

Datum
2019-03-22

Kommunfullmäktige

Anmälningssärenden

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta

att med godkännande lägga förteckning över anmälningssärenden till protokollet.

Förteckning över anmälningssärenden

Anmälan av

1. Protokoll från medaljdelegationens sammanträde den 23 oktober 2018. *Bilaga 1.*
2. Protokoll från stiftelsen Jälla egendom den 12 februari 2019. *Bilaga 2.*
3. Protokoll från Svenska Kommun Försäkrings AB den 28 februari 2019, *Bilaga 3.*
4. Två rapporter om Stockholm-Mälardalenregionens internationella kontakter. *Bilaga 4.*

Protokoll från medaljdelegationens sammanträde

Datum: 23 oktober 2018, klockan 08.30-10.00

Närvarande: Carl Lindberg (S), ordförande
Magnus Åkerman (M), vice ordförande
Anita Berger (S)
Johan Edstav (MP)

Övriga deltagare: Anna Lind, förhandlingschef
Elin Ahl, sekreterare
Jan Hillbom, konsult

1. Fastställande av föredragningslista

Föredragningslista fastställs efter tillägg av punkt 5 och 6.

2. Justeringsperson

Johan Edstav (MP) utses till justeringsperson.

3. Körschema

Genomgång av medaljmiddagens körschema den 23 november.

Medaljdelegationen beslutar att dansen och underhållningen ska flyttas från rikssalen till första salen närmast trappan.

4. Prioritering Honnörsbordet

Ett förslag på bordsplacering för honnörsbordet presenteras. Medaljdelegationen beslutar att kommunfullmäktiges ordförande, Carl Lindberg, ska placeras mer centralt vid honnörsbordet. Ett nytt förslag på bordsplacering för honnörsbordet skickas ut via e-post efter omarbetning.

5. Heraldiska vapnet

Medaljdelegationen beslutar att det heraldiska vapnet ska finnas på samtliga trycksaker till medaljmiddagen.

6. Hedersmedaljörer

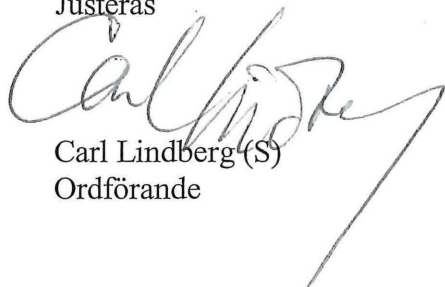
Medaljdelegationen beslutar att inte ha någon information om respektive hedersmedaljör på honnörsbordet.

Vid protokollet

Elin Ahl
Sekreterare



Justeras



Carl Lindberg (S)
Ordförande



Johan Edstav (MP)
Justeringsperson

STIFTELSEN JÄLLA EGENDOM
Delegationen

UPPSALA KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN	
Ink.	2019-03-22
Diarium	KSN-2019-0303
	Akt 2

Tid: Tisdagen den 12 februari 2019 kl 08.30 – 10.35

Plats: Klassrummet Häggen, Uppsala yrkesgymnasium Jälla, Uppsala

Närvarande:

Ledamöter:

Helena Nordström Källström, ordförande
Ingemar Virsén
Peter Söderman
Mattias Jansson
Björn Lind
Rolf Eriksson §§ 11-15
Zahrah Lifvendahl

Tjänstemän:

Tommy Persson, förvaltare
Hugo Larsson Holmberg, driftledare
Karolina Bergström, ekonom kommunledningskontoret

Övriga deltagare:

Lars-Olof Jansson, controller kommunledningskontoret
Gunilla Meurling, miljöhandläggare kommunledningskontoret §§ 11-15
Elin Östensson, praktikant kommunledningskontoret §§ 11-15

Sekreterare:

Christina Kardell

Sammanträdet öppnas

Ordförande Helena Nordström Källström hälsar alla välkomna och förklarar sammanträdet öppnat. Sammanträdet inleds med en presentation av ledamöter och tjänstemän.

§ 12

Föredragningslistan fastställs

Föredragningslistan fastställs enligt upprättat förslag

§ 13

Val av justeringsledamot

Ingemar Virsén utses att tillsammans med ordförande justera dagens protokoll.

§ 14

Föregående mötesprotokoll

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom lägger protokoll fört vid sammanträde den 15 januari 2019 till handlingarna.

§ 15

Omställning till ekologiskt lantbruk/återtagsprojektet**Beslut**

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom lägger informationen till protokollet.

Ärende

Gunilla Meurling informerar om projektet och omställningen av lantbruket som pågår och ska vara klart 2020. Gården står i kö hos Arla för att få skicka ekologisk mjölk men i dagsläget tar de inte emot från fler gårdar. En ansökan om certifiering hos Kiwa har skickats in men de har ännu inte lämnat något besked.



Budgetgenomgång/ekonomi**Beslut**

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom lägger informationen till protokollet och beslutar att budgetgenomgången tas upp på nästa sammanträde.

Ärende

Ekonom Karolina Bergström informerar om arbetet med bokslutet för 2018 som visar på ett positivt resultat på ca 150.000 kr som bland annat beror på intäkter för stallplatser på Ovkällan.

§ 17

Information om gården**Beslut**

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom lägger informationen till protokollet och beslutar att en ny rundvandring på gården ska göras senare i vår.

Ärende

Driftledare Hugo Larsson Holmberg informerar om att mjölkproduktionen har börjat öka igen och att fodret kommer att räcka till nästa skörd. Line Strand på Hushållningssällskapet är med som rådgivare i omställningsprocessen till ekologiskt. Anställningsintervjuer för rättartjänsten kommer att påbörjas denna vecka. En ny programrektor för naturbruksprogrammet ska anställas och tjänsten är utlyst.

§ 18

Anmälningssärenden**Beslut**

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom anmäler rapporten till protokollet.

Ärende

Fakturor över 50.000 kr redovisades.



Ändring sammanträdesdatum

Beslut

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom beslutar att flytta delegationens sammanträde den 26 mars 2019 till den 19 mars 2019.

Ärende

En flytt av delegationens sammanträde den 26 mars 2019 till den 19 mars 2019 föreslogs.

§ 20

Övriga frågor - naturbrukskonferens

Beslut

Delegationen för Stiftelsen Jälla Egendom anmäler informationen till protokollet och beslutar att programmet för konferensen skickas till delegationens ledamöter om det finns fler intresserade som vill delta på konferensen.

Ärende

Vid Naturbruksskolornas förenings konferens 10-12 april 2019 på Högbo bruk deltar Helena Nordström Källström tillsammans med representanter för skolan.

§ 21

Avslutning

Sammanträdet avslutas kl 10.35.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. L. Nordström' or similar, located in the bottom right corner of the page.

Vid protokollet

5(5)

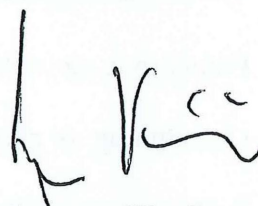


Christina Kardell

Justeras



Helena Nordström Källström
Ordförande



Ingemar Virsén



UPPSALA KOMMUN
Stiftelsen Jälla Egendom
Delegationen

FÖREDRAGNINGSLISTA

vid delegationens sammanträde 2019-02-12

1. Sammanträdet öppnas
2. Föredragningslistan fastställs
3. Val av justeringsledamot
4. Föregående mötesprotokoll
5. Omställning till ekologiskt lantbruk/återtagsprojektet
6. Budgetgenomgång/ekonomi
7. Information om gården
8. Anmälningssärenden
9. Ändring sammanträdesdatum
10. Övriga frågor
11. Avslutning

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by a series of loops and a final flourish.



SVENSKA KOMMUN FÖRSÄKRINGS AB

STYRELSEMÖTE 2019-02-28

2019-02-28

Sid 1 (9)

9 bilagor

PROTOKOLL

Närvarande

Fredrik Ahlstedt	ordförande
Johan Nikula	vice ordförande
Karl-Ove Andersson	ledamot
Margaretha Larsson	ledamot
Anders Lundkvist	ledamot
Ulf Krabisch	ledamot
Paul Åkerlund	ledamot
Hans Lindberg	ledamot
Per Nylén	ledamot (telefon)
Tore Neverdal	tjänstgörande ersättare
Mona Kolarby	tjänstgörande ersättare

Frånvarande

Ann-Catrin Fredriksson	ledamot
Olaf Løberg	ledamot
Bertil Kjellberg	ersättare
Elin Ask	ersättare
Marlene Burwick	ersättare

Övriga deltagare

Jan Malmberg	VD, Svenska Kommun Försäkrings AB
Rita Galanti	CFO, Svenska Kommun Försäkrings AB
Roger Nyman	Compliance Officer, Svenska Kommun Försäkrings AB

SVENSKA KOMMUN FÖRSÄKRINGS AB

Svenska Kommun Försäkrings AB, Drottninggatan 35, 803 11 Gävle

Tfn 026-17 80 60 (vx) E-post info@skfab.se

www.skfab.se

Ma Pn

§ 1 Mötets öppnande, godkännande av dagordning samt val av justeringsman och sekreterare

Mötet öppnas av styrelsens ordförande Fredrik Ahlstedt som hälsar de närvarande välkomna.

Styrelsen beslutar att godkänna den föreslagna dagordningen. För att jämte ordförande justera dagens protokoll utses Margaretha Larsson. Roger Nyman utses att upprätta protokollet.

§ 2 Föregående styrelseprotokoll

Ordförande går igenom protokollet från styrelsemötet 2019-01-10. Protokollet justeras under § 3 i det att följande mening stryks; "Tjänstgörande ersättare Tore Neverdal meddelar att Trondheim kommun inte kan medverka i ett genomförande enligt alternativ tre." Bilaga 1.

Styrelsen beslutar att därefter lägga protokollet till handlingarna.

Avrapportering och muntlig information

§ 3 Logg över punkter för vidare åtgärd utefter tidigare Styrelsemöten

Ordförande presenterar utstående punkter från tidigare styrelsemöten som finns upptagna i dagens agenda.

§ 4 Sammanfattning av strategidagen 2019-02-27

Ordförande samt VD Jan Malmberg sammanfattar strategidagen 2019-02-27 där styrelsen diskuterade ett förslag till reviderat aktieägaravtal samt SKFAB:s återförsäkringskapacitet på kort och lång sikt.

