flyttes til et mere langsigtet og værdibaseret salg med fokus på reel værdiskabelse og opbygning af relationer. Der opbygges større gensidig afhængighed mellem virksomhederne og deres omgivelser og/eller interessenter. Disse gensidige afhængigheder medvirker til behovet for at se virksomheder, som en del af et større netværk, hvor det kan være vanskeligt at bestemme, hvilke aktiviteter der ligger indenfor virksomheden og hvilke der ligger hos en samarbejdspartner.

Virksomhederne vil i endnu højere grad end tidligere blive styret gennem deres relationer, og disse relationer vil udvikle sig til aktiver for virksomhederne, og dermed være dele af virksomhedens konkurrencegrundlag. Transportleverandøren og samarbejdet mellem køber og sælger af transportydelser vil altså i stigende grad udgøre en del af den totale konkurrenceevne for køberen af transportydelser.

Denne udvikling bekræftes af de interviewede informanter gennem deres beskrivelse af de stigende krav til forretningsmæssig indsigt og kompetencer i forbindelse med erhvervelse,

fastholdelse og udvikling af kunderne. Fokus er på, at de som leverandør af transportydelser ligesom kundernes øvrige leverandører skal skabe og synliggøre den reelle værdi for kundernes forretning og ikke kun sælge enkeltstående produkter. Kodeordet er her strategisk indsigt og forretningsforståelse, idet fokus er på bidrag til optimering af hele kundens værdikæde og ikke kun enkelt-dele.

Informanterne nævner, at en væsentlig del af udfordringerne for aktørerne i fremtidens forsyningskæder ligger heri, men at man samtidig ikke må overse opgaven med at leve op til de mere operative elementer omkring leveringstider, pris, kvalitet og fleksibilitet. De oplever således, at omdrejningspunktet for transport- og logistikopgaven også i fremtiden vil være forsyning, men produktet har ændret sig fra materialer for den direkte fremstilling i produktionen til også at omfatte forsyning af andre kritiske varer, fx viden og ydelser, som kan være afgørende for kundernes konkurrenceevne – transport- og logistikleverandøren bliver en større strategisk samarbejdspartner for kunden og betydningen for kundens forretningsudvikling vokser markant.

Det stiller nye krav til metoder og kompetencer hos transportleverandørerne. Nye roller opstår i forbindelse med at koordinere og sikre udbytte af virksomhedens relationer, og nye innovative og "skæve" tilgange til transport- og logistiktænkning kan blive nødvendige for at sikre netop den/de konfigurationer, der gør, at kundens virksomhed distancerer sig fra konkurrenterne.

Fra alle informanter – hos både købere og sælgere af transportydelser - opleves det altså, at transportleverandørerne skal være tæt på kunden og forstå kundens forretning indgående, så man som minimum er lige så fremsynet og forandringsparat som kunden. Det medfører et skifte i rollen som transportleverandør og stiller transportvirksomhederne overfor nye krav i forhold til dynamisk kompetenceudvikling af branchens medarbejdere. Tendenser der bekræftes af udviklingschef Lars Dagnæs fra Institut for Transportstudier. (Dagnæs, 2004)

## **12.4 Markedet for køb og salg af transportydelser**

I dette kapitel vendes blikket mod de konkrete oplevelser, som informanter har nævnt i forbindelse med køb og salg af transportydelser. Det omfatter en diskussion og gennemgang af de udsagn, som informanterne har nævnt som de væsentligste forskelle, når blikket vendes mod køb og salg af transportydelser i hhv. Sverige og Danmark.

Ses der på de oplevelser, som informanterne nævner i forbindelse med samarbejdet med kunder/leverandører på den anden side af Øresund, nævnes en lang række forskelle, som det i rollen som STMØ-medarbejder er væsentligt at kende til og i større eller mindre grad være opmærksom på.

For det første skal man have kendskab til og være opmærksom på de to landes infrastruktur i forhold til placering af en central distributionsenhed eller centrallager og de systemer og strukturer, der skal sikre leverancer og transport rundt til de fjerneste afkroge i begge lande. Hvor man i Danmark relativt let kan finde en placering og herfra have ens og relativ kort afstand til stort set alle afkroge af landet, er det en helt anden situation på det svenske marked, der er et mere kompleks marked at agere på. Det kræver langt grundigere overvejelser at finde en optimal placering og ruteplanlægning, hvorfra man kan nå mest muligt af landet. Det er en

udfordring der hænger nøje sammen med resten af forretningsmodellen, idet servicekrav og leveringsevne ofte er afgørende parametre i et strategisk samarbejde.

I den forbindelse er samtlige informanter (både købere og sælgere af transportydelser) enten i gang med eller har afsluttet større analyse-projekter af de muligheder i forhold til lokalisering og ruteomlægning og ruteplanlægning, som sammensmeltningen af Øresundsregionen og åbningen af den faste forbindelse har medført. Det vurderes at resultere i en konsolidering i branchen i forhold til antallet af placeringer i regionen, fordi det er uholdbart med så mange placeringer – fx i Helsingborg, Malmö og København – inden for så lille en radius. Ligeledes undersøges mulighederne for at etablere nye, centrale placeringer, der kan dække distribution til hele det danske marked samt en stor del af Sverige er mulig inden for givne leverings- og servicekrav.

Det opleves fra begge sider, at svenske købere af transport-ydelser i højere grad end danske optræder mere loyalt og udviser en højere grad af kontraktuel forpligtigelse. En oplevelse der skal tolkes sådan, at svenske købere i højere grad lægger vægt på det, der er aftalt og nedfældet i en kontrakt. Kontrakten skal overholdes og godset skal ikke leveres senere eller på andre betingelser end det aftalte. Overholdes dette, kan man være sikker på at have en svensk kunde helt frem til kontraktudløb og leverandøren står godt rustet med henblik på at forlænge kontrakten med kunden.

I modsætning hertil anføres det også, at danske kunder (købere af transportydelser), optræder mindre loyalt og i højere grad shopper rundt på markedet løbende i en kontrakt-/aftaleperiode. Efter kontraktforhandling og underskrift på en aftale, kan man altså ikke vide sig sikker på, om en dansk kunde pludselig stiller krav om en bedre aftale og truer med et leverandør-skifte. Informanterne tolker ovenstående således, at danskere er bedre købmænd og svenskere mere troværdige – måske nærmest naive på nogle områder.

En anden udtrykker det ved, at svenskerne i højere grad er gentlemen over for leverandører og agerer som dygtige forretningsfolk, mens danskerne nogle gange optræder lidt for kreativt i forbindelse med køb og salg og aftale-indgåelse. Danske virksomheder opleves derfor som værende meget fokuserede på specifikke parametre og tilsidesætter periodevis det store, langsigtede overblik til fordel for mere kortsigtede og primært økonomiske resultater.

Modsat opleves det, at svenske virksomheder tænker langsigtet og har en mere holistisk tilgang til et længerevarende samarbejde med større fokus på fx kvalitet og miljø. En forskel der hænger naturligt sammen med forskellene i den danske og den svenske virksomhedsstruktur, idet Sverige er kendetegnet ved en langt større koncentration af store industri-koncerner, der i mindre grad er fleksible og omstillingsparate i forhold til de mange små og mellemstore danske virksomheder. Noget der bekræftes af chefen for handelsafdelingen på den danske ambassade i Stockholm Claus Hofmann Frisch. (Erhvervsbladet, den 27.december 2005)

Denne tendens medfører endvidere, at den svenske transport- og logistikbranche opererer med højere dækningsgrader i forhold til den danske. Informanterne fremhæver, at årsagen hertil skal findes i det faktum, at udbyderne på markedet (sælgere af transportydelser) ikke presses tilstrækkeligt af kunderne (købere af transportydelser). Det betyder således, at man lettere kan påtvinge kunden en højere pris i Sverige end i Danmark. En oplevelse der bekræftes af både sælgere og købere af transportydelser.

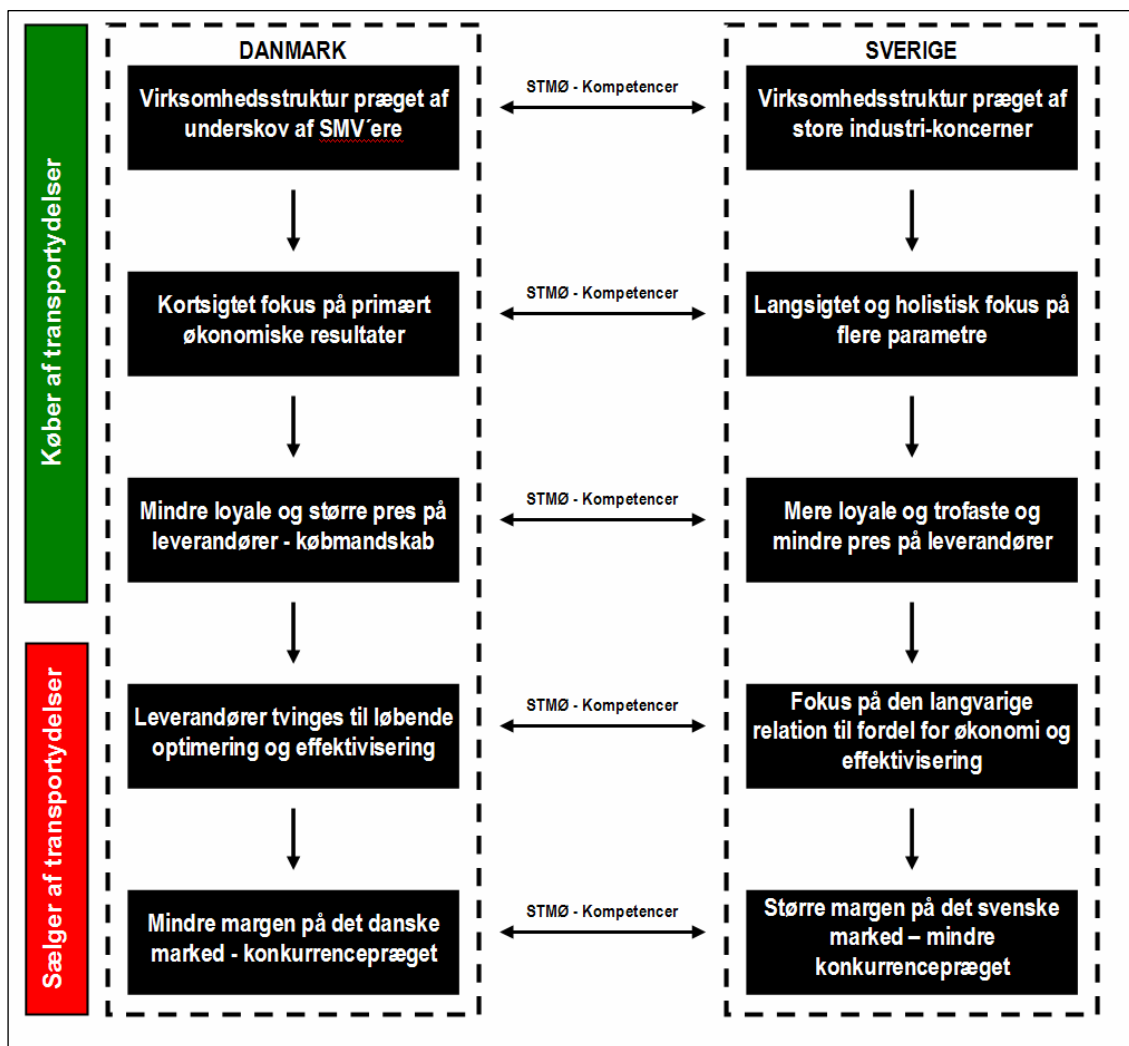
To informanter, hvor den ene sidder som nordisk logistikdirektør for en stor international grossist-koncern med aktiviteter i både Sverige og Danmark og den anden som direktør for en stor transport- og logistikkoncern, kunne direkte bevise denne tendens gennem analyse og sammenligning af nøgletal fra det danske og det svenske marked. Køber af transportydelser oplever at betale overpris ved transporter i Sverige sammenlignet med en tilsvarende distancemæssig transport af tilsvarende gods i fx Tyskland og forklarer denne udvikling med, at markedet ikke er optimeret endnu, men stadig befinder sig i en halv-monopolistisk tilstand med deraf følgende overpriser til følge.

Denne tendens bekræftes til dels gennem det faktum, at discount bølgen i detailhandlen som er meget udbredt i Danmark, slet ikke er færdigudviklet i Sverige og der er stadig en markant margen at hente før end pris-niveauet er på et tilsvarende lavt niveau i den svenske discount-handel (Dagbladet Børsen den 9. maj 2006). Ifølge sælgere af transportydelser har det den effekt, at de i Sverige ikke tvinges til optimering og effektivisering fra kundernes side på samme måde som tilfældet er i Danmark.

At de svenske sælgere af transportydelser ikke på samme måde presses til af markedet og kunderne har medført en anden afledt effekt. Således oplever flere informanter, at der ikke eksisterer den samme markedsforståelse hos svenske medarbejdere som hos danske. Det pointeres endvidere, at branchen i Danmark udvikler sig så hurtigt og dynamisk, at de ansatte ikke kan holde til det i længden. Derfor er den aldersmæssige sammensætning og ancienniteten relativt højere i Sverige end i Danmark. I Sverige bliver man altså længere tid på jobbet, hvilket til dels hænger sammen med vilkårene på arbejdsmarkedet generelt set, men også, at vilkårene på jobbet i højere grad tillader ældre medarbejdere i modsætning til branchen i Danmark.

Samtlige ovenstående tendenser er sammenfattet i nedenstående figur, der viser overgangen fra køber til sælger af transportydelser og de kendsgerninger som er gældende hele vejen gennem systemet og som er en medvirkende årsag til forskellene på det danske og svenske marked for køb og salg af transportydelser. Ligeledes fremhæver figuren nogle af de centrale punkter, hvor STMØ-medarbejderens kompetencer bliver synlige og finder anvendelse.

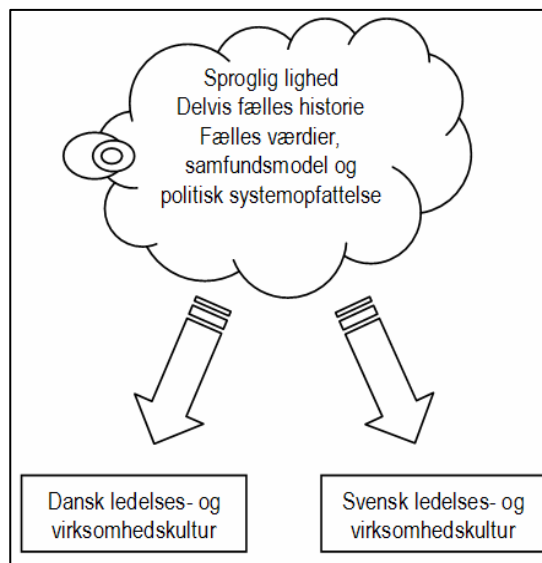
Figur 5. Opsummering af markedsforskelle mellem køb og salg af transporttydelser i Danmark og Sverige



## 12.5 Dansk og svensk ledelse og virksomhedskultur

Som allerede beskrevet i kapitel 12.2 ser det umiddelbart let ud at indlede samarbejde med mellem danske og svenske virksomheder og forene virksomheds- og ledelseskulturen i de to lande. Som vi også diskuterede i kapitel 12.2 er det paradoksale, at lighederne samtidig er udfordringerne. Således er både danskere og svenskere enige om, at der er store kulturelle forskelle i forhold til ledelses- og virksomhedskultur, når en dansk/svensk virksomhed indleder samarbejde med fx en japansk virksomhed. Men at der også er forskelle på den anden side af Øresund, som det med Øresundsbroens åbning, tager mindre end et kvarter at krydse, er svært at forholde sig til.

Figur 6. Paradokset mellem den fælles platform og forskellig ledelses- og virksomhedskultur



Forskellene og det iboende dilemma, ses i ovenstående figur, der viser, at dansk og svensk virksomhedskultur er funderet i de samme grundlæggende elementer i forhold til bl.a. sprog, samfund og politiske forhold. Platformen er i høj grad identisk, men måden hvorpå svensk og dansk ledelse kommer til udtryk i daglige handlinger og beslutninger varierer altså markant. De store ligheder mellem landene dækker over større kulturelle forskelle, som både danske og svenske virksomheder ikke altid er opmærksomme på og går for let hen over. I dette kapitel sætter vi derfor fokus på de konkrete ledelses- og virksomhedsmæssige forskelle, der eksisterer mellem Danmark og Sverige. I lighed med de øvrige kapitler vil diskussionen tage afsæt i informanternes oplevelser og vil løbende blive suppleret med relevante empiriske bidrag og teoretiske forklarings-modeller.

## De grundlæggende forskelle

Grundlæggende opleves det, at danskere er mere individuelle end svenskere, hvilket måske kan undre, når man ser tilbage på Hofstedes kultur-dimensioner omtalt i kapitel 12.2. Ikke desto mindre fremhæves det fra informanterne, at danske medarbejdere typisk har større beslutningskompetencer i forhold til deres svenske kolleger og udnytter disse beføjelser i dagligdagen. Nogen går endda så vidt som til at sige, at de ikke kun udnytter, men også udnytter dette. Det er et kendetegn ved danske virksomheder der starter helt fra toppen i forbindelse med ledelses-kulturen, idet den øverste ledelse i danske virksomheder meget hurtigt uddeler ansvar til medarbejderne i forventning om, at de selv kan træffe beslutninger og løse eventuelle problemer.

I modsætning hertil er svensk ledelse langt mere konsensus orienteret og har en nærmest demokratisk tilgang til beslutnings-processer og beslutningstagning. Denne forskel hænger helt naturligt sammen med den grundlæggende forskel i dansk og svensk virksomhedsstruktur og på den ene side de mange små og mellemstore danske virksomheder og på den anden side de store, mere tunge svenske industrikoncerner.

Den danske leder og danske ledelsesstil kan fra svensk side opfattes som fraværende, fordi ansvaret for en opgave er uddelegeret til medarbejderne, og det er ikke kommunikeret/dikteret

i et klart sprog, hvad der forventes i forhold til krav, vilkår og kriterier for opgaven. Det er altså en balance mellem selvledelse og autoritetstro optræden af medarbejderne.

Det medvirker til, at danske mellemledere, medarbejdere og virksomheder i det hele taget typisk reagerer hurtigt og mere fleksibelt efter forholdene i markedet, fordi beslutninger ikke skal træffes i fællesskab eller godkendes af den øverste ledelse. Det opleves af en svensk informant, der nu arbejder i en dansk virksomhed, at danskere i højere grad organiserer sig efter opgaven, hvorimod svenske virksomheder organiserer sig først og herefter undersøger hvilke opgaver, de kan/skal løse. På samme måde er danske ledere og virksomheder mere tilbøjelige til at begå fejl, men er til gengæld også hurtige til at korrigere fejltagelserne.

Danskere træffer først en beslutning og begynder derefter at overveje, hvordan opgaven skal gennemføres. Det vil fra svensk side blive oplevet negativt og være et udtryk for mistillid og undergravende virksomhed, hvis beslutningen, som oprindeligt blev taget, kan ændres i takt med, at arbejdet skrider frem. Omvendt vil danskere opleve, at det er problematisk og besværligt, at svenske ikke er åbne for nye ideer, efter at beslutningen er truffet. Disse kendetegn bekræftes af en undersøgelse gennemført ved Lunds Universitet. (Lunds Universitet, 1999)

Forhandlingsmæssigt opleves danskere som værende meget konfronterende og direkte eller hårde i deres kommunikation, hvilket bl.a. hænger sammen med et udpræget købmandskab og sælger-profil hos danskere og den grundlæggende virksomheds-struktur i landet. Denne forskel kan ifølge en informant også forklares med baggrund i forskellene mellem dansk og svensk detailhandel, omtalt i foregående kapitel. Svenske virksomheder er altså i mindre grad presset på prisen og forhandler med en større margen og optræder bl.a. derfor på en anden måde i forhandlingssituationer.

## **Socialorienteret vs. Handlingsorienteret ledelse**

Vores resultater bekræftes fra flere kilder, der finder frem til lignende tendenser, men i højere grad baserer deres resultater på større, kvantitative undersøgelser af forskellene mellem dansk og svensk ledelse. Således bekræfter en undersøgelse fra Garuda Research Institute ovenstående og ser vi nærmere på de resultater, der her findes frem til, er de i mange tilfælde genkendelige (Garuda, 2000).

Svenske ledere:

Konsensusorienteret, tålmodig og acceptsøgende. Accept og enighed er vigtigt. Det bekræfter danskernes opfattelse af, at svenske ledere virker organiserede, strukturerede og systematiske, fordi de søger konsensus gennem sociale processer. I forhandlingssituationer vil fokus i højere grad være på det, der allerede er opnået enighed om. Den enkeltes stræben efter magt og autoritet sker på gruppens eller organisationens betingelser. Man tilpasser sig og opfordres til at tilpasse sig, og opfattes derfor som konfliktsky. Samlet set kan man sige, at svenske ledere opnår resultater med hjertet – man kan kalde det socialorienteret ledelse.