Aktieägaravtalet skall omformuleras på ett flertal punkter i syfte att öka dess tydlighet. Vad gäller återförsäkringskapaciteten kommer nödvändiga förändringar i självbehåll samt premieökningar att diskuteras vidare. Redan idag kan konstateras att ansvarsförsäkringen är den del i produktportföljen som uppvisar sämst resultat varför det finns ett behov att justera dess premie till kommande år.

Bx

§ 5 Aktuellt i försäkringsverksamheten inkluderat strategiskt skadeförebyggande arbete

VD redogör för aktuella händelser inom försäkringsrörelsen i form av:

- implementering av nya moduler i försäkringssystemet Insman
- förnyelsearbete för 2019 med ett totalt försäkringsvärde, TSI, uppgående till 252 mdkr
- ny premieberäkning där några försäkringsobjekt flyttats från Others till Energy, med tillhörande kostnadsökning
- skadeutfall hittilldags 2019
- en riskbedömningsmodell för i första hand skolfastigheter
- i övrigt strategiskt och skadeförebyggande arbete

§ 6 Kapitalförvaltning

VD informerar om SKFAB:s kapitalförvaltning där en del av höstens nedgångar nu har återtunnits under början av 2019. För rullande tolv månader är värdeminskningen därmed endast 0,1 procent. Ett fortsatt arbete görs med översyn av kapitalets placering.

§ 7 Årsrapporter gällande skadeförebyggande arbete

VD presenterar en sammansatt årsrapport för delägarkommunernas skadeförebyggande arbete 2018, bilaga 2. Rapporten bygger på reviderade riktlinjer inom det skadeförebyggande arbetet, där brand- och vattenskador sticker ut, tillsammans med övrigt klimatrelaterat. Vid den senaste RM-konferensen presenterade varje delägarkommun goda exempel med ett kunskapsutbyte mellan deltagarna.

§ 8 Möte med aktuarie 2019-02-08

VD informerar om mötet som arbetsutskottet tillsammans med tjänstemän i bolaget haft med SKFAB:s nya aktuarie, Nikolaj Boysen och företaget Alpha Consulting S/A, på bolagets kontor den 8 februari. Utöver respektive presentationer samt ett utbildningspass med fokus på kapitalkravets uppbyggnad generellt och specifikt i SKFAB, diskuterades även en årsplanering vad gäller aktuariens uppdrag och arbetsuppgifter.

Styrelsen kommer att ges en aktuariell utbildning av Boysen vid strategimötet på Arlanda den 8 maj.

BA Ma

§ 9 Möte med valberedningen 2019-02-12 inför årsstämma 2019-05-08

VD och Compliance Officer återberättar om genomfört fysiskt möte med valberedningen i SKFAB, med planering inför kommande årsstämma den 8 maj på Arlanda. Bolaget presenterade under mötet verksamhetsåret 2018 samt planerade händelser 2019. Mötet gick även igenom en preliminär agenda för årsstämman med hittills inkommande namn på ledamöter samt ägarrepresentanter. Hittilldags har Uppsala meddelat att Marlene Burwick slutar som ersättare (ny riksdagsledamot) och under dagens möte meddelar även Helsingborg att Elin Ask gör det samma (för att öppna eget företag). Valberedningen fick under mötet via telefon höra styrelseordförandens syn på bolagets verksamhet och organisation med besvarande av frågeställningar. Ett uppföljningsmöte med hantering av kvarstående frågor hålls via telefon den 19 mars.

§ 10 Revisionsutskottet - mötesstatus

VD går igenom möte med revisionsutskottet i SKFAB som genomförts under morgonen före styrelsemötet. Där fastställdes bland annat att revisionsutskottets möten alltid kommer att hållas innan de fysiska styrelsemötena, att utskottet skall tillställas årsredovisning samt rapport från KPMG i form av Rev R100, samt sammanfatta åtgärder efter granskning från internrevision, extern Compliance, riskhantering, riskkontroll, externrevision samt beställaransvariga för nyckelfunktioner.

§ 11 Årsredovisning 2018

VD och CFO Rita Galanti går övergripande igenom utkast till årsredovisning 2018 med ett positivt försäkringstekniskt resultat, intäktseffekter efter förlikning med Gjensidige, finansiella placeringar, resultat före bokslutsdispositioner, orsaker till Trondheims mycket goda resultat, fortsatt upplösning av säkerhetsreserven samt resultatet efter bokslutsdispositioner och skatt som uppgår till 39 mnkr. Bilaga 3. Nyckeltal för 2018 är en skadeprocent uppgående till 61 procent exklusive Gjensidige (49 procent inklusive Gjensidige) samt en driftkostnad på 33 procent (beräknat på premier för egen räkning).

§ 12 Extern revision 2018

CFO sammanfattar den externa revisionen av SKFAB som utförts av KPMG, med platsbesök på kontoret i Gävle den 7 februari. Bedömning utefter trafikljusmetoden visar endast grönt, med några modesta rekommendationer.

§ 13 Arbete med externa granskningssynpunkter från internrevision och extern Compliance 2018

VD och Compliance Officer delger att ett samlat åtgärdsprogram skall presenteras för styrelsen på mötet den 12 april vad gäller anmärkningar och rekommendationer från internrevision samt extern Compliance 2018. Tillkommer gör även synpunkter från riskhantering, externrevision (IT-riktlinjer) samt beställaransvariga för nyckelfunktioner.

§ 14 Besök hos delägarkommuner

VD informerar om delar av arbetsutskottets inplanerade besök hos delägarkommuner i form av Kiruna, Piteå, Umeå, Örnsköldsvik och Helsingborg (det sistnämnda i samband med höstens strategi- och styrelsemöte). Under mötet aviserar även Trollhättan sitt intresse för ett liknande besök.

§ 15 Reviderat aktieägaravtal

VD hänvisar till tidigare sammanfattning under § 4.

§ 16 Återförsäkringskapacitet på kort och lång sikt

VD hänvisar till tidigare sammanfattning under § 4.

§ 17 Faktorer som mest påverkar kapitalkrav och solvenskvoter i antagna riskscenarier för ORSA-rapporten 2018

VD informerar avseende faktorer som haft störst inverkan på kapitalkravet i ORSA-rapporten för 2018 i form av:

- Vilka risker bolaget har tagit på sig genom att teckna försäkring och var riskerna finns
- Val av återförsäkrare beroende på deras rating
- Hur stort kapital som placerats och i vilka former det är placerat

§ 18 Reviderat VD-avtal

Ordförande informerar om justeringar i upprättat VD-avtal med icke-substantiella förtydliganden i vissa delar utefter tidigare synpunkt från styrelseledamot Anders Lundkvist.

Ärenden för beslut

§ 19 Ekonomiska krav mot Gjensidige

Styrelsen beslutar att VD ges mandat att processa det ekonomiska kravet mot Gjensidige rättsligt.

Ärende och beslutsunderlag

VD informerar om aktuellt krav mot Gjensidige avseende gamla inträffade ansvarsskador med ett krav på den tidigare återförsäkraren som efter skadegenomgångar med beloppsrevideringar nu uppgår till 4,7 mnkr (oräknat räntor). Styrelsen ger VD mandat att processa ärendet med juridiskt bistånd i form av Ahlford advokatbyrå.

§ 20 Verkställande direktörens rapporter

Styrelsen beslutar att godkänna verkställande direktörens rapporter. Bilagorna 4–6.

Ärende och beslutsunderlag

VD presenterar det ekonomiska resultatet samt aktuellt inom verksamheten.

- Resultat före bokslutsdispositioner och skatt under januari är positivt då kapitalavkastningen bidragit starkt
- Premieintjänande efter återförsäkringspremien ger drygt 11 mnkr i intäkt medan driftkostnaderna är 3 mnkr
- Ett utrymme för skador finns om 8 mnkr för att få positivt tekniskt resultat
- Negativt tekniskt resultat då SKFAB:s kostnad för skador rapporterade i januari, förändring i skadereserv inklusive skadereglering är 10,5 mnkr
- Placerat kapital har under januari avkastat + 4 procent vilket motsvarar 9,5 mnkr
- Ny medarbetare, Sara Hellberg, har rekryterats till ekonomifunktionen då Therese Carlsson slutar efter tio år i bolaget
- Rekrytering av riskingenjör pågår genom "internt sök" i ett första steg
- Premierna för 2019 är fastställda och fakturerade kund, samtidigt som återförsäkrare har fått avisering om vilken premie SKFAB ska betala för 2019
- Premiehöjningar för 2020 måste aviseras per halvårsskiftet 2019 om höjning ska gälla
- Var-värdet ökas från 6,5 procent till 8 procent med en största risk uppgående till 20 miljoner och med sannolikheten för ett inträffande 5 procent
- En personalenkät genomförs med stöd från någon delägarkommun
- Även en kundenkät skall tas fram och tillställas bolagets kunder (NKI, nöjd kund index)

PA

Inträffade skador per försäkringsklass och delägarkommun presenteras, liksom aktuell numerär och hemvist i fyra överprövningsärenden.

Styrelseledamot Ulf Krabisch påtalar vikten av att hantera skadereglering med tillhörande kostnader överslagsmässigt och ekonomiskt vad gäller frekvensskador i ansvar.

Styrelseledamot Margaretha Larsson ställer frågan om det fortfarande är Gävle och Uppsala som träffas av majoriteten ansvarsskador i form av "potthålsskador" samt vattensskador. Bolaget återkommer med svar på detta vid nästa styrelsemöte den 12 april.

§ 21 Reviderad budget 2019

Styrelsen beslutar att fastställa reviderad budget enligt bilagor 7–8.

Ärende och beslutsunderlag

VD och CFO presenterar en reviderad och slutlig budget utefter fastställda kostnader för återförsäkring samt premieintäkter för 2019.

§ 22 Reviderad bolagsordning till årsstämma samt därefter Finansinspektionen

Styrelsen beslutar att återremittera ärendet om reviderad bolagsordning att hanteras parallellt med förändringar i aktieägaravtalet.

§ 23 Beställaransvarigas rapporter för 2018

Styrelsen beslutar att godkänna beställaransvarigas rapporter för 2018, bilaga 9.

Ärende och beslutsunderlag

Compliance Officer presenterar en sammanfattning av beställaransvarigas rapporter för granskningsåret 2018, med anmärkningar samt förslag på åtgärder som behöver bearbetas under 2019.

Styrelsen diskuterar om beställaransvar för IT-systemet (Gävle kommun) bör påföras ytterligare system som bolaget nyttjar, exempelvis ekonomisystemet.

PA

Ma

§ 24 Styrelseenkät 2018

Styrelsen beslutar att bilägga resultat av styrelseenkäten 2018 till protokollet.

Ärende och beslutsunderlag

Ordförande och Compliance Officer går igenom inkomna svar på styrelseenkäten 2018, med i all huvudsak höga poängbedömningar på en femgradig skala. Styrelsen diskuterar frågor och frågesvar, där någon fråga förslagsvis skulle bli tydligare med ett ja/nej svar.

Styrelseledamot Ulf Krabisch påtalar att 12 av 16 ledamöter besvarat enkäten och funderar över orsakerna till att fyra ledamöter ej avgett några svar.

§ 25 Övriga frågor

- VD informerar om återupprepad skriftlig korrespondens från en invånare i Gävle kommun som anser sig felaktigt behandlad i anmält skadeärende.
- VD ställer frågan till styrelsen avseende ett eventuellt stämningsförfarande utefter Gottsundabranden, detta efter rapporter som fortfarande inväntas. Om den externa rapport som bolaget beställt visar samma som åklagarmyndigheten redovisade i sitt pressmeddelande (två minderåriga flickor har erkänt vållande till branden) ges VD mandat att driva skadestånd mot flickorna. Frågan tas åter upp vid nästa möte den 12 april.

§ 26 Nästa styrelsemöte

Nästa ordinarie styrelsemöte hålls via telefon fredagen den 12 april kl. 09.00-10.30.

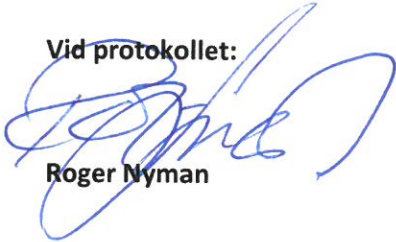
Nästa fysiska möte genomförs på Clarion Hotel Arlanda Airport i form av ett strategimöte kl. 16.30-19.00 den 8 maj efter årsstämman kl. 16.00, samt med styrelsemöte kl. 08.30-13.00 (inkluderat lunch) den 9 maj.

Strategimötet innehåller bland annat en aktuariell utbildning samt en bukettprövning i Fit & Proper.

§ 27 Mötets avslutande

Ordförande tackar för visat intresse i dagarna två och avslutar mötet.

Vid protokollet:



Roger Nyman

Justeras:



Fredrik Ahlstedt
Ordförande

Justeras:



Margaretha Larsson
Ledamot

Två rapporter om Stockholm-Mälardalsregionens internationella kontakter

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Härmed anmäls två nya rapporter som sätter Stockholm-Mälardalsregionen och dess kontakter i ett internationellt sammanhang.

Ny rapport om Stockholm-Mälardalsregionen som viktig internationell nod

Stockholm-Mälardalsregionen möjliggör resor och tillväxt i hela landet. 2/3 av alla Sveriges utlandsresor utgår från Stockholm-Mälardalsregionen, med viktiga transportnoder som Arlanda och Stockholms hamnar. Varor för 530 miljarder kr exporteras från regionen varje år. För att gynna person- och godstransporterna har Mälardalsrådets En Bättre Sats-samarbete sammanställt en ny rapport om Stockholm-Mälardalsregionens internationella kontakter och handelsflöden.

Rapporten är en del i Mälardalsrådets En Bättre Sats-arbete med en ny Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem. Arbetet leds av 70 ledande politiker från de sju länen i Stockholm-Mälardalsregionen (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland). Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet, som för tredje gången uppdaterar de gemensamma prioriteringarna och infrastrukturbehoven. Denna gång inför kommande nationella transportplan 2022.

Stockholm-Oslo: En kartläggning av kontakterna mellan de två huvudstadsregionerna

Stockholm-Mälardalsregionen och Osloregionen är två starka tillväxtmotorer i Norden. Utbytet mellan regionerna är omfattande och har ökat kraftigt de senaste tio åren. Både när det gäller direktinvesteringar, handel, tjänsteutbyten och i resandet Oslo-Stockholm. Mälardalsrådet, Stockholms läns landsting/TRF, Osloregionen och Oslo-Sthlm 2:55 har tillsammans tagit fram en ny rapport om kontaktintensiteten mellan de två huvudstadsregionerna.

Tack för ditt engagemang för regionen! Nu fortsätter vi samverka för en starkare Stockholm-Mälardalsregion. Vi kommer gärna och berättar mer. Hör av dig!



Erika Ullberg (S)
Ordförande



Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare
070-548 13 02

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser och lärande. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner, landsting och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi. Läs mer på www.malardalsradet.se



EN BÄTTRE SITS



En Bättre Sits i världen

Stockholm-Mälardalens transportinfrastruktur
i ett internationellt sammanhang



MÄLARDALSRÅDET



I korthet

Stockholm-Mälardalenregionen är i hög grad sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln och det internationella resandet ökar kontinuerligt i betydelse och förutsätter väl fungerande transporter. Framför allt i ett Östersjö- och Europaperspektiv samt med hänsyn till den växande asiatiska marknaden och det omfattande utbytet med Nordamerika.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

TEN-T består av länkar, noder och korridorer som är av direkt intresse för och utgör vital infrastruktur i Stockholm-Mälardalenregionen. Det finns även länkar och korridorer som är indirekt relevanta för regionen, inte minst med hänsyn till transporter i norra Europa och runt Östersjön. Framför allt följande:

- ScanMed-korridoren sträcker sig från Finland och Norge genom Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien till Malta. En fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer att öka korridorens betydelse, liksom en eventuell ny fast förbindelse över Öresund samt ny järnväg för snabbare tåg mellan Stockholm och Malmö/Göteborg. Utöver korridorsarbetet finns flera nätverk/samarbetsinitiativ av relevans för Stockholm-Mälardalenregionen med koppling till korridoren, såsom String och Scandria®. Därtill arbetet med att förbättra järnvägsförbindelserna mellan Stockholm och Oslo.
- Nordsjö-baltiska korridoren förbinder Baltikum och Polen med Nordsjökustens hamnar. Det är en alternativ väg för fraktflöden som annars går med sjöfart på Östersjön och som i vissa fall passerar knutpunkter i Stockholm-Mälardalenregionen. North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe) och Rail Baltica är exempel på projekt som drivs i syfte att utveckla korridoren, som det finns skäl för Stockholm-Mälardalenregionen att bevaka.

Vägen till Kina

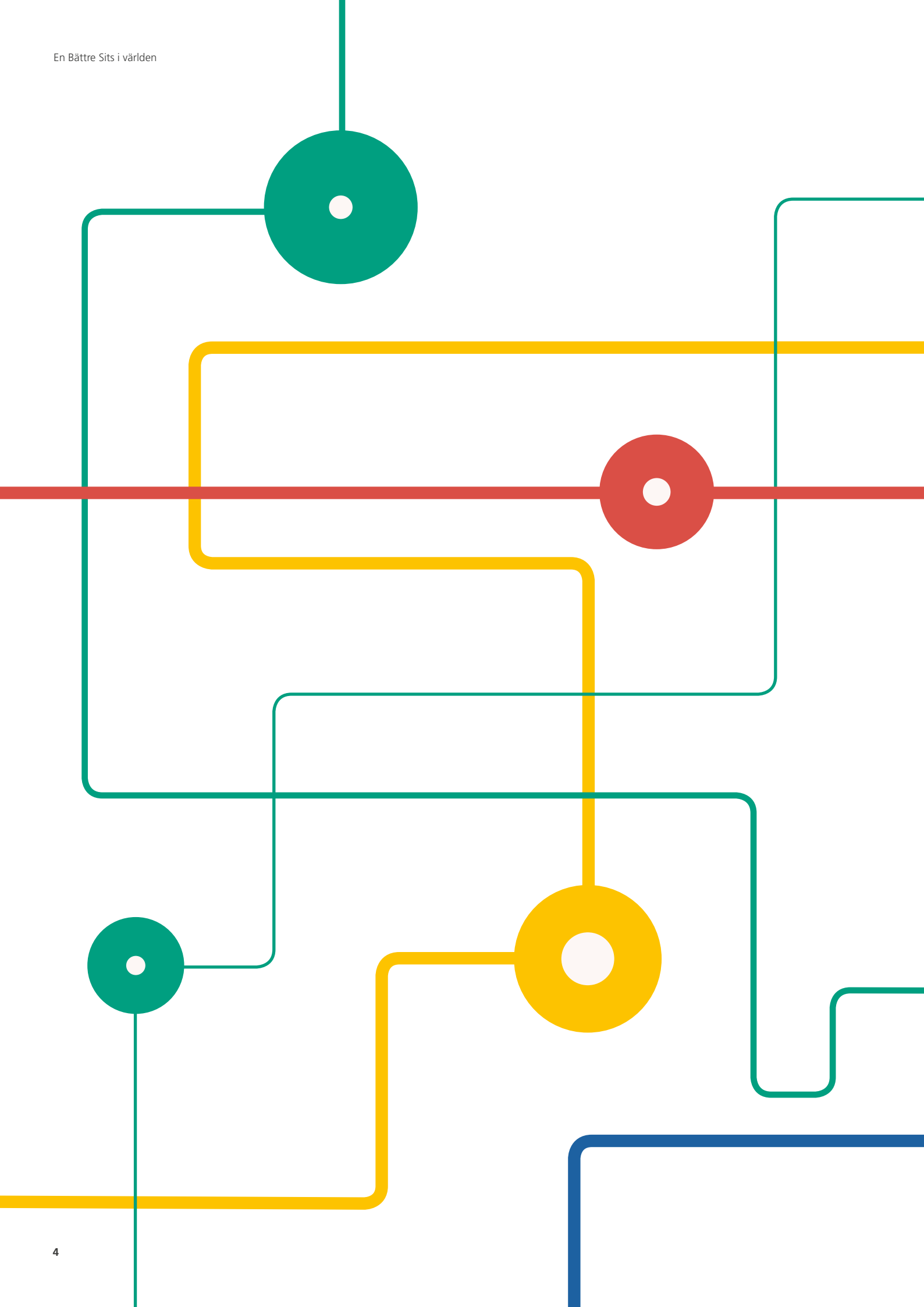
Det kinesiska initiativet "One Road One Belt" (OROB) är ett viktigt långsiktigt investeringsprogram som troligtvis kommer att ha stor inverkan på transportflödena i Europa, även om det inte är en stomnätsskorridor inom TEN-T. Genom fraktvägarna mellan norra Europa och de baltiska hamnarna kan det få betydande konsekvenser för transportflöden till och från Stockholm-Mälardalenregionen. Initiativet East West Transport Corridor Association (EWTCA) utgör här en viktig plattform för att följa, påverka och dra nytta av utvecklingen.