Danske ledere:

Individualister, målbevidste og mindre konfliktsky. Accept og enighed er ikke nødvendigt før næste skridt. I forhandlingssituationer vil danskere i højere grad have fokus på de elementer, der er uenighed omkring. Det skyldes behovet for at have styr på tingene og danskernes orientering mod strukturer.

Det bekræfter svenskernes opfattelse af, at danske ledere virker udisciplinerede og impulsive med tendens til det anarkistiske, fordi det enkelte individs stræben efter magt og autoritet i højere grad sker på individets egne betingelser – ikke gruppens eller den sociale kontekst, hvori det udspiller sig. Derfor accepterer man i højere grad konflikten som en naturlig del af det at drive ledelse og sikre fremdrift. Samlet set kan man sige, at danske ledere i højere grad opnår resultater gennem benene – man kan kalde det handlingsorienteret ledelse.

## **Strategiarbejdet i danske og svenske virksomheder**

Ses der på det strategiske arbejde og den strategiske planlægning i danske og svenske virksomheder, fremhæver begge parter, at den øgede globalisering og markedets rammebetingelser gennem de seneste år har medvirket til, at strategiprocesen har ændret sig.

En ændring der har medført en bevægelse væk fra tidligere tiders 3-5 års strategiplaner præget af en præskriptiv strategiproces, årlig opfølgning, baseret på analyser og kalkulationer og ud fra et syn på omgivelserne som værende simple og statiske. Nu opleves strategiprocesen i stigende grad at være en deskriptiv proces, hvor strategien er under løbende justering i takt med ændringerne i omgivelserne. Hverdagen for mange virksomheder præges af produkter med stadig kortere livscyklus, globalisering med hastige forandringer i den globale konkurrencesituation, den teknologiske udvikling som løbende åbner for nye muligheder, og endelig en øget kompleksitet som en sum af de øvrige parametre. Man oplever fortsat at skulle være bevidste om deres positionering i markedet, men strategien bliver i højere grad at sikre virksomhedens beredskab til hurtigt at kunne reagere på de forandringer, som sker i og omkring virksomheden.

Forskellene i tilgangen til ledelsesarbejdet i danske og svenske virksomheder kommer imidlertid også til udtryk ved måden, man arbejder med strategier på. I den forbindelse opleves det, at en svensk strategiplan ikke er noget, man bare hiver ud af mappen og ændrer på, hvorimod danske virksomheder i højere grad tilpasser planerne løbende, fordi der sker ændringer i virksomhedens omgivelser.

Dette paradoks mellem langt og kortsigtede strategiplaner og balancen mellem strategier som en fremvoksende proces, der løbende udvikler sig og strategier som en tung størrelse, der ligger fast over en længere periode, er noget som mange strategi-teoretikere gennem årene har diskuteret og belyst. (De Wit & Meyer, 1999).

Ulempen ved den danske tilgangen er, at man risikerer at handle for spontant og kreativt i modsætning til svenske virksomheder der har en længere, men mere velovervejet beslutningsproces. Denne tendens og forskel hænger bl.a. sammen med forholdene på det svenske arbejdsmarked, hvor ansættelse og afskedigelse af medarbejdere foregår mere stift og ufleksibelt. Det er derfor en større overvejelse og beslutning at ansætte og afskedige medarbejdere på det svenske arbejdsmarked i forhold til det danske, hvilket bidrager til at gøre danske virksomheder mere fleksible end svenske. I det hele taget pointeres hele situationen omkring det svenske arbejdsmarked som en væsentlig del, man bør være meget opmærksom på, fordi lovgivningen og arbejdsmarkedets parter har så stor indflydelse i modsætning til det danske arbejdsmarked, der fungerer mere smidigt.

Det ligger uden for rammerne af denne rapport at diskutere eller anbefale, om den svenske eller danske måde at arbejde med strategier på, er den mest hensigtsmæssige i en global og dynamisk verden. Der er fordele og ulemper ved begge tilgange, hvor styrken ved de danske

virksomheder er, at de er ekstremt fleksible og med tiden har opbygget en meget forandringsparat struktur.

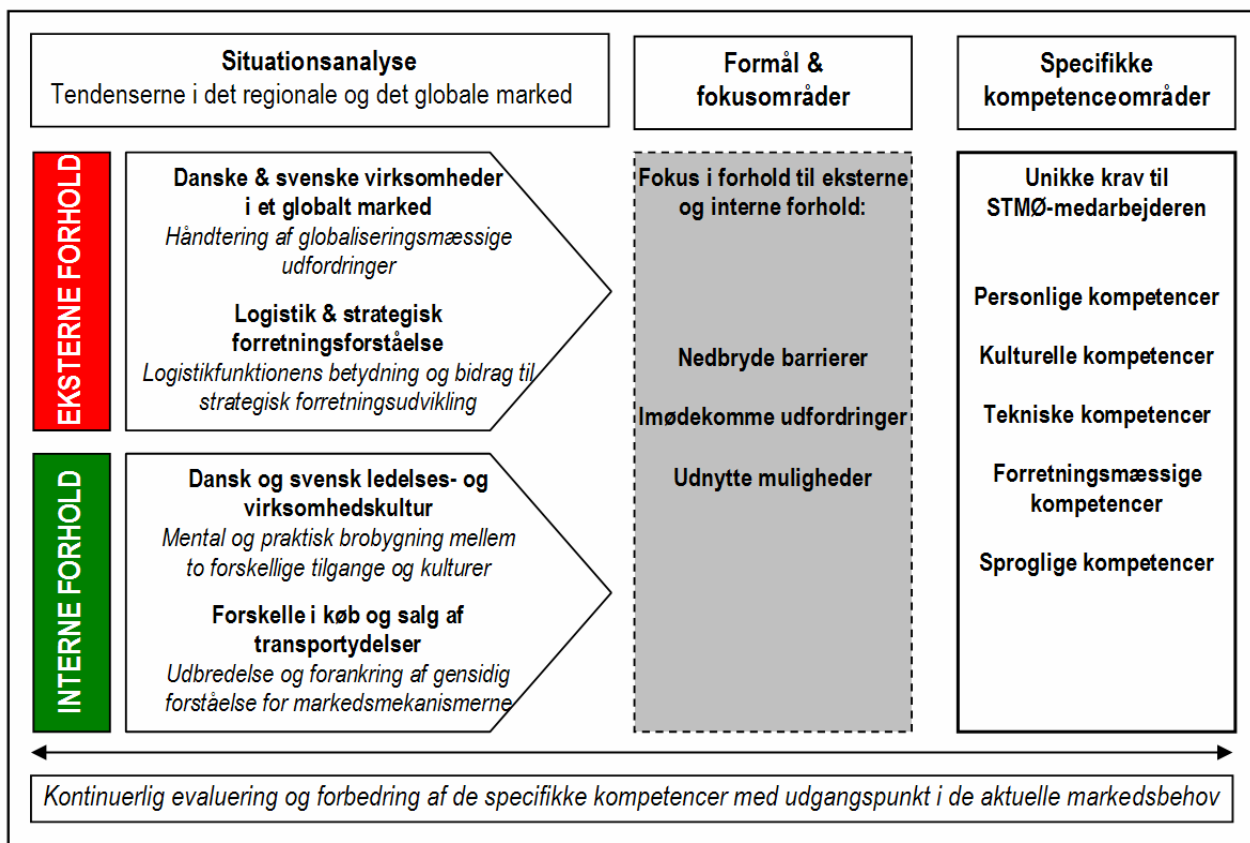
Det tager lang tid at dreje en supertanker, og det kan derfor overvejes om den svenske måde at drive ledelse og virksomheder på, er den mest hensigtsmæssige i en tid, der stiller store krav til strategisk fleksibilitet. Modsat kan det anføres, at det er nødvendigt med bedre forberedelse blandt danske virksomheder, før de kaster sig ud i store globale eventyr. Arbejdet er for sporadisk og spontant og de kan altså med fordel lære af den svenske måde at drive ledelse og virksomheder på. Det manglende fokus og overdrevet fleksible strategiske beredskab blandt danske virksomheder bevirker, at deres vækst og fremtid kommer til at bero på tilfældigheder. I stedet skulle de bruge flere ressourcer på overvejelser og finde frem til mere gennemtænkte løsninger, så de via en velovervejet og planlagt strategi baner vejen ud til de globale markeder.

Om det manglende strategiske fokus i forhold til globaliseringen skal betragtes som en styrke eller svaghed for danske virksomheder eller om svenske virksomheder forpasser en række muligheder i markedet pga. lange beslutnings- og ledelsesprocesser, er svært at sige. Hvad der klarer sig bedst i en turbulent og dynamisk verden, hvor kravene til omstillingsevne er meget store, men hvor markedet samtidig stiller krav om langsigtet planlægning, lader sig ikke entydigt afklare. Ikke desto mindre baner det vejen for medarbejdere med tværkulturelle og transport- og logistikspecifikke kompetencer, der gennem kendskab til både branchen og ledelseskulturer, kan forene det bedste fra de to lande.

## **12.6 STMØ-medarbejderens kompetenceprofil**

Med afsæt i de foregående kapitlers beskrivelser og analyser af de aktuelle forhold i relation til en række centrale punkter, vendes blikket i dette kapitel mod en sammenfatning og skitsering af kompetenceprofilen for fremtidens STMØ-medarbejder. Formålet er i den forbindelse at nedbryde barrierer, imødekomme og være aktiv over for nye udfordringer samt udnytte eksisterende og latente muligheder til fortsat udvikling og vækst til gavn for virksomhederne og hele Øresundsregionen.

Denne sammenhæng er skitseret i figur 7, der ses nedenfor og synliggør sammenhængen mellem situationsanalysen og de aktuelle trends og tendenser i markedet, de heraf afledte fokusområder og i sidste ende de specifikke kompetencekrav, som det medfører.



Figur 7. Skitsering af sammenhængen mellem situationsanalysen og kompetencekrav

Af figuren fremgår det, at de eksterne og interne forhold afføder aktuelle behov for i alt fem kompetenceområder, der i større eller mindre grad overlapper hinanden. Således viser situationsanalysen, at de eksterne forhold stiller krav om kompetencer i forhold til håndtering af de globale tendenser, som både danske og svenske virksomheder i dag står overfor, beskrevet i kapitel 12.3. Situationsanalysens eksterne del afslører også, at logistik- og transportbranchen undergår en væsentlig udvikling disse år som afføder nye krav til fremtidens transport- og logistikmedarbejder og sætter særligt fokus på kompetencer inden for strategi og forretningsudvikling.