Östersjöområdet betydelse

Östersjöområdets växande betydelse för Sveriges och Stockholm-Mälardalenregionens internationella utbyte innebär en stor potential. Östersjöländerna är betydelsefulla i sig själva, men också viktiga portar för transittrafik. Östersjökommissionen är här av betydelse för att följa och påverka det transportpolitiska arbetet inom EU, men det finns också skäl till utvecklad samverkan med nätverket Northern Growth Zone i Finland.

En Bättre Sits i ett internationellt sammanhang

En nära dialog med de statliga myndigheterna, framför allt Trafikverket och Näringsdepartementet, är också viktig för att dra nytta av EU (och dess finansieringsinstrument) i utvecklingen av Stockholm-Mälardalenregionens transportinfrastruktur. Både vad gäller utformning av kommande program för perioden 2021-2027 och de ansökningar som kan komma att bli aktuella. Det är därför angeläget att den internationella kontexten tydligt beaktas i kommande systemanalys och prioriteringar inom En Bättre Sits.



● Innehåll:

I korthet	3
------------------	----------

1. Bakgrund	6
--------------------	----------

2. Internationell handel	8
---------------------------------	----------

2.1 Handelsmönster	8
--------------------	---

2.2 Stockholm-Mälardalens regionens förutsättningar	10
---	----

3. Internationellt resande	14
-----------------------------------	-----------

4. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)	20
--	-----------

4.1 TEN-T i Stockholm-Mälardalens regionen	22
--	----

4.2 Transnationella perspektiv och initiativ	27
--	----

5. EU-finansiering	37
---------------------------	-----------

5.1 Connecting Europe Facility (CEF)	38
--------------------------------------	----

5.2 Andra finansieringskällor	39
-------------------------------	----

6. Möjliga vägar framåt	42
--------------------------------	-----------

Källförteckning	43
------------------------	-----------

1. Bakgrund

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag, en utvecklad handel samt godstransporter i regionen.

En Bättre Sits-arbetet har i huvudsak varit inriktat på den nationella kontexten och infrastrukturplaneringen. Inför nästa systemanalys utvecklas arbetet till att tydligare se transport-systemet som en del i en internationell och europeisk kontext.

Syftet med ”En Bättre Sits” är att kartlägga vilka investeringar som krävs för att öka tillgängligheten till och genom regionen, hålla samman kollektivtrafiken och förbättra infrastrukturen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.

Arbetet har hittills i huvudsak varit inriktat på den nationella kontexten och infrastrukturplaneringen, även om internationella flöden och relationer också i viss mån beaktats i genomförda underlagsarbeten, systemanalyser och prioriteringar.

Inför nästa systemanalys finns ett behov och en önskan att utveckla arbetet utifrån en internationell – och då framför allt europeisk kontext. Detta med avseende på faktiska relationer, behov, mål och prioriteringar samt den infrastrukturplanering och de medel som finns på EU-nivån.

Nyckelfrågor i ett sådant arbete är bland annat hur den internationella ”spelplanen” gestaltar sig utifrån Stockholm-Mälardalsregionens perspektiv, vilka internationella nätverk/förbindelser regionen bör prioritera och hur ett internationellt påverkansarbete kan formuleras med syfte att få till stånd önskad utveckling. Detta inte minst inom ramen för det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, men också förbindelserna österut mot Ryssland och Kina, västerut mot Norge samt transportkedjorna på mer övergripande nivå.

Denna rapport ger en övergripande bild av rådande mönster gällande internationell handel och internationellt resande, TEN-T som utgångspunkt för europeisk transportpolitik samt EU-finansiering inom transportområdet. Avslutningsvis presenteras några möjliga vägar framåt för hur det internationella arbetet kan stärkas framgent.



2. Internationell handel

Sverige är en starkt omvärldsberoende ekonomi. Såväl varuexporten som varuimporten uppgick till drygt 1 300 miljarder kronor år 2017, medan tjänsteexporten uppgick till 630 miljarder kronor och tjänsteimporten till 580 miljarder kronor.¹ Värdet av utrikeshandeln var därmed nästan 2 000 miljarder kronor både vad gäller export och import, motsvarande ca 44 procent av Sveriges BNP.

Stockholm-Mälardalenregionen utgör ett nationellt nav i det internationella utbytet.

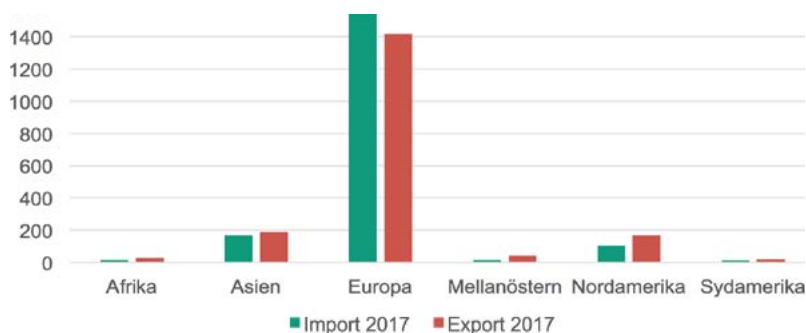
Stockholm-Mälardalenregionen utgör ett nationellt nav i det internationella utbytet. Det finns en koncentrationen av huvudkontor, expertis, finansiella institutioner och internationella förbindelser som gör huvudstadsregionen till en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter. Likväl som en ingång för det utländska intresset att investera i, flytta till eller besöka Sverige.

Den regionala arenan är nära sammankopplad med det nationella sammanhanget. Statistiskt är det därför vanskligt att särredovisa regionala uppgifter vad gäller utrikeshandel, då de bygger på en uppdelning som inte existerar i praktiken. Handelsstatistiken är bäst lämpad att spegla nationella förhållanden. Varuflödesundersökningen kan dock ge viss vägledning vad gäller skillnader i regionala jämfört nationella mönster.

2.1 Handelsmönster

Sveriges handelsrelationer domineras starkt av näromgivningen. Europa står för nästan tre fjärdedelar av utbytet, varav merparten sker inom EU. Detta gäller såväl varu- som tjänstehandeln. Den absoluta näromgivningen, med de nordiska grannländerna samt övriga länder kring Östersjön står för ca 45 procent av handeln - omkring hälften av den svenska importen samt ca 40 procent av exporten. Största enskilda handelspartners (import+export) är Tyskland, Norge, Storbritannien, Danmark, Nederländerna, USA och Finland, som tillsammans står för mer än hälften av värdet av den svenska utrikeshandeln.

Figur 1. Sveriges utrikeshandel (varor+tjänster) i miljarder kronor. Källa: SCB



¹ Källa: SCB

Tabell 1. Sveriges största handelspartners, import+export av varor och tjänster i miljarder kronor. Källa: SCB

Land	Värde 2017	Andel 2017	Ökning 2010-2017
Tyskland	483	12 %	117
Norge	374	9 %	99
Storbritannien och Nordirland	279	7 %	71
Danmark	278	7 %	54
USA	238	6 %	39
Nederländerna	236	6 %	82
Finland	231	6 %	55
Frankrike	156	4 %	5
Belgien	143	4 %	38
Kina	143	4 %	48
Polen	114	3 %	46
Italien	99	2 %	16
Spanien	67	2 %	7
Ryssland	66	2 %	-12
Österrike	46	1 %	17



Under perioden 2010-2017 har utrikeshandeln ökat med 29 procent – exporten med 27 procent och importen med 32 procent, vilket innebär att handelsnettot försvagats. Tjänstehandeln har ökat snabbare än varuhandeln, 61 respektive 10 procent eller med 457 miljarder respektive 413 miljarder kronor. Den förändrade sammansättningen mot en ökad andel tjänster går hand i hand med motsvarande förändring inom det svenska näringslivet, där Stockholm-Mälardalsregionen står för en växande andel av rikets sysselsättning, förädlingsvärde och utrikes-handel.² Det förändrar också i viss mån handelns fördelning på olika partnerekonomier, även om den övergripande bilden är robust över tid.

Europa har ökat i betydelse och svarat för hela 87 procent av tillväxten i den svenska utrikeshandeln 2010-2017. Varuexporten har framför allt ökat i Östersjöområdet och varuimporten mer jämnt över Europa, medan Norge och Storbritannien stått för vardera 15 procent av tillväxten i tjänstehandeln. Asien står kvar på omkring en tiondel av svensk utrikeshandel, medan Nordamerika minskat något i betydelse men är fortsatt en viktig exportmarknad. Mellanöstern, Sydamerika och Afrika ligger kvar på små andelar av den totala handeln och utbytet med dessa har i samtliga fall ökat långsammare än utrikeshandeln som helhet.

Handelshinder, såsom ökade tullar mellan EU, Kina och USA samt sanktioner gentemot Ryssland, har haft viss inverkan på handelns utveckling och märks främst i ett minskat utbyte med Ryssland. Handelsutbytet styrs framför allt av avståndet till olika länder samt ekonomiernas storlek, där USA och Kina har framträdande roller trots att de ligger långt ifrån Sverige. Kulturella faktorer har också betydelse, inte minst inom den växande tjänstehandeln.

² Mälardalsrådet 2016

Stockholm-Mälarenregionens internationella varusändningar skiljer sig jämfört med övriga landet.



Bilden av Östersjöområdet och Europa som dominerande i Sveriges handelsrelationer kvarstår även på 10-15 års sikt och stärks av ett eventuellt upptrappat globalt handelskrig. Tillväxten i handeln med Asien har mattats av, men potentialen är fortfarande stor mot bakgrund av såväl utvecklingen i Indien och Kina som andra folkrika länder i Sydostasien. På kort sikt finns ekonomiska obalanser i exempelvis Kina som kan hämma utvecklingen, men på längre sikt är landet och Asien fortsatt en viktig tillväxtmarknad för Sverige och Stockholm-Mälarenregionen.

Samtidigt kvarstår USA som en ytterst central aktör i Sveriges och Stockholm-Mälarenregionens utlandsrelationer, medan Sydamerika, Mellanöstern och Afrika troligtvis fortsätter vara marknader av mindre betydelse, inte minst om råvaruboomen från 2000-talets inledande decennium fortsätter ebba ut samt krig och oroligheter fortsätter prägla vardagen i många länder.

Afrika är dock på längre sikt en intressant kontinent som genomgår snabb urbanisering, är rikt på råvaror samt har klimat och naturmiljöer som kan konkurrera med Sydeuropa och Thailand om de stora turistströmmarna. Snabbväxande metropoler som Lagos, Nairobi, Kinshasa och Johannesburg är på god väg att växa ikapp asiatiska megastäder som Shanghai och Bombay. Delar av Afrika är utvecklingsmässigt där många av de asiatiska ekonomierna befann sig för några decennier sedan och förutspås en liknande utveckling, om än med stora variationer mellan länder och städer.³

2.2 Stockholm-Mälarenregionens förutsättningar

Tittar vi närmare på Stockholm-Mälarenregionens internationella varusändningar såsom de framträder genom varuflödesundersökningen⁴ finns flera intressanta skillnader jämfört övriga landet:

- Asien står för en större andel av handeln, framför allt importen, vilket rimmar väl med huvudstadsregionens roll som konsumtionscentrum. En stor del av detta kan antas utgöra konsumtionsvaror. Andelen är dock högre i vikt än i värde, vilket kan tolkas som att det även i väsentlig grad importeras bulkprodukter till regionen från Asien.
- Europa väger något lättare i Stockholm-Mälarenregionens handel. Östersjöområdet har dock en större betydelse för Stockholm-Mälarenregionen än för riket, vilket är naturligt med tanke på de geografiska förutsättningarna. Överrepresentationen jämfört riket är större räknat i vikt än i värde, vilket kan kopplas till handel med mer skrymmande gods, som massaved, oljeprodukter och dylikt.
- En större andel av Stockholm-Mälarenregionens handel är inriktad på Tyskland och Beneluxländerna, framför allt vad gäller värde vilket tyder på handel med högvärdiga produkter.

³ SLL/TRF 2015

⁴ Trafikanalys 2016

- I jämförelse med rikets andra delar står Stockholm-Mälardalens regionens handel med Norge för en mindre andel av utrikeshandeln.

I ett framåtblickande perspektiv är Östersjöområdet växande betydelse för såväl Sverige som Stockholm-Mälardalens regionens internationella handel en viktig faktor. Här finns fortfarande stor potential, inte minst om en deeskalering sker i de geopolitiska spänningarna kopplade till Ryssland.



Tabell 2. Utrikes varusändningar till/från Stockholm-Mälardalens regionen år 2016 i miljoner SEK.
Källa: Varuflödesundersökningen 2016

	Export	Import	Totalt
Totalt	220 284	184 830	405 114
Europa	172 538	140 961	77 %
Danmark	11 817	16 364	7 %
Finland	15 708	13 309	7 %
Tyskland	24 765	31 878	14 %
Beneluxländerna	38 510	21 762	15 %
Italien och Österrike	6 993	6 769	3 %
Frankrike, Spanien och Portugal	21 573	11 134	8 %
Storbritannien och Irland	11 033	11 393	6 %
Sydosteuropa inkl Polen, Tjeckien	14 218	20 036	8 %
Norge	16 061	2 786	5 %
Övriga EFTA-länder	1 019	2 615	1 %
Övriga Europa	10 840	2 913	3 %
Övriga Världen	47 746	43 869	23 %
Amerika	19 682	10 309	7 %
Afrika	2 707	568	1 %
Asien och Oceanien	25 307	32 992	14 %

Tabell 3. Utrikes varusändningar till/från Stockholm-Mälardalens regionen år 2016 i 1000-tal ton.
Källa: Varuflödesundersökningen 2016

	Export	Import	Totalt
Totalt	9 861	10 231	20 093
Europa	7 615	7 058	73 %
Danmark	570	849	7 %
Finland	653	1 154	9 %
Tyskland	1 218	1 173	12 %
Beneluxländerna	1 387	953	12 %
Italien och Österrike	363	187	3 %
Frankrike, Spanien och Portugal	514	399	5 %
Storbritannien och Irland	791	381	6 %
Sydosteuropa inkl Polen, Tjeckien	1 038	1 312	12 %
Norge	528	379	5 %
Övriga EFTA-länder	37	31	0 %
Övriga Europa	515	240	4 %
Övriga Världen	2 247	3 174	27 %
Amerika	939	898	9 %
Afrika	183	92	1 %
Asien och Oceanien	1 114	2 183	16 %

Nya landbaserade handelsförbindelser mellan Kina och Europa skapar möjligheter för regionen. För ett containertåg tar färden från Kina till Europa 10 dagar jämfört med 30 dagar för ett containerfartyg.

Östersjöländerna är betydelsefulla i sig själva, men också viktiga portar för transittrafik. Därigenom blir även anslutande landinfrastruktur i dessa länder av betydelse för Stockholm-Mälarenregionen, bland annat stråken Åbo-Helsingfors-St. Petersburg-Moskva samt Via Baltica och Rail Baltica.

Kopplingar finns även till den stora och växande handeln med Asien, där nya landbaserade handelsförbindelser mellan Kina och Europa skapar möjligheter för regionen. Det tar exempelvis ca 10 dagar för ett containertåg att avverka sträckan, medan ett containerfartyg behöver ca 30 dagar för att ta sig från Kina till Europa.

Prismässigt är frakt med tåg billigare än flyg men dyrare än med båt. Tidsvinsten jämfört båt och det lägre priset jämfört flyg gör tåget till ett intressant alternativ för varor av relativt högt värde, men som är för skrymmande för att fraktas med flyg till överkomlig kostnad. Det är också en viktig pusselbit i ansträngningarna att uppnå en interkontinental handel med lägre utsläpp från transportererna.

Även handeln med övriga Europa kan förväntas fortsätta växa och går såväl direkt från regionen med båt som med väg och/eller järnväg via hamnarna i Skåne eller över Öresund. Att säkerställa tillräcklig kapacitet i dessa förbindelser är av stor vikt för Stockholm-Mälarenregionen. Samtidigt påverkar de varandra, där exempelvis utökad kapacitet på järnväg och/eller fler fasta förbindelser över Öresund samt mellan Danmark och kontinenten kan minska flödena till/från hamnar i Stockholm-Mälarenregionen. Detsamma gäller den trafik som går via Göteborgs hamn, som fyller en viktig roll för regionen men också begränsar den direkta trafiken till regionens hamnar samt tar betydande kapacitet inom den ansträngda landinfrastrukturen i anspråk. Göteborgs hamn är i dagsläget den enda transoceana hamnen i landet.

Förbindelserna till Norge, framför allt Osloregionen, bör också nämnas i sammanhanget. Det finns idéer och förslag om förbättrade tågförbindelser mellan huvudstadsregionerna, då de i dagsläget präglas av såväl kapacitetsbrister som långa restider. Ett önskvärt komplement till befintliga väg- och flygtransporter, där framför allt de senare är väl utbyggda. Det ligger även i linje med ett fullbordande av den "Nordiska triangeln", med koppling såväl söderut (ScanMed-korridoren) som österut, via Finland och Baltikum.

Det är till stor del längs dessa axlar Stockholm-Mälardalenregionens internationella handel går och utvecklas, vilket gör det angeläget att utveckla landinfrastrukturen samt sjöförbindelserna i enlighet med detta. De korresponderar även relativt väl med det internationella resandet till/från regionen, som dock i högre grad går med flyg än vad som är fallet för godstransporterna. Godset är likväl en viktig komponent i flygtrafikens lönsamhet och kan stå för så mycket som 15-20 procent av de totala intäkterna på vissa förbindelser. Flygets utveckling knyter således an både till ett ökat internationellt resande och till en ökad internationell handel, men där resandet är den stora drivkraften i etableringen av nya förbindelser eller utökad kapacitet på befintliga.

Godset är en viktig komponent i flygtrafikens lönsamhet och kan stå för så mycket som 15-20 procent av de totala intäkterna på vissa förbindelser. Flygets utveckling knyter an både till ett ökat internationellt resande och till en ökad internationell handel.

3. Internationellt resande

Även när det gäller det internationella resandet är Stockholm-Mälarenregionen nära sammankopplad med övriga landet. Regionen står för merparten av de internationella förbindelserna och hanterar över 33 miljoner resenärer per år på väg till/från olika destinationer i landet/utlandet. Framför allt genom flygplatserna Stockholm-Arlanda och Stockholm-Skavsta, men även den internationella färje- och kryssningstrafiken spelar en viktig roll, framför allt i förbindelserna till/från Finland och Baltikum. Omkring två tredjedelar av samtliga utlandsresor till/från Sverige går via Stockholm-Mälarenregionen, med ett upptagnings- och avsättningsområde som i hög grad är nationellt.



2/3

**av alla utlandsresor
till och från Sverige
går via Stockholm-
Mälarenregionen.**

Totalt uppgick det svenska utlandsresandet till drygt 23 miljoner resor år 2017, varav 1,8 miljoner endagsresor och 21,2 miljoner flerdagsresor. Fritidsresenärerna dominerade stort med 19,1 miljoner resor medan affärsresorna var 3,9 miljoner till antalet.⁵

Det stora flertalet, 85 procent, av resorna gick till andra länder i Europa, framför allt Spanien, Danmark, Norge, Tyskland, Finland och Storbritannien. USA var den klart största destinationen utanför Europa, men även Thailand lockar många besökare. Bilden kan antas vara representativ även för resenärer från Stockholm-Mälarenregionen, men sannolikt med större tonvikt på länder i Östersjöområdet och något lägre på Norge och Danmark. Någon tillförlitlig regional statistik existerar dock inte i detta avseende, utan man får se till den nationella bilden.