Ses der på de interne forhold fremgår det, at STMØ-kompetencerne også skal bidrage med viden om forskellene i dansk og svensk ledelsespraksis og virksomhedskultur. Heri sikres brobyggerfunktionen mellem de to virksomhedskulturer og måder at drive ledelse på. Endelig viser situationsanalysens interne del, at STMØ-kompetencerne også skal omfatte viden omkring køb og salg af transportydelser i Sverige og Danmark og de forskelle, der eksisterer på tværs af de to markeder.

I bunden af figur 7 synliggøres behovet for løbende revurdering og videreudvikling af de kompetencekrav som udviklingen i markedet afføder. Samtlige brancher og markeder kendetegnes i dag ved så stor dynamik og konstante forandringer, at løbende revurdering og

nytænkning er et vigtigt element i alle sammenhænge. Således også STMØ-kompetencerne, der skal afspejle situationsanalysen og hermed de interne og eksterne markedsforhold. Denne sammenhæng skal konstant sikres og synliggøres. I det følgende gennemgås de specifikke krav, som situationsanalysen har skitseret, det kompetenceprofilen for fremtidens STMØ-medarbejder gennemgås i forhold til personlige, kulturelle, tekniske, merkantile og sproglige kompetencer.

## **Personlige kompetencer**

Som udgangspunkt har STMØ-medarbejderen mange, forskellige kompetencer. Personlighed er da også ofte nævnt som en væsentlig kompetence, når snakken er faldet på de konkrete krav til fremtidige STMØ-medarbejdere. Det handler i bred forstand om evnen til at skabe personlige relationer og netværk som en naturlig del af personens adfærd – noget der også begrundes med den aktuelle markedsudvikling, der bevæger sig fra transaktionssalg til relationssalg med fokus på gensidig afhængighed og tætte relationer mellem kunde og leverandør. Desuden er evnen til at samarbejde og begå sig i mange forskellige sociale sammenhænge et udpræget kendetegn ved den personlighed, der kræves i fremtiden.

Der vil være forskellige grader af behovet for at være opsøgende og netværksskabende alt efter hvilken situation og konkret opgave, man står i. Men det er kendetegnende, at man skal besidde kompetencen i en eller anden udstrækning, fordi transport- og logistikmedarbejdere i fremtiden ikke længere er en faglig specialist med et snævert defineret arbejdsområde. Tværtimod favner man nu bredere og skal kunne agere på flere niveauer og hurtigt tilegne sig ny viden om nye kunder, nye processer eller teknologier. Det stiller samtidig krav om en personlighed, der præges af nysgerrighed, der selv kan opsøge ny viden og derfor har forståelse for vigtigheden af vidensdeling og tilgængeligheden af ny viden som et vigtigt konkurrenceparameter for fremtidens danske og svenske virksomheder.

Endelig er evnen til selvledelse en sidste af de personlige kompetencer, der også er nødvendige med henblik på at kunne begå sig som STMØ-medarbejder. Fremtidens virksomheder og markeder kendetegnes ved konstant at være i en turbulent og dynamisk tilstand, hvor traditionelle ledelsestilgange med fokus på kontrol og autoritet ikke længere er tilstrækkelige. Selvledelse inden for rammerne af definerede værdier og normer bliver derfor en afgørende kompetence med henblik på at sikre den innovative og udviklingsorienterede drivkraft, der skal fungere som modsvar til markedets krav om forandring og nytænkning.

## **Kulturelle kompetencer**

STMØ-medarbejderen vil typisk være en del af snitfladerne mellem de forskellige parter i logistikkæden, og skal derfor være i stand til at tilpasse sig forskellige mennesker og organisationer, og ofte være den, som bygger bro mellem parterne i logistikkæden. Det stiller store krav til de kulturelle kompetencer, som uddannelsen også skal bidrage med.

Som en væsentlig del af STMØ-medarbejderens kompetenceprofil vedrører de kulturelle kompetencer således evnen til at arbejde tværnationalt og fungere som brobygger på tværs af Øresund. Det bliver særligt aktuelt, idet fokus netop er på en tværnational region, hvor hensigten bl.a. er at forene det bedste fra de to kulturer og herigennem bidrage til at skabe de unikke regionale og kulturelt-definerede konkurrencemæssige fordele, som kan opstå i synergien mellem dansk og svensk ledelses- og virksomhedskultur.

Det kræver bl.a. indsigt i og forståelse for mange af de forskelle, der eksisterer i forhold til virksomhedsstrukturer og ledelsesprocesser i de to lande, som vi har diskuteret tidligere i denne rapport. I den forbindelse er det særligt vigtigt at fokusere på forskelligheden – og ikke ligheden – mellem dansk og svensk ledelse og virksomhedskulturen. Som denne rapport også har vist er det meget ofte lighederne, der er de store udfordringer, fordi de paradoksalt nok overskygger forskellighederne mellem de to lande.

Med direkte reference til kapitel 12.5 vedrører de kulturelle kompetencer således evnen til at forstå den grundlæggende virksomhedsstruktur i de to lande samt de markedsmekanismer, der gør sig gældende i hhv. Sverige og Danmark. Kultur-delen omfatter altså også kendskab til både det svenske og det danske marked for køb og salg af transportydelser og de forskelle, der eksisterer og som allerede er belyst, jf. kapitel 12.4. Behovet for kulturelle kompetencer kommer til udtryk i mange andre sammenhænge og undersøgelser. Således viser en undersøgelse fra Øresundskompass, at en af de barrierer, som fylder meget for små og mellemstore virksomheder, er de kulturelle barrierer, fordi de udmønter sig i praksis i form af forskellige vaner, skikke og handlingsmønstre (Øresundskompass, 2004).

## **Tekniske kompetencer**

STMØ-medarbejderens tekniske kompetencer kan deles op i primært to del-områder, hvor det ene område omfatter grundlæggende flair og forståelse for tekniske begreber. Det gør sig gældende, når STMØ-medarbejdere i kraft af udviklingen i branchen og markedet i højere grad involveres i forretningsudvikling i kundens virksomhed. Graden af teknisk indsigt vil naturligvis variere afhængighed af den tekniske kompleksitet i produktet eller produktionen, men at have kendskab til de tekniske områder i større eller mindre grad vurderes at være vigtigt i forhold til indlevelsen og oplevelsen af de tekniske processer. Det er nødvendigt med henblik på at kunne fremstå troværdigt i eksempelvis forhandlingssituationer med kunder.

Det andet område af de tekniske kompetencer, der også er behov for vedrører anvendelsen af IT-understøttede systemer og processer i den daglige kommunikation og styring af transporter og varer. Således overgår transport- og logistikbranchen i fremtiden til endnu større anvendelse af sådanne systemer, og det stiller krav om IT-kundskaber og alt efter behov også IT-kundskaber på mere end blot bruger-niveau.

De tekniske kompetencer handler altså ikke udelukkende om konkrete tekniske kvalifikationer, men i høj grad om teknisk flair og en naturlig nysgerrighed efter at vide, hvordan de tekniske elementer fungerer. Det medfører ikke behov for dybdegående teknisk indsigt eller at man skal vide, hvordan ting rent praktisk fungerer. Man skal ikke være teknisk specialist, men der er behov for tilstrækkelig teknisk indsigt til at kunne forstå den tekniske specialist.

## **Merkantile kompetencer**

Den vel nok væsentligste STMØ-kompetence er de merkantile eller forretningsmæssige kompetencer som i høj grad er udtalt og efterspurgt. Dels i forhold til de tendenser, der præger udviklingen i stort set alle brancher dels i forhold til den rolle som transport- og logistikmedarbejdere skal indtage i fremtidens forsyningskæder. Det er altså uomgængeligt, at STMØ-medarbejderen også har en solid merkantil forståelse og indsigt.

Her bliver også begrebet købmandskab aktuelt, idet begrebet dækker over flere elementer i forbindelse med køb og salg af transportydelser. I bred forstand handler købmandskab om at

forstå sig på forretninger og forretningsprocesser og have en solid strategisk forståelse i forbindelse med forhandlinger og udvikling af kundens forretningsprocesser. Det drejer sig om at forstå de markeds kræfter, der gør sig gældende i forbindelse med bevægelsen i retning af relationssalg med fokus på total løsninger og etablering af tætte partnerskaber og relationer med kunderne. Det kræver altså en grundig forståelse for salgsindsatsen og håndteringen af specifikke kundegrupper eller segmenter af kunder – her kommer begreber som Key Account Management og strategisk forretningsforståelse på banen og stiller krav om kompetencer på disse områder.

I mere praktisk forstand kommer købmændskab til udtryk i den daglige handle måde, hvor det også er vigtigt at være opmærksom på disse kompetencer.

I forlængelse af de merkantile kompetencer fremhæves også behovet for kendskab til at kunne styre og lede projekter og en større eller mindre projektgruppe. I forbindelse med udviklingen af kundernes forretninger og øget kompleksitet og involvering i kundernes forretningsprocesser, udvikles salgsarbejdet til også at være komplekst og kan med rette betragtes som et projekt eller såkaldt projektsalg. Projekter hvor kunden bearbejdes over en længere periode eller hvor man som leverandør har et totalt-optimerende fokus som udgangspunkt. Det kræver evne til at styre og arbejde struktureret efter en defineret projektplan med en række delmål frem mod det endelige slutmål, der i starten af et projekt ofte har en sløret eller uklar karakter.

## **Sproglige kompetencer**

Både det danske og det svenske sprog er kendetegnet ved at være relativt små sprogområder, som medvirker til at styrke både danske og svenske virksomheder og medarbejdere, når der indledes samarbejde med andre kulturer. Således er det kendetegnende ved små sprogområder, at de har en større åbenhed i forbindelse med mødet og samarbejdet med andre kulturer. Vi tilpasser os, mens større sprogområder i højere grad vil forsøge at gennemtrumfe deres egen praksis og handle måder i mødet med andre kulturer.

Generelt set fremhæves de sproglige kompetencer af informanterne som en væsentlig kompetence, men der er en spredt fordeling i forhold til om den uddannelsesmæssige indsats skal opprioriteres eller det dansk-svenske sproglige slægtskab er så tæt, at man kan klare sig med ”sund fornuft og sprog-øre”, som en enkelt omtaler det.

Der er ingen tvivl om, at danskere og svenskere med lidt omhu kan forstå hinandens sprog, men alligevel kan fraværet af det grundlæggende kendskab til modpartens sprog, skabe usikkerhed og utryghed i forhandlings- og samarbejdssituationer. I forhold til den kulturelle sammensmeltning og integration i regionen, er sprog et væsentligt element. Således er sproget en væsentlig værdi- og kulturskaber og et tættere sprogligt fællesskab og en bedre sproglig forståelse giver mulighed for en let og umiddelbar adgang til modpartens daglige dialog, litteratur, politiske debatter og øvrig kommunikation. Desuden fremhæves det, at en dybere sproglig forståelse hos begge parter vil betyde en mere smidig interaktion og en deraf afledt effektivitet i forbindelse med samarbejdet mellem danske og svenske virksomheder.

Det vurderes, at det generelle udbud af sprog-kurser på begge sider af Øresund varierer betydeligt, men at der er en tendens til større efterspørgsel og udbud af sprog-kurser i Sverige. Flere faktorer har indflydelse herpå, og det er svært at tegne et entydigt billede af årsagen hertil. I den forbindelse blev det diskuteret med enkelte informanter, om den sproglige indsats i skole/uddannelsessystemet skal opprioriteres samt på hvilke niveauer en sådan

opprioritering af indsatsen skal finde sted. Noget entydigt svar kom ikke frem, men det pointeres, at det kræver en politisk indsats og beslutning, der samtidig vil sende et politisk signal om, at man tror på potentialet i Øresundsregionen og er interesseret i at skabe rammerne for en fortsat udvikling heraf.

## **Sammenfatning**

Ses der samlet og opsummerende på de kompetencer, som situationsanalysen afslører et behov for, er der i høj grad tale om, at STMØ-medarbejderen i bred forstand skal besidde en række personlige, tekniske, kulturelle, merkantile og sproglige kompetencer. Der er altså tale om en generalist, der med en bred vifte af kompetencer på flere niveauer kan begå sig i mange sammenhænge og bidrage til udviklingen af synergier og win-win situationer i alle sammenhænge.

Herigennem ses således konturerne af behovet for en uddannelse som STMØ-medarbejder, der på sigt kan bidrage til forankring og videreudvikling af virksomheder og transportbranchen i Øresundsregionen. En uddannelse som bidrager til regionens udvikling med kompetencer der matcher de fremtidige udfordringer i forhold til både eksterne og interne forhold i regionen, jf. figur 7, vil så afgjort være et væsentligt aktiv med henblik på at øge integrationen i Øresundsregionen. Det vil utvivlsomt kunne bidrage til at give virksomheder i regionen de konkurrencemæssige fordele, som gør Øresundsregionen endnu mere synlig på det europæiske landkort over attraktive og innovative vækstcentre.



## 13 Slutsatser: Transportstruktur och ekonomi

### *Carl-Magnus Carlsson*

I denna rapport har integrationen i Öresundsregionen och transportrelaterade barriärer mot integrationen belysts ur en rad olika, delvis nya perspektiv. Utgångspunkten har varit de strukturella och ekonomiska förhållanden som påverkar – och påverkas av – transportsektorns situation och utveckling. Integration på olika nivåer och mellan olika ekonomiska strukturer i Öresundsregionens transportsektor har studerats, där globaliseringens mikro- och makroeffekter samt de målkonflikter som finns mellan varu-, tjänste- och arbetsmarknadsintegration, hållbara, effektiva och miljövänliga transportsystem och respektive lands nationella hänsyn av olika slag gått som en röd tråd genom rapporten. Den huvudfråga som ställdes inledningsvis och som genomsyrat rapportens alla delar var: *Hur förena ökad effektivitet och minskade negativa effekter av transportarbetet med ökad integration i Öresundsregionen?*

För att kartlägga dessa barriäraspekter på integrationen i Öresundsregionen på ett så heltäckande sätt som möjligt har flertalet experter, konsulter och forskare från båda sidor av Sundet samarbetat för att utifrån delvis nya och otraditionella perspektivkombinationer, angripa de transportstrukturella och ekonomiska barriäraspekterna på Öresundsintegrationen utifrån sina specifika kunskaps- och kompetensområden. De som bidragit till föreliggande rapport kommer dels från näringsliv och myndigheter, dels från högskole- och forskarvärlden. Därmed utgör rapportens medförfattare i sig en slags Triple Helix-struktur, och är i sig ett viktigt led i det integrationssträvande som utgör kärnan i STMØ.

Denna rapport varken kan, eller syftar till att ge *universella* lösningar för att undanröja *specifika* barriärer. Däremot och i linje med hela STMØ-projektets syfte bidrar rapporten till att starta den process där olika aktörer lär sig förstå varandra och varandras olika sätt att finna lösningar, genom att rapportens innehåll utgör ett viktigt bidrag till de gemensamma Öresundsintegrerade utbildningsresurser i *Strategic Transport Management* som kommer att skapas och samordnas inom ramen för STMØ-projektet.

Rapportens kapitelindelning tar läsaren med på en resa genom Öresundsregionens transportsystem – en integrationsresa över barriärer, mot nya lösningar och mot målet om ett hållbart transportsystem för ökad konkurrenskraft, tillväxt och social utveckling. Resans etappmål går från stor till smått, och tillbaka till stort igen! Men slutmålet är hela tiden det samma: Ökad integration i Öresundsregionen genom stärkta utbildningsresurser.

Rapportens inledande kapitel (kap 1 och 2) sätter in Öresundsregionen och integrationssträvandena i ett större perspektiv. Globaliseringstrycket, handel, lokalisering, infrastrukturförserjning och konkurrenskraft relateras till både mikro- och makronivån, och utifrån denna diskussion definieras begreppen *barriär* och *integration*, också i relation till vedertagna Öresundsbarriärer som t ex broavgifter och socialförsäkringssystem.

I kapitel 4, 5, 6 och 7 ges en övergripande bild av transportstrukturerna i Öresundsregionen. Där beskrivs först Öresundsregionens befolknings-, Orts- och kommunikationsstruktur i relation till transportbehoven, med utgångspunkt i rent rumsliga barriärer. Därefter tecknas bakgrunden till den strukturella utvecklingen inom åkeri- och godstransportnäringen i Öresundsregionen och den starka kopplingen mellan den allmänna utvecklingen mot allt större globala koncerner i olika industrisektorer och transportbranschen. Arbetsmarknaden inom transport-

sektorn kartläggs också med speciell hänsyn till jämställdhetsperspektivet och optimering av ekonomiska och personella resurser. Tillväxtutvecklingen inom transportsektorn tillsammans med olika demografisk utveckling i Danmark och Sverige kan utgöra ett unikt tillfälle för en sådan optimering. Transporternas roll som förmedlande länk mellan ekonomisk tillväxt, innovationer och regional konkurrenskraft diskuteras sedan i kapitel 7. Tillväxt hänger samman med innovationer och innovationer bygger på lärande. Lärande i sin tur bygger på möten. Med utgångspunkt i sk endogent lärande, via transporter av varor, tjänster och arbetskraft på tvärs av Sundet, påvisas att effektiviteten i persontransporterna, i hög grad bestämmer Öresundsregionens innovations- och därmed tillväxtpotential.

I de följande fem kapitlen snävas fokus in mot några mer specifika områden på både mikro- och makronivå, som alla har det gemensamt att de handlar om olika former av planering och management. I kapitel 8 diskuteras olika verktyg för trafikflödesplanering och intelligenta transportsystem som kan undanröja risker, olyckor, trängsel och andra negativa externa transporteffekter. Men det är inte helt självklart att ny teknik kan utnyttjas fullt ut. Värnandet om den personliga integriteten och skillnader i detta avseende mellan Danmark och Sverige skulle kunna hindra ett sådant system från att implementeras i Öresundsregionen, vilket alltså skulle motverka ett bättre utnyttjande av de infrastrukturella resurserna. Momsredovisningssystem och skatter beslutas av de nationella regeringarna, men är olikheter i momssystemen en barriär, eller kan de rent av uppfattas som grund för nyetablering? I Nederländerna har man ett momssystem som lockar stora utomeuropeiska direktinvesteringar. Kanske skulle Sverige och Danmark kunna enas om ett sådant system i Öresundsregionen? Detta skulle i så fall kräva en gemensam syn på regionen som en tillväxtmotor för *båda* länderna!

I kapitel 10 analyseras förutsättningar för en gemensam planeringsfunktion för Öresundsregionen under trycket från globaliseringen, men detta skulle kräva att motsättningen mellan nationernas och regionens bästa suddas ut. Planering av infrastruktur skulle kunna vara ett första steg för sådan samsyn och en ny planeringsansats som är anpassad efter regionens olika planeringstraditioner och efter de nya krav som globaliseringen ställer presenteras; *reproaktiv planering*, samtidigt som nya finansiella lösningar diskuteras. I nästföljande kapitel ges exempel på hur sådana gemensamma funktioner verkligen börjar komma till stånd i form av *Öresundsgemensam VTS* i Malmö. Även inom näringslivet krävs ett synliggörande av vinsterna i att Öresundsregionen kan agera som *en* enhet. Genom att ha kunskap om skillnaderna mellan danska och svenska affärskulturer, och lära sig utnyttja dem, kan företagen lättare klara den globala konkurrensen. Skillnaderna kan spåras bl a till olika näringslivsstruktur, olika ledarstilar, skillnader på arbetsmarknaden osv. Men dessa skillnader kan vändas till fördelar genom att vi lär av varandra – för som påpekades i tidigare kapitel: Tillväxt hänger samman med innovationer och innovationer bygger på lärande och lärande i sin tur bygger på möten. Genom att fånga denna potential i en gemensam Öresundsövergripande utbildningsinsats; *Strategic Transport Management i Öresundsregionen* – kan regionens integration fördjupas, konkurrenskraften stärkas och den sociala och miljömässiga utvecklingen främjas!

En samlad bild börjar nu framträda! Även om varje kapitel i rapporten tar upp de ekonomiska och strukturella transportbarriärerna ur sina perspektiv, bildar de ingående utredningarna tillsammans en ny helhetssyn på transportstrukturella och ekonomiska barriärer mot Öresundsintegrationen.

Mycket av denna helhetssyn handlar om att barriärerna verkar bestå i en bristande förmåga eller vilja att se hela Öresundsregionen som en enhetlig region. Fortfarande, och egentligen inte alls förvånande, har vi på båda sidor Sundet kvar ett värnande om den egna nationella

ekonomin, den egna strukturen och den egna kulturen. Faktum är att det nog kan tillskrivas Sveriges EU-inträde, att integrationsambitionerna på allvar kommit på agendan. Men den nya globaliserade ekonomin, och med den förändrade produktions-, specialiserings och arbetsdelningsmönster har också spelat in. En viktig del i denna utveckling är de förändrade krav som ställs på ekonomiernas transport- och logistikfunktioner.