Statistik över utländska besök i Sverige förs främst vad gäller gästnätter, med fördelning på resenärernas ursprungsländer. Därtill genomförs den nationella gränsundersökningen IBIS, senast åren 2011-2014.

Av den senare kan utläsas att de inkommande besöken volymmässigt är i nivå med de utgående och summerar till ca 20 miljoner per år varav 86 procent är fritidsresor, jämnt fördelat på endags- och flerdagsbesök. Affärsresorna, som står för resterande 14 procent, har en större tyngd på flerdagsbesök. De nordiska grannländerna Norge, Finland och Danmark står för nästan två tredjedelar av de inkommande besöken, men det kommer även över 1,5 miljoner resenärer från Tyskland samt 0,7 miljoner från Storbritannien. Inresandet från Spanien och USA ligger däremot på en väsentligt lägre nivå än svenskarnas besök till dessa länder.⁶

⁵ Källa: SCB

⁶ Tillväxtverket 2014

Det svenska utlandsresandet har en avsevärt lägre tyngd på de nordiska grannländerna än vad de inkommande besöken har. En viktig delförklaring är den omfattande gränshandel som möjliggjorts av ett högre kostnadsläge i Norge än i Sverige, men även från Finland och Danmark är de inkommande besöken avsevärt fler än de utgående. Svenskarnas resande går istället i högre grad till mer avlägset belägna (turist)destinationer, framför allt i Europa men också övriga världen. I båda fallen är det fritidsresorna som styr mönstret, då affärsresorna utgör en mindre del av totalen. Utlandssvenskarnas bosättningsmönster skiner också igenom, där länder som USA, Storbritannien, Spanien och Norge ligger i topp med 100 000 eller fler svenskar boendes i landet. Därtill inverkar invandrarnas resor till sina ursprungsländer. Framför allt den stora gruppen finländare som är bosatt i landet, medan de som invandrat från Mellanöstern på senare år ännu inte gett några större avtryck i resandestatistiken.



Tabell 4. Utländska besök till/från Sverige. Källa: SCB, IBIS 2014

Utgående till (SCB 2017)		Inkommande från (IBIS 2014)	
Europa exkl. Norden	57 %	Europa exkl. Norden	29 %
Norden exkl. Sverige	28 %	Norden exkl. Sverige	65 %
Världen exkl. Europa	15 %	Världen exkl. Europa	6 %
Spanien	13 %	Norge	26 %
Danmark	11 %	Finland	20 %
Norge	9 %	Danmark	19 %
Tyskland	9 %	Tyskland	8 %
Finland	8 %	Storbritannien	4 %
Storbritannien	5 %	Ryssland	3 %
USA	5 %	Polen	3 %
Italien	4 %	USA	3 %
Polen	4 %	Nederländerna	2 %
Frankrike	4 %	Frankrike	1 %
Grekland	4 %	Estland	1 %
Thailand	2 %	Italien	1 %
Tjeckien	1 %	Schweiz	1 %
Portugal	1 %	Spanien	1 %
Kroatien	1 %	Lettland	1 %
Övriga	19 %	Övriga	7 %

Utlandssvenskarnas bosättningar påverkar resandemönstren. USA, Storbritannien, Spanien och Norge ligger i topp med 100 000 eller fler svenskar boendes i landet.

Merparten av besöken från Danmark sker i Sydsverige och de norska besöken till Sverige har en stark övervikt mot Västsverige. Resenärer från Finland och Baltikum samt mer långväga besök går däremot i hög utsträckning till Stockholm-Mälarenregionen.

Jämfört med övriga landet har Stockholm-Mälarenregionen en större andel besökare från andra kontinenter än Europa, framför allt USA, och lägre andel besökare från Norden och Tyskland. Undantaget är resenärer från Finland.



Statistiken över gästnätter med fördelning på besökarnas ursprungsländer ger här en tydligare och mer aktuell bild. Den bekräftar att Stockholm-Mälarenregionen har en större andel besökare från andra kontinenter än Europa, framför allt USA, och lägre andel besökare från Norden och Tyskland. Finland står dock för en större andel i Stockholm-Mälarenregionen än i riket, vilket är naturligt med tanke på de geografiska förutsättningarna och de utvecklade förbindelserna. Storbritannien står också för en större andel av gästnätterna i regionen än i riket.⁷

När det kommer till ökningen av antalet gästnätter finns såväl likheter som skillnader mellan Stockholm-Mälarenregionen och riket. I båda fallen drivs den främst av resande från världen utanför Europa, dvs. de mer långväga gästerna, medan de nordiska besöken låg på ungefär samma nivå år 2017 som 2010. Europa utanför Norden står dock för en något större andel av tillväxten i riket än i Stockholm-Mälarenregionen, men i båda fallen ökar den långsammare än marknaden som helhet.

Bland enskilda länder märks en väsentlig ökning av gästnätter från USA och Kina i såväl Stockholm-Mälarenregionen som riket. Även Indien och övriga Asien är på starkt uppåtgående. En utveckling som korrelerar väl med den ekonomiska utvecklingen i Asien. En utvecklad handel och turism tillsammans med en högre levnadsstandard i dessa länder ligger bakom och kan förväntas fortsätta driva tillväxten kommande år.

Tabell 5. Gästnätter i Stockholm-Mälarenregionen och riket efter besökarnas ursprungsländer. Källa: SCB

	Andel av gästnätter år 2017		Andel av tillväxt 2010-2017	
	Stockholm-Mälarenreg.	Riket	Stockholm-Mälarenreg.	Riket
Europa exkl. Norden	47 %	45 %	26 %	39 %
Världen exkl. Europa	39 %	24 %	72 %	67 %
Norden exkl. Sverige	15 %	31 %	2 %	-5 %
Tyskland	13 %	19 %	6 %	13 %
USA	8 %	5 %	13 %	11 %
Storbritannien	8 %	5 %	8 %	8 %
Norge	7 %	21 %	1 %	5 %
Finland	4 %	3 %	1 %	1 %
Nederländerna	3 %	4 %	1 %	1 %
Danmark	3 %	7 %	-1 %	-12 %
Frankrike	3 %	2 %	0 %	0 %
Kina	3 %	2 %	6 %	7 %
Schweiz	3 %	2 %	3 %	4 %
Italien	3 %	2 %	-2 %	-1 %
Övriga Asien	3 %	2 %	5 %	5 %
Indien	2 %	1 %	5 %	5 %
Spanien	2 %	1 %	0 %	1 %
Polen	1 %	1 %	2 %	3 %
Ryssland	1 %	1 %	-2 %	-3 %

⁷ Källa: SCB

Flyg är det dominerande transportslaget för längre utlandsresor, såväl utgående som inkommande. För resandet till/från de nordiska grannländerna, framför allt Norge och Danmark, står dock bil och/eller båt för störst andel, där bilen står för merparten av resorna till/från Norge och färjetrafiken dominerar resandet till/från Finland och Baltikum. Färre än 10 procent åker tåg.⁸

Stockholm-Mälardalenregionen har utvecklade färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Trafiken bedrivs till stor del med kombination av kryssning, reguljär passagerartrafik och godstransporter och går från hamnarna i Stockholm, Nynäshamn, Kapellskär och Grisslehamn, samtliga i Stockholms län. Reguljär trafik finns till Åbo/Nådendal, Helsingfors och Åland i Finland, Tallinn och Paldiski i Estland, Riga och Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.

För flera linjer är möjligheten till skattefri försäljning genom anlop till Åland, som ur skattehänseende räknas som utanför EU, en viktig del av lönsamheten. Till skillnad från trafiken på Kvarnen, där resandet mellan Sverige och Finland tidigare också var omfattande, har volymutvecklingen varit stark i Stockholms hamnar även efter EU-inträdet. Framför allt trafiken på Finland kan sägas vara beroende av Ålands skatteundantag, som således också är av betydelse för Stockholm-Mälardalenregionens internationella förbindelser.

När det gäller flygförbindelser har Stockholm-Mälardalenregionen relativt god täckning av de viktigaste destinationerna, med direktflyg eller tidseffektiva byten i Köpenhamn, London, Amsterdam, Frankfurt, München, Istanbul, Dubai, Doha, New York, Chicago m fl. strategiska noder. Bland de 50 största flygplatserna i Europa, sett till antal passagerare, har Arlanda direktflyg till 41. Tillgängligheten är god framför allt till Europa men även i stort till Nordamerika samt till delar av Mellanöstern och Afrika.

41

av de 50 största flygplatserna i Europa har direktflyg till Arlanda.

Stockholm-Mälardalenregionen har utvecklade färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Ålands skatteundantag påverkar handelsströmmarna och regionens internationella förbindelser.

⁸ Tillväxtverket 2014

I Stockholm-Mälardalenregionen har Arlanda en nyckelroll och konkurrerar framförallt med de andra nordiska storflygplatserna.

Tabell 6. Summa av ankommande och avresande resenärer i internationell trafik på Stockholm-Arlanda och Stockholm-Bromma år 2017. Källa: Svedavia

Land	Resande	Destination	Resande
Spanien	2 359 307	LONDON	1 569 740
Tyskland	2 285 589	KÖPENHAMN	1 514 926
Storbritannien	1 899 933	OSLO	1 402 599
Norge	1 675 115	HELSINGFORS	1 231 299
Danmark	1 599 065	AMSTERDAM	866 644
Finland	1 590 782	FRANKFURT	687 003
Nederländerna	906 976	PARIS	624 782
Frankrike	894 904	BERLIN	521 394
USA	839 374	MÜNCHEN	518 192
Grekland	718 922	ISTANBUL	487 326
Turkiet	616 661	MALAGA	470 330
Italien	592 277	ZÜRICH	408 666
Schweiz	536 819	BARCELONA	397 164
Thailand	377 094	PALMA	387 152
Belgien	310 036	GRAN CANARIA	358 355
Österrike	299 874	NEW YORK	329 528
Förenade Arabemiraten	279 330	DÜSSELDORF	315 666
Qatar	264 284	BRYSEL	309 647
Ryssland	263 610	ALICANTE	284 655
Island	259 166	BANGKOK	281 232
Tjeckien	249 180	DUBAI	275 543
Lettland	247 682	DOHA	264 284
Kina	243 837	KEFLAVIK	259 163
Polen	238 945	WIEN	258 932
Portugal	232 533	PRAG	248 893
Kroatien	209 894	RIGA	247 674
Estland	199 019	ROM	241 414
Irland	151 279	NICE	217 177
Ukraina	125 961	LOS ANGELES	211 788
Litauen	112 268	MOSKVA	201 110

Förbindelserna till Asien har förbättrats, men är mindre utvecklade än de till Nordamerika, vilket behöver åtgärdas för att ta tillvara den stora potential Asiens tillväxt för med sig. Framför allt förbindelserna till städer som Delhi och Mumbai i Indien samt Shanghai i Kina, men möjligtvis även Tokyo i Japan, Sydney i Australien samt Singapore.