Praktiskt kan detta emellertid kräva nya indikatorer. Bland sådana som redan publiceras idag finner vi det s k Öresundsindexet. I föreliggande rapport presenteras förslag på ytterligare indikatorer för att skapa en mer nyanserad bild av integrationsprocessen och ge underlag för framtida åtgärder. I kapitel 7 diskuteras IPEL som bygger på förädlingsvärdet i regionens alla arbetsplatser och reskostnaderna för att ta sig dit och i kapitel 8 behovet av en bättre bild av hur trafiksituationen och –flöden utvecklas, samt problemen med detta. Behovet av förbättrad arbetsmarknadsstatistik, inte minst ur ett jämställdhetsperspektiv påtalas i kapitel 6.

Den aktiva integrationen, som kan skapa ökad konkurrenskraft i regionen i relation till andra dynamiska regioner och därmed tillväxt, och god social och hållbar miljö- och jämställdhetsutveckling, kräver att just samsynen om Öresundsregionen som *en* region blir klar – och insikten att detta gagnar båda nationella ekonomier; såväl den danska som den svenska! Därför blir ett gemensamt värdeskapande nödvändigt – något som bl a kan åstadkommas genom Öresundsintegrerade utbildningar inom transportområdet. Detta kan också underlätta för att skapa gemensamma strategi- och planeringsfunktioner inom både näringslivet, dess organisationer och inom myndighetssfären. De närmast vattentäta skott som finns mellan dansk planering och svensk; och mellan olika nivåer och ansvarsområden *inom* länderna måste brytas upp. Utbildning – gemensam utbildning inom det strategiska transportområdet - är ett sätt att bryta upp dessa! Vad exemplet VTS-Öresund visar, är att det går att genomföra – när viljan finns, och man inser vinsterna för alla inblandade parter!



## 14 STMØ-projektets fortsatta utredningsarbete

### *Carl-Magnus Carlsson*

Parallellt med globaliseringen påverkar de sista årens utveckling inom informations- och kommunikationsteknologin – det talas om hållbar kommunikation – våra ekonomier på ett helt genomgripande sätt. Skulle denna kunna utnyttjas för att bryta barriärer mot Öresundsintegrationen? Skulle ny IKT kunna utnyttjas för att förena ökad effektivitet i transportarbetet - d v s minskade negativa transportexternaliteter - med ökad integration?

Samtidigt diskuteras på nationell nivå i Danmark och Sverige olika typer av politiska styrmedel, för att påverka de negativa effekterna av transportsektorns nära koppling till den ekonomiska tillväxten; s k frikoppling. Om Sverige och Danmark väljer olika väg i dessa frågor, riskerar nya barriärer i Öresundsregionen att skapas. Här framstår behovet av samsyn och gemensam planering som extra angelägen.

### 14.1 Vidare studier i hållbara kommunikationer (IKT)

Denna delrapport lyfter bl a fram konflikten mellan frikoppling/miljöhänsyn och arbetskraftsintegration i Öresundsregionen, och påpekar här behovet av vidare utredning under frågeställningen: Hur förena effektivisering i transportarbetet med ökad integration? STMØ initierar därför en komplementutredning som avses utgå från tidigare studier av Öresunds nära distansarbete, behov av förändringar i t ex ledarskap, utbildningsutbud o s v för att förena effektivisering i transportarbetet med ökad integration. Komplementutredningens resultat kommer att återkopplas till STMØ-projektets huvudsyfte; att samordna och initiera nya magister/kandidatutbildningar. Utgångspunkterna för studien är:

- inom vilka områden och genom vilka mekanismer skulle IKT-baserade lösningar kunna minska negativa externa effekter av transporterna i Öresundsregionen och samtidigt öka integrationen mellan Sverige och Danmark?
- hur ser den politisk-strategiska nivån ut avseende infrastrukturella IKT –insatser relaterat till arbetsrättsliga regler mellan Danmark och Sverige? Kan skillnader i satsningar eller policy-strukturer påverkas av IKT, eller påverka effekterna av nya IKT-baserade lösningar?
- kan skillnader i ledarskap/organisationsstruktur inom företag, organisationer och myndigheter mellan Danmark och Sverige påverka implementeringen av nya IKT-baserade lösningar, eller kan nya IKT-baserade lösningar/arbetsformer överbrygga sådana skillnader?
- hur kan nya IKT-baserade lösningar/arbetsformer tillämpas inom utbildningssamarbete mellan universitet/högskolor i Öresundsregionen?

### 14.2 Ekonomisk-politiska styrmedel

Hur kan kommande, planerade skatteväxlingar såsom kilometerskatter och samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning, trängselavgifter och handel med utsläppsrätter inom transportsystemet komma att påverka transportsystemen i Öresundsregionen framöver? Hur skulle *olika* beräkningsgrunder för samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning i Sverige och Danmark, påverka integrationspotentialen och vad händer om både Malmö och Köpen-

hamn inför trängselavgifter - hur skulle mobiliteten påverkas då? Dessa högst aktuella frågor, utreds vidare inom STMØ, och återkopplas till projektets övriga resultat.

### **14.3 VTS-Öresund**

I oktober 2006 startar VTS-Öresund sin verksamhet. Denna kommer att följas upp och utvärderas inom och i relation till STMØ (se kapitel 11).

### **14.4 Triple helixdialog i åkeribranschen**

Den verksamhetsnära ”action research” som redan påbörjats inom Öresundsregionens åkerinäring kommer att utvecklas och integreras i STMØ-projektets fortsatta rapportering och återkopplas i en triple helixdialog mellan näringen, myndigheter, utbildningsväsendet och forskarvärlden (se kapitel 5).

## 15 Referenser

### Muntliga källor:

Eriksson, Kjell, klubbordförande, Handelstjänstemannaförbundets avd. Malmö, telefonintervju 2005-12-11.

Eriksson, Åsa, driftschef på Schenker Åkeri i Helsingborg.

Holmgren, Niklas, Copenhagen Malmö Port, intervju 2006-03-03.

Liljekvist, Kent, ordförande i Transports avd. 12, Malmö, telefonintervju.

Nordlindh, Bengt, VD, Åkeriföreningen Syd, telefonintervju 2005-12-16.

Rahlskog, Lars, personalchef på Schenker Stab HR på huvudkontoret i Göteborg och som övergripande HR-ansvarig för Region Syd, intervju 2006-03-10.

Sjöström, Göran, affärsutvecklare i Copenhagen Malmö Port AB, intervju 2006-02-17.

Svensson, Karl-Erik, Copenhagen Malmö Port, intervju 2006-03-03.

Tillberg, Camilla, Copenhagen Malmö Port, intervju 2006-03-03.

Tyrell, Jenny, Copenhagen Malmö Port, intervju 2006-03-03

### Litteratur och artiklar

367L0227. Rådets första direktiv 67/227/EEG av den 11 april 1967 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om omsättningsskatter.

377L0388. Rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter – Gemensamt system för mervärdeskatt: enhetlig beräkningsgrund.

Abrahamsson T. (1998) *Estimation of Origin-Destination Matrices using Traffic Counts—A Literature Survey*. Technical Report IR-98021, International Institute for Applied Systems Analysis, 1998. <http://netec.mcc.ac.uk/WoPEc/data/Papers/wopiasawpir98021.html>

Ahas R., Ülar M. (2005). "Location based services—new challenges for planning and public administration?". *Futures*, 37:6 547-561

Akin D. and Sisiopiku V.P. (2002). "Estimating Origin-Destination Matrices Using Location Information from Cell Phones." *Proceedings of 49th Annual North American Meetings Of The Regional Science Association International*, Puerto Rico.

Bandhold, H, "Visioner och strategier för regional tillväxt-hur når man dit?" i Christensen & Kempinsky, red (2004) *Att mobilisera för regional tillväxt*, Studentlitteratur,

*Barriere-rapport. Rapport om barrierer for integration i Øresundsregionen* (2001), Øresund Industri & Handelskammare

*Befolkning*, Sveriges Nationalatlas, 1996

Bolla R., Davoli F., Giordano F. (2000). "Estimating road traffic parameters from mobile communications". 7th World Congress on ITS. Torino.

Button, Kenneth (2000), "New Approaches to Spatial Economics", *Growth and Change*, vol. 31

Caniëls, Marjolein C J, & Romijn, Henry A (2005), "What drives innovativeness in industrial clusters? Transcending the debate", *Cambridge Journal of Economics* 2005, vol. 29,

Carlsson, Bo & Eliasson, Gunnar (2003), "Industrial Dynamics and Endogenous Growth", *Industry and Innovation*, vol. 10, no. 4

Cayford R. and Johnson T. (2003). "Operational Parameters Affecting Use of Anonymous Cell Phone Tracking for Generating Traffic Information". 82th TRB Annual Meeting.

Chen, C., Varaiya, P. and Kwon, J. (2005) *An Empirical Assessment of Traffic Operations. Proceedings of the Fifteenth International Symposium on Transportation and Traffic Theory* (15th ISTTT, Maryland, US), Pergamon, New York, 2005.

Dagbladet Børsen den 11. juni 2003: "Jysk terminal i Sverige ramt af kulturkløft", artikel af Niels Jensen i tillægget LOGISTIK

Dagbladet Børsen den 3. februar 2006: "Øresundsregionen tiltrækker store koncerner", artikel af Ulrik Horn.

Dagbladet Børsen den 4. marts 2005: "Forskelle i nordisk ledelse koster dyrt", artikel af Jens Thomsen i tillægget Børsen Executive.

Dagbladet Børsen den 9. maj 2006: "Dansk Supermarked kan blive europæisk storspiller", artikel af Niels H. Carstensen & Jørgen Bendsen.

Dagnæs, Lars (2004): "Nye kompetencekrav i transporterhvervet – nye veje til udvikling af disse?", artikel i forbindelse med Trafikdage på Ålborg Universitet, 2004.

De Bie, Erik & Biemond, Antoinette (2005) *The VAT Consequences of European Distribution. Practical US/International Tax Strategies*

De Wit, B. & Meyer, R. (1999): "Strategy Synthesis – Resolving Strategy Paradoxes to Create Competitive Advantages", Thomson Learning

Eliasson, Gunnar (2003), "Global Economic Integration and Regional Attractors of Competence", *Industry and Innovation*, vol. 10, no. 1

Erhvervsbladet den 27. december 2005: "Dansk eksport til Sverige på vej mod rekord", artikel af Frederik M. Juel

*EU-udvidelsen. Adfaerd. Integration. Kvinder i transporterhvervet*, Dansk Transport og Logistik, 2004.

Fujita, Masahisa & Mori, Tomoya (2005), "Frontiers of the New Economic Geography", *Papers in Regional Science* 84(3)

Garuda Research Institute (1999): "Forskelle i dansk og svensk ledelse", Rapport af Finn Havaleschka, Garuda Research Institute, Århus, Danmark.

*Helhedsorienteret udvikling og delregionale roller i Øresundsregionen*, Öresundskommittén, 2006.

*Infrastruktur*, Sveriges Nationalatlas, 1996

Institut for Transportstudier (1999) "Den kompetente transportvirksomhed", Rapport af Ragus, Lars Chr., Lemonia, W. & Dagnæs, Lars

Institut for Transportstudier (2002) "Forsyningskæder i forandring – konsekvenser for logistik og transport", Rapport af Lemonia, W., Ragus, Lars Chr., Christensen, Jette, Schultz-Nielsen, Axel, Jørgensen, Niels & Dagnæs, Lars

Jeppesen, Sara Lise og Pedersen, Erik Stilling (2005) *Regional trafikplanlægning frem mod 2015 - Visioner og metoder med udgangspunkt i Øresundsregionen*, CTT, Danmarks Tekniske Universitet

Kummala J. (2002). "Travel time service utilising mobile phones". Finnish Road Administration, Helsinki. Finnra Report 55/2002

*Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång*, (2005) Regionplane- och trafikkontoret, Stockholm – rapport 1

*Kvinna eller man – betydelsefullt i Öresundsregionen?* Öresundskommittén, 2005

Kwon, J. and Varaiya, P. (2005) *Real-Time Estimation of Origin-Destination (O-D) Matrices with Partial Trajectories from Electronic Toll Collection Tag Data*, Transportation Research Record no. 1923, Transportation Research Board

Lorenzen, Mark (2001), "Localized Learning and Policy: Academic Advice on Enhancing Regional Competitiveness through Learning", *European Planning Studies*, vol. 9, no. 2,

Lovell David J. (2001). "Accuracy of speed measurements from cellular phone vehicle location systems". ITS Journal Vol. 6, No. 4

Lucas, Robert E, Jr. (1988), "On the Mechanics of Economic Development", *Journal of Monetary Economics*, vol. 22

Lucas, Robert E, Jr., (1993), "Making a Miracle", *Econometrica*, vol. 61, no. 2

Lunds Universitet (1999): "Integration och utveckling i Öresundsregionen – Möjligheter och utmaningar"

Lundvall, Bengt-Åke, m fl (2002), "National systems of production, innovation and competence building", *Research Policy*, vol. 31

Malmberg, Anders & Maskell, Peter (2006), "Localized Learning Revisited", *Growth and Change*, vol. 37, no. 1

Marshall, Alfred (1907), *Principles of Economics*, 5<sup>th</sup> Ed., Vol. I, Book IV

Mensch, Gerhard (1975/1979), *Das technologische Patt*, Frankfurt 1975; eng. övers. *Stalemate in Technology*, Cambridge, Massachusetts 1979

*Miljöprogram för Öresundsregionen* Öresundskommittén, 1998

*Moderna transporter*, Regeringens proposition, 2005/06:160

Nationalencyklopedin, uppslagsord Öresundstullen

Nilsson, J, m fl (2001) *Integrerad regional riskbedömning och riskhantering*, ÖCB, Överstyrelsen för Civil Beredskap

OECD (2003), *The Metropolitan Review of Öresund*, Paris

Olsson & Sevandersson (2005) *Öresundsregionen – en potentiell logistikhubb?* LTH/Öresund Logistics

Olsson, S, "Vad är nytt under solen?" i Florin, C & Lundqvist, T, (2003) *Historia – en väg till framtiden?*, Institutet för framtidsstudier

Paulsson, Skjøtt-Larsen och Wandel (2001), *Logistics in the Öresund Region after the Öresund Link*, Teknisk Logistik, LTH

Paulsson, U (2003), Supply chain flows in and across Öresund before and after the Öresund link -facts, risks and a risk analysis model, LUCRAM, Lund University Centre for Risk Analysis and Management

Persson, H och Palludan, U, (2003) *Öresundsregionen - Bakgrund. Verklighet. Möjligheter*, Region Skåne

Petersen, T, (2004). *Öresundsregionen före och efter den fasta förbindelsen - Sammanfattning av ett forskningsprojekt. Metoder, tillämpningar och resultat*. TRITA-INFRA 04-041, KTH, Dept. of Infrastructure

*På tal om kvinnor och män. Lathund om jämställdhet*(2004), Statistiska centralbyrån, Sverige

Rasmussen, Anne Skaarup & Bang-Mikkelsen, Georg (2001): "Focus on culture", Forlaget System A/S

- Rasmussen, Rune A & Jensen, Anders V (2003), *Socio-økonomiske beregninger vedr. Øresundsforbindelsen – med særlig vægt på regionale effekter*. Center for Trafik og Transport, Danmarks Tekniske Universitet
- Ratti C., Pulselli R. M., Williams S., Frenchman D. (2005). “Mobile Landscapes: using location data from cell-phones for urban analysis”. *Environment and Planning B – Planning and Design*
- Reepalu, I, & Mùchler, S, ”Flygskatten hotar jobb”, *Sydsvenskan*, 21/4 2006
- Romer, Paul M (1986), “Increasing Returns and Long-Run Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. 94, no. 5
- Romer, Paul M (1989), “Capital Accumulation in the Theory of Long-Run Growth”, i Barro, Robert J (red., 1989), *Modern Business Cycle Theory*, Oxford
- Romer, Paul M (1990), “Endogenous Technological Change”, *Journal of Political Economy*, vol. 98, no. 2
- Rose, Sekercioglu, Ygnace, (2004) *Mobile phones as traffic probes*
- Schmookler, Jacob (1966), *Invention and Economic Growth*. Cambridge, Massachusetts: Harvard UP
- Schumpeter, Joseph A (1939), *Business Cycles. A Theoretical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. New York & London, McGraw-Hill
- Schånberg, I (2001) Från kvinnokollektiv till individuella könsvariationer 1948-1973. SAF och genusordningen, i *Genus och utbildning. Ekonomisk-historiska studier i kvinnors utbildning ca 1870-1970*, Lund
- Schön, Lennart (1994), *Omvandling och obalans*, Bilaga 3 till Långtidsutredningen, SOU 1995:4. Stockholm: Finansdepartementet
- Schön, Lennart (2000), *En modern svensk ekonomisk historia*. Stockholm: SNS
- Smith Brian L., Pack Michael L., Lovell David J. and Sermons M. William (2001). “Transportation management applications of anonymous mobile call sampling”. Proceedings of the 11th Annual Meeting of ITS America, Miami, FL
- Sohn K, (2004), Dynamic Estimation of Origin-Destination flows Using Cell Phones as Probes. SDI 2004-R-04. Department of Urban Transportation. Seoul Development Institute. Korea.
- Solow, Robert M (1956), “A Contribution to the Theory of Economic Growth”, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 70, no. 1
- Solow, Robert M (1957), “Technical Change and the Aggregate Production Function”, *Review of Economics and Statistics*, vol. 39

Sornn-Friese, H, & Sørensen, J S (2005), "Linkage lock-in and regional economic development: the case of the Øresund medi-tech plastics industry", *Entrepreneurship & Regional Development*, 17, July

SOU 2004:43, *Den könsuppdelade arbetsmarknaden*, Stockholm, 2004

Staber, Udo (2001), "The Structure of Networks in Industrial Districts", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 25, no. 3

Stam, Erik (2006), "A Process Model of Locational Change in Entrepreneurial Firms: An Evolutionary Perspective", *Utrecht University Papers in Evolutionary Economic Geography* 06.04.

STMÖ (2006) *Transportbarriärer i Öresundsregionen- en sammanfattning*

Sydsvenskan 26/4-2006 "Danmark söker svenskar till enkla jobb"

Swedberg, Göran (1999), "Ericsson's Mobile Location Solution" Ericsson review No.4 1999

Svensson-Smith, K "Flygskatten behövs", Sydsvenskan, 19/4 2006

Sørensen, Merete J. (2003): "Trends og tendenser for fremtidens forsyningskæder – Artikelsamling fra forskningsprojektet Fremtidens Forsyningskæde", Center for Industriel Produktion, Ålborg Universitet

TAXUD/2001/DE/307. Descriptive Report on the simplification and modernisation of VAT obligations for the European Commission. 14 June 2002

*Telecommunication Services and Networks*, ESPON, 2005:1. European spatial planning observation network 2006 programme

*The Spatial Effects of Demographic Trends and Migration*, ESPON, 2005:2, European spatial planning observation network 2006 programme

Thorburn, Thomas (2000), *Economics of Transport: The Swedish Case 1780-1980*. Lund Studies in Economic History 12, Almqvist & Wiksell

*Transportsystemets finansiering* (2006), Rapport 2: 2006, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholm

Tylecote, Andrew (1992), *The Long Wave in the World Economy*. London & New York: Routledge

Weiss, Kirsten (2006): "Når vikinger slås – hvorfor skandinaviske virksomheder har det så svært med hinanden", Jyllands Postens Forlag

Westlund, H, (1998) *Infrastruktur i Sverige under 1 000 år*, Riksantikvarieämbetet

White J., Wells I. (2002). "Extracting origin destination information from mobile phone data". Road Transport Information and Control. Eleventh International Conference on (Conf. Publ. No. 486). pp. 30-34

Wichmann Matthiessen, Christian (2004), "The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: the bi-national regional question", *GeoJournal*, vol. 61

Virtanen J. (2002), "Mobile phones as probes in travel time monitoring" Finnish Road Administration, Helsinki

Ygnace J-L. (2001). "Travel Time/Speed Estimates on the French Rhone Corridor Network Using Cellular Phones as Probes". Final report of the SERTI V program, INRETS, Lyon, France

Øresundsbro Konsortiet (2006): "Værd at vide om Øresund", Rapport udgivet af Øresundsbro Konsortiet

Øresundskompass (2004): "Øresundskompass, Slutrapport 2004", Rapport udgivet af Øresundskomiteen og Øresund Network

## Internet

[http://civil.eng.monash.edu.au/its/caitrhome/prevcaitrproceedings/caitr2004/GRose\\_CAITR2004.pdf](http://civil.eng.monash.edu.au/its/caitrhome/prevcaitrproceedings/caitr2004/GRose_CAITR2004.pdf)

<http://pems.eecs.berkeley.edu/Public/>

<http://www.dst.dk>

[http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/1864/fr-1.2.2\\_revised.pdf](http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/1864/fr-1.2.2_revised.pdf)

[http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/3734/fr-1.1.4\\_22-12-2005.pdf](http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/3734/fr-1.1.4_22-12-2005.pdf)

<http://www.euractiv.com/Article?tcmuri=tcm:29-144592-16&type=News>.

<http://www.orestat.scb.se>

<http://www.oresundchamber.dk/> <http://www.oresunddirekt.com/>

<http://www.oresundsinstittet.org/dbindex.asp?frame=10>.

[http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.200110041201\\_34\\_3bbc338b5ccd6.html](http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.200110041201_34_3bbc338b5ccd6.html),

<http://www.orelog.org/>,

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/01/19/90/f748902b.pdf>.

<http://www.scb.se>

<http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58346>.

<http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58368>

<http://www.tlog.lth.se/> <http://www.plog.lth.se/>: <http://www.teknologisk.dk/transport>

<http://www.tlog.lth.se/documents/publications/Oresund.pdf>.



# 16 Bilagor

## 16. 1 Bilaga till Kapitel 5

(Svante Lingärde)

### Definitioner

*Innovation:* den första introduktionen i ekonomin av en ny vara eller produktionsmetod, exploateringen av en ny resurs eller öppnandet av en ny marknad.

*Teknisk innovation:* en tekniskt ny varas eller produktionsmetods första introduktion i ekonomisk verksamhet.

*Kunskap:* en eller flera människors aktiva besittande av information.

*Lärande:* bruttoökning av kunskapen hos en individ, ett lokalt kollektiv eller ett globalt kollektiv.

*Endogent lärande:* kollektiv kunskapsökning, som uppkommer genom kombinationen av att ny kunskap skapas genom kostsamma investeringar och att den därefter sprids även till icke betalande parter under delvis okontrollerbara former.

*Endogen tillväxt:* ekonomisk tillväxt som är självförstärkande genom endogent lärande.

*IPEL – index för potentiellt endogent lärande:*

a) IPEL utan barriär:

$$\sum_{i=-4}^6 (Q_i V_i) \text{ där}$$

$t = 2^{i/2}$  = restid plus reskostnad mellan två givna punkter, uttryckt i arbetstimmar för en höglönad arbetare eller tjänsteman;

$Q_t$  = det samlade förädlingsvärdet vid alla arbetsplatser på reskostnadsavstånd under en kvarts timme (för  $i = -4$ ) eller mellan  $t/\sqrt{2}$  och  $t$  timmar (för  $-3 \leq i \leq 6$ ) från en given utgångspunkt;

$V_t$  = den vikt som åsätts  $Q_t$  beroende på reskostnadsavståndet.

b) IPEL med barriär:

$$\sum_{i=-4}^6 (Q_{t1} V_i) + b \sum_{i=-4}^6 (Q_{t2} V_i) \text{ där}$$

$b$  = en barriärfaktor för den del av ytan som ligger på ”fel” sida av den uppfattade barriären ( $0 \leq b \leq 1$ ); om  $b = 1$  har barriären avskaffats;

$Q_{t1}$  = det samlade förädlingsvärdet i respektive reskostnadszon på ”rätt” sida av barriären;

$Q_{t2}$  = det samlade förädlingsvärdet i respektive reskostnadszon på ”fel” sida av barriären.

## 16.2 Bilaga till kapitel 6

(Ingela Schånberg)

### Förvärvsarbete män och kvinnor. Transportsektorn i Skåne 2003

Förvärvsarbete män och kvinnor 16-64 år inom transportsektorn i Skåne 2003

Yrke	Landtransport		Rederi		Flyg	Service till samtliga	Totalt	Andel				
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor				Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	
VD, verksamchefer	62	6	6	1	4	0	63	3	135	10	93,1	6,9
Chefer i mindre företag	157	18	4	0	2	0	91	18	254	36	87,6	12,4
Företagskonomer, personaltjänstemän	37	20	4	17	5	2	44	39	90	78	53,6	46,4
Ingenjörer, tekniker	14	2	4	0	3	0	33	2	54	4	93,1	6,9
Datatekniker	9	1	5	2	5	1	32	5	51	9	85	15
Piloter, fartygsbefäl			36	0	90	5	223	123	349	128	73	27
Säkerhets- och kvalitetsinspektörer	11	1	6	1	0	0	9	2	26	4	86,7	13,3
Säljare, inköpare, mäklare	52	13	33	74	8	29	243	409	336	525	39	61
Agenter, förmedlare m.fl.	79	35	2	1	8	9	404	428	493	473	51	49
Redovisningsekonomer, adm. Assisterer m.fl.	17	39	6	20	9	20	54	138	86	217	29,1	70,9
Kontorssekreterare, dataregistrerare	2	20	0	0	1	3	15	49	17	72	19,1	80,9
Bokförings- och redovisningsassistenter	20	108	7	37	1	16	81	344	109	505	21,1	78,9
Lager- och transportassistenter	373	86	10	3	52	105	517	213	952	407	70,1	29,9
Övrig kontorspersonal	41	160	8	8	2	0	60	112	111	280	28,4	71,6
Kassapersonal	23	23	4	26	0	0	4	6	31	55	36	64
Kundinformatorer	56	164	11	18	0	3	102	420	169	605	21,8	78,2
Resevärdar	120	90	0	0	52	217	8	48	180	355	33,6	66,4
Säkerhetspersonal	7	0	0	0	0	0	154	38	161	38	80,9	19,1
Maskin- och motorreparatörer	168	1	3	0	2	0	48	28	221	29	88,4	11,6
Montörer	12	0	1	0	0	0	6	3	19	3	86,4	13,6
Lokförare	503	25	0	0	0	0	0	0	503	25	95,3	4,7
Fordonsförare	7055	418			5	0	379	18	7439	436	94,5	5,5
Maskinförare	158	1							158	1	100	0
Däckspersonal	2	0	4	0	0	0			6	0	100	0
Gods- och expressbud	108	1	0	0	15	1	907	30	1030	32	97	3
	9086	1232	154	208	264	411	3477	2476	12980	4327		

### Andel kvinnor på gymnasieskolans olika program 1993-2003. Nybörjare. I procent.

Program	1993	1999	2001	2003
Barn- och fritidsprogrammet	78	73,4	74	73,1
Byggprogrammet	2	2,4	2,6	3,6
Elprogrammet	1	1,5	2,1	1,8
Energiprogrammet	2	3	4,3	1,6
Estetiska programmet	53	69,4	72,9	73,2
Fordonsprogrammet	3	3,7	5,7	8,4
Handels- och administrationsprogrammet	55	50	60,6	65,2
Hantverksprogrammet	85	84,9	84,7	85,6
Hotell- och restaurangprogrammet	57	53,5	57,2	59,6
Industriprogrammet	9	7,9	5,9	7,6
Livsmedelsprogrammet	46	59,7	68	78,2
Medieprogrammet	60	51,2	56,7	58,3
Naturbruksprogrammet	51	61,9	66,6	65,7
Naturvetenskapsprogrammet	22	40,2	45,3	45,9
Omvårdnadsprogrammet	85	86,4	87,1	85,7
Samhällsvetenskapsprogrammet	62	61,7	63,1	61,3
Teknikprogrammet			11,2	13,8
Individuella programmet	49	43,4	42,8	44,1

### Antal och andel elever på kvinnodominerade, mansdominerade och könsneutrala program i gymnasieskolan 1993-2003.

	1993		1999		2001		Nybörjare 2003	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
> 60 procent kvinnor	19 504	23,7	43 308	36,9	49 065	39,7	46 636	43,2
<40 procent kvinnor	18 984	23,1	13 486	11,5	22 052	17,9	20 925	19,4
40-60 procent kvinnor	43 676	53,2	60 479	51,6	52 431	42,4	40 457	37,5



I delrapporten *Transportstruktur och ekonomi* inom STMØ-projektet har experter från flera kunskapsområden samarbetat för att belysa och analysera transportrelaterad integration och ökad konkurrenskraft i Öresundsregionen. Utgångspunkten är de strukturella och ekonomiska förhållanden som påverkar och påverkas av transportsektorns situation och utveckling. Integration på olika nivåer och mellan olika ekonomiska strukturer i Öresundsregionen studeras, där globaliseringens mikro- och makroeffekter samt de målkonflikter som finns mellan varu-, tjänste- och arbetsmarknadsintegration, hållbara, effektiva och miljövänliga transportsystem och respektive lands nationella hänsyn av olika slag gått som en röd tråd genom arbetet. Den huvudfråga som ställs inledningsvis och som genomsyrar rapportens alla delar är: *Hur förena ökad effektivitet och minskade negativa effekter av transportarbetet med ökad integration i Öresundsregionen?*

Rapportens kapitelindelning tar läsaren med på en resa genom Öresundsregionens transportsystem – en integrationsresa över barriärer, mot nya lösningar och mot målet om ett hållbart transportsystem för ökad konkurrenskraft, tillväxt och social utveckling. Resans etappmål går från stort till smått, och tillbaka till stort igen! Men slutmålet är hela tiden det samma: Ökad integration och konkurrenskraft i Öresundsregionen genom stärkta utbildningsresurser. Analysens resultat visar att barriärerna består i en bristande förmåga eller vilja att se hela Öresundsregionen som en enhetlig region. Fortfarande, och egentligen inte alls förvånande, har vi på båda sidor Sundet kvar ett värnande om den egna nationella ekonomin, den egna strukturen och den egna kulturen. Men den nya globaliserade ekonomin, och med den förändrade produktions-, specialiserings och arbetsdelningsmönster har också spelat in. Därför blir ett gemensamt värdeskapande nödvändigt – något som bl a kan åstadkommas genom Öresundsintegrerade utbildningar inom transportområdet. Detta kan också underlätta för att skapa gemensamma strategi- och planeringsfunktioner inom både näringslivet, dess organisationer och inom myndighetssfären.

Författarna är Carl-Magnus Carlsson från Malmö högskola, som också redigerat rapporten, Nicklas Abrahamsson och Lars V Pedersen från Connectia A/S, Lennart Andersson vid Sjöfartsverket, Klas Cederin från Helsingborgs stad, Bengt Nordlindh och Anders Karlsson från Åkeriföreningen Syd, Ingela Schånberg och Svante Lingärde från Ekonomihögskolan i Lund, Michael Serk på EuroVat samt Johan Wideberg.

STMØ är en samverkan mellan Danmarks Tekniske Universitet, Copenhagen Business School, Malmö högskola, Øresundsuniversitetet, Landskrona kommun, Helsingborg stad, Malmö stad, Københavns kommune, Sjöfartsverket.

Detta projekt har möjliggjorts tack vare att Europeiska Unionen medfinansierat projektet med Interreg IIIA medel.

ISSN 1653-8390

ISBN 91-976407-3-5

Samtliga rapporter finns på: <http://www.stmo.info>