I vissa fall finns underlag för direktflyg, men ofta kan tidseffektiva kombinationer med en mellanlandning eller ett byte vara en mer framkomlig väg. Detta gäller inte minst Inlandskina, Indien och Sydostasien, som kan förväntas ta stora kliv i utvecklingen kommande årtionden, men som ännu är för outvecklade, i synnerhet för privatresor, för att annat än undantagsvis motivera direktförbindelser.

I Stockholm-Mälardalenregionen har Arlanda en nyckelroll och konkurrerar framförallt med de andra nordiska storflygplatserna Kastrup (Köpenhamn), Gardermoen (Oslo) och Vanda (Helsingfors).

Tillsammans planerar de fyra flygplatserna att öka kapaciteten med 25 miljoner passagerare 2015-2025, dvs. ett helt Arlanda, vilket innebär risk för överkapacitet och hårdnad konkurrens. I denna är det angeläget för Stockholm-Mälardregionen att Arlanda klarar att utveckla sina marknadsandelar, men flygplatsen kännetecknas idag av en lägre investeringstakt och en mindre effektiv terminalstruktur än de övriga.⁹

Flygplatserna konkurrerar inte bara om resenärer utan även om kapacitet i fråga om större flygplan och tätare avgångar, faktorer som skapar skalfördelar och gör flygplatsen än mer attraktiv för nya etableringar. Viktiga faktorer för den framtida utvecklingen är långdistanslinjer till USA och Asien samt kombinationer av dessa med mellanlandning i Skandinavien.

I sammanhanget spelar också tillstånd att flyga kortaste vägen över Ryssland samt amerikansk inresandekontroll på Arlanda viktiga roller som möjliggörare. För att dra största möjliga nytta av flygplatsen och maximera resandeunderlaget är därtill de anslutande transporterna med bil och tåg av stor betydelse. Det krävs tillräcklig och effektiv kapacitet i alla avseenden för att nå målet att Arlanda ska bli den ledande flygplatsen i Skandinavien.

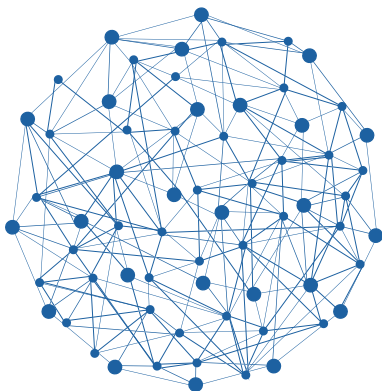


För att dra största möjliga nytta av Arlanda och maximera resandeunderlaget är de anslutande transporterna med bil och tåg av stor betydelse. Det krävs tillräcklig och effektiv kapacitet i alla avseenden för att nå målet att Arlanda ska bli den ledande flygplatsen i Skandinavien.

⁹ SLL/TRF 2015

4. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Idén om ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T) etablerades i slutet av 1980-talet i samband med inrättandet av den inre marknaden och identifiering av potentiella hinder som kan minska dess effektivitet. Exempelvis brist på sammankoppling och driftskompatibilitet mellan nationella transportnätverk. Genom Maastrichtfördraget (1992) inrättades särskilda bestämmelser om mål, åtgärder och förfaranden. Efter Lissabonfördraget (2007) fastställs dessa i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).



De transeuropeiska näten ska stödja genomförandet av den inre marknaden, som möjliggör fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital. Detta genom att skapa förutsättningar för medborgare, ekonomiska aktörer och samhällen att dra nytta av den inre marknaden och bidra till en övergripande harmonisk utveckling samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. De transeuropeiska näten existerar inte bara inom transportområdet, utan även inom energiförsörjning och telekommunikationer.

EU:s nuvarande TEN-T-politik bygger på EU-förordning 1315/2013 och 1316/2013. Den första förordningen definierar riktlinjer medan den andra etablerar Connecting Europe Facility (CEF) som huvudinstrument för utveckling av TEN-T under nuvarande finansieringsperiod 2014-2020. Finansieringsramen för transportsektorn uppgår till 26 miljarder euro. TEN-T-nätet definieras på två nivåer, där ett stomnät (core network) utgör delmängd av ett övergripande nät (comprehensive network). Stomnätskorridorer utgör medel för att samordna genomförandeprocesser i stomnätet.¹⁰

Det övergripande nätet inkluderar befintliga och planerade infrastrukturer relaterade till vägar, järnvägar, sjötransporter, inre vattenvägar, flygtransportinfrastruktur och multimodala transporter. Nätet, som ska vara på plats senast 2050, omfattar totalt 138 000 km järnvägslinjer och 137 000 km vägar.

¹⁰ The Core Network Corridors. European Commission 2013

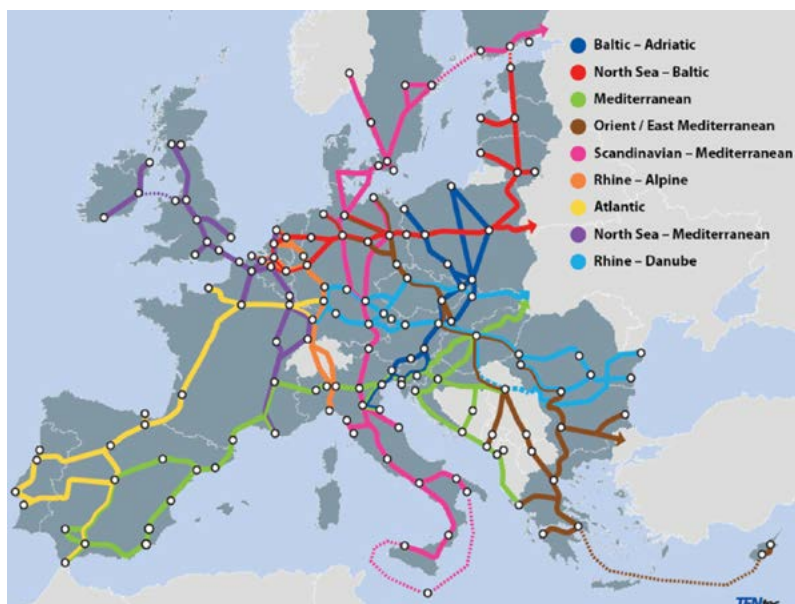
Stomnätet består av de viktigaste noderna och länkarna. Det omfattar alla transportsätt samt trafik- och informationshanteringssystem. Det samlar de mest strategiska och viktiga delarna av det övergripande nätet och ska vara på plats till 2030. Stomnätet är resultatet av en gemensam planeringsmetodik, den första i sitt slag. Noder (städer, hamnar, flygplatser, järnvägsterminaler, gränspassager med mera) spelar en särskild roll och definierar de viktigaste delarna av stomnätet. Stomnätet uppgår till totalt ca 51 000 km järnvägslinjer, 34 000 km vägar och 16 000 km inre vattenvägar.

Nio centrala stomnätskorridorer har inrättats för att underlätta koordinering av stomnätet och hjälpa medlemsstaterna att samordna sin verksamhet på gränsöverskridande nivå. Europeiska kommissionen har utsett en europeisk samordnare för varje stomnätskorridor, som ska stödja genomförandet och rapportera till både medlemsstaterna och kommissionen om de framsteg som gjorts, svårigheter som uppstått samt potentiella lösningar.

Det bör också noteras att vad som ingår i TEN-T inte är hugget i sten, utan resultatet av en politisk process påverkad av såväl faktiska förhållanden som en mängd olika aktörer och intressen. Detta gäller även hierarkin inom systemet - vad som tillhör det övergripande nätet respektive stomnätet och hur olika delar förhåller sig till varandra.

TEN-T är resultatet av en politisk process påverkad av såväl faktiska förhållanden som en mängd olika aktörer och intressen.

Figur 2: Det europeiska stomnätet (TEN-T). Källa: EU-kommissionen



Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälardalens regionens stomnät är järnvägs-terminalerna i Hallsberg och Stockholm, Arlanda flygplats och Stockholms hamn.

4.1 TEN-T i Stockholm-Mälardalens regionen

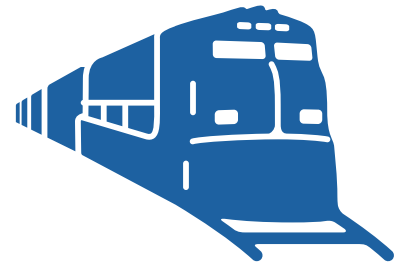
TEN-T har länkar, noder och korridorer som är av direkt intresse för och utgör vital infrastruktur i Stockholm-Mälardalens regionen. Det finns även länkar och korridorer som är indirekt relevanta för regionen, inte minst med hänsyn till olika aktiviteter i norra Europa och runt Östersjön.

Transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalens regionen fyller till stor del riktlinjerna för TEN-T, såväl det övergripande nätet som stomnätet. Den infrastruktur som ännu inte uppfyller TEN-T-standard är:

- Ostkustbanan mellan Stockholm och Gävle/Sundsvall, som ska uppgraderas för att förbättra förbindelserna med mellersta och norra Sverige.
- Ostlänken, som omfattar nya dubbelspår för höghastighetståg mellan Stockholm/Järna och Linköping, för att i förlängningen bättre koppla samman Stockholm, Malmö och Göteborg samt förbättra förbindelserna till Danmark och Tyskland.
- Järnvägen mellan Örebro och Linköping, som uppgraderas för att skapa en bättre nord-syd-länk vid sidan av Stockholm.
- Järnvägen samt E20 mellan Örebro och Göteborg, som i båda fallen ska uppgraderas för att underlätta de omfattande person- och godsflödena längs stråket.
- Järnvägen mellan Stockholm och Nynäshamns hamn, som ska uppgraderas för att förbättra tillgängligheten mellan modala knutpunkter i Stockholm.

Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälardalens regionen är järnvägs-terminalerna i Hallsberg och Stockholm (ingår i stomnätet) samt flygplatserna i Stockholm (Arlanda och Bromma), Örebro och Nyköping, där dock endast Arlanda ingår i stomnätet. Bland hamnarna ingår Stockholms hamn i stomnätet medan hamnarna i Köping, Västerås, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Grisslehamn och Gävle ingår i det övergripande nätet.

Figur 3: TEN-T-vägar, hamnar, järnvägsterminaler och flygplatser. Källa: EU-kommissionen



Figur 4: TEN-T-järnvägar (goods), hamnar och järnvägsterminaler. Källa: EU-kommissionen

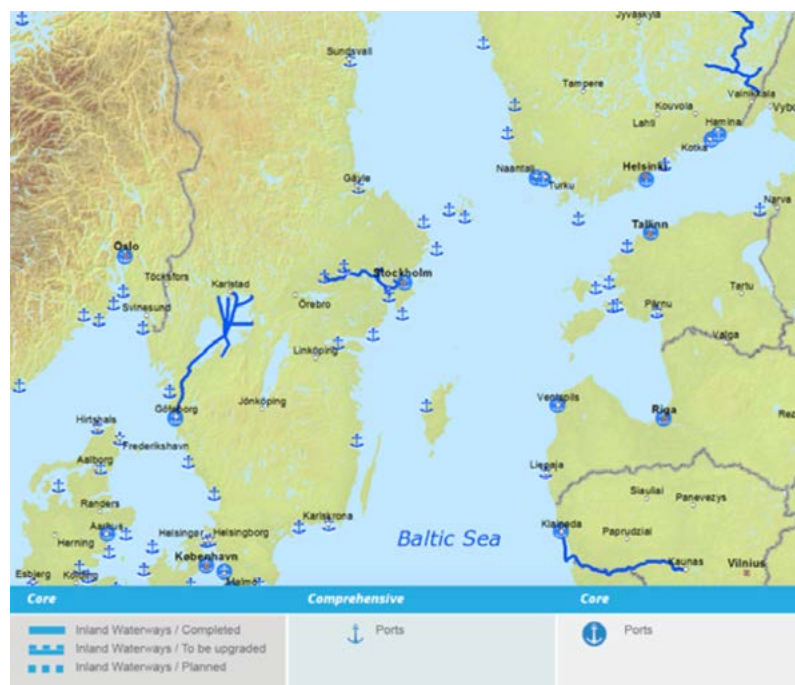


Stadsnoderna i TEN-T ska tillhandahålla sammankopplingar mellan alla transportslag för passagerare och gods, förbindelser mellan långdistans-transporter och lokalregional trafik samt för stadslogistik inklusive logistik- och distributionscentraler.

Figur 5: TEN-T järnvägar (persontransporter) och flygplatser.
Källa: EU-kommissionen

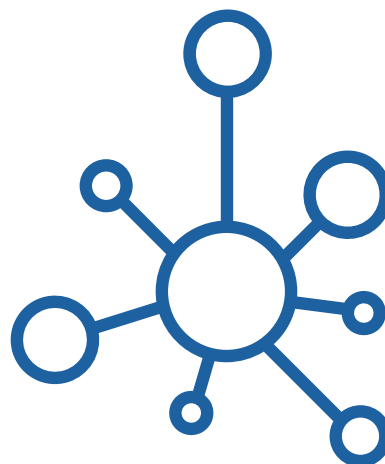


Figur 6: TEN-T inre vattenvägar och hamnar. Källa: EU-kommissionen



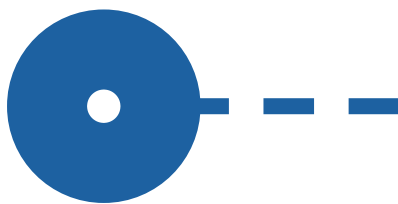
Noder spelar en viktig roll i TEN-T, då de utgör knutpunkter i det övergripande nätet och stomnätet. Nedanstående tabell ger en översikt över alla svenska modala noder, där de som är särskilt relevanta för och/eller belägna i Stockholm-Mälarenregionen markeras med ljusgrå färg.

Förutom modala knutpunkter identifierar TEN-T-förordningen även Stockholm, Göteborg och Malmö som stadsnoder i Sverige, vilka antas ha en särskild roll i utvecklingen av TEN-T-nätet. Stadsnoderna ska enligt förordningen tillhandahålla sammankopplingar mellan alla transportslag för passagerare och gods, förbindelser mellan noder inom noden, förbindelser mellan långdistanstransporter och lokalregional trafik samt för stadslogistik inklusive logistik- och distributionscentraler.



Tabell 7: Modala noder i de svenska delarna av TEN-T:s stomnät respektive övergripande nät. Källa: TEN-T förordningen 2013.

Kommun	Flygplats	Hamn	Insjöhamn	Tågterminal
Ängelholm	Övergr.			
Älmhult				Övergr.
Arvidsjaur	Övergr.			
Gällivare	Övergr.			
Gävle		Övergr.		
Göteborg	Stom (Landvetter)	Stom	Stom	Stom
Grisslehamn		Övergr.		
Hagfors	Övergr.			
Halmstad		Övergr.		
Helsingborg		Övergr.		
Hemavan	Övergr.			
Jönköping	Övergr.			Övergr.
Kalmar	Övergr.			
Kapellskär		Övergr.		
Karlshamn		Övergr.		
Karlskrona		Övergr.		
Kiruna	Övergr.			
Köping		Övergr.	Övergr.	
Luleå	Övergr.	Stom		
Lycksele	Övergr.			
Malmö	Stom (Sturup)	Core		Core
Mora	Övergr.			
Norrköping		Övergr.		
Nyköping	Övergr. (Stockholm Skavsta)			
Oskarshamn		Övergr.		
Örebro	Övergr.			Stom (Hallsberg)
Östersund	Övergr.			
Oxelösund		Övergr.		
Pajala	Övergr.			
Ronneby	Övergr.			
Skellefteå	Övergr.			
Stenungsund		Övergr.		
Stockholm	Stom (Arlanda)			
Övergr. (Bromma)	Stom (Stockholm)			
Övergr. (Nynäshamn)	Stom	Stom		
Strömstad		Övergr.		
Sundsvall	Övergr.	Övergr.		
Sveg	Övergr.			
Trelleborg		Stom		Stom
Umeå	Övergr.	Övergr.		
Rosersberg				Övergr.
Varberg		Övergr.		
Västerås		Övergr.	Övergr.	
Vilhelmina	Övergr.			
Visby	Övergr.	Övergr.		
Ystad		Övergr.		



MULTIMODALA TRANSPORTER I NORRKÖPING¹¹

Ostlänken inkluderar åtgärder för multimodal integration i de urbana noderna längs järnvägen. En studie med stöd från CEF har genomförts i syfte att identifiera saknade länkar och flaskhalsar mellan transportslagen inom TEN-T i Norrköpings nod. Bland annat har en hållbar urban mobilitetsplan (SUMP) för Norrköping och den omgivande regionen utvecklats, som ett verktyg för integrerad transportplanering. Projekt, som löpte från augusti 2015 till augusti 2018, hade en budget om ca 2,5 miljoner euro varav 1,2 miljoner euro från EU (CEF).

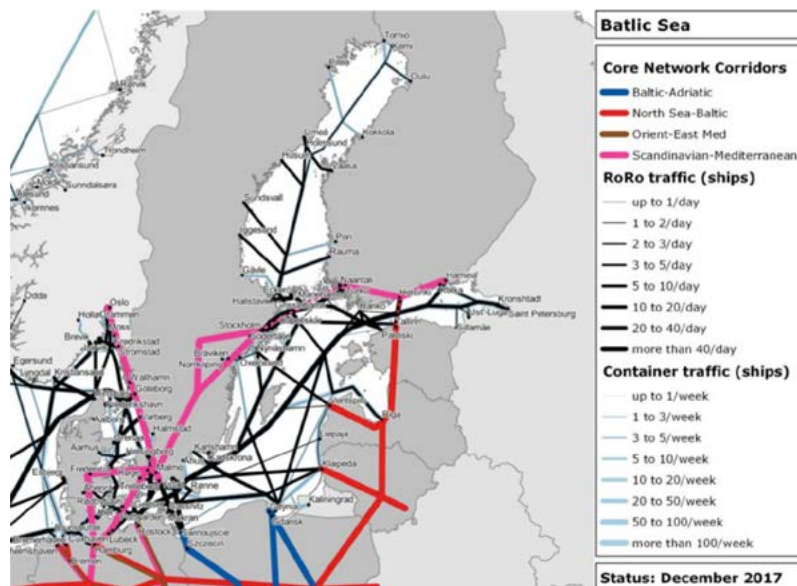
20

av hamnarna i TEN-T:s stomnät är belägna i Östersjön.

Vad gäller sjötransporter är såväl de inre vattenvägarna som motorvägarna till havs (MoS)¹² viktiga. 20 hamnar i TEN-T:s stomnät är belägna i Östersjön och ansluter till fyra olika stomnätskorridorer.

För Stockholm-Mälardalenregionen är förbindelserna med Finland och Baltikum samt mellersta och norra Sverige av särskild betydelse. Förutom förbindelser i Östersjön erbjuder de flesta stomnätshamnar även förbindelser, främst containertrafik, via Kielkanalen till Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven (DE), Rotterdam och Amsterdam (NL), Zeebrugge, Antwerpen (BE) och Le Havre (FR). Samtliga viktiga för transporterna till/från Skandinavien.

Figur 7: Fraktflöden längs havets motorvägar i Östersjöområdet. Källa: EU-kommissionen



¹¹ CEF Transport 2014-SE-TA-0074-S

¹² CEF support to Motorways of the Sea 2018

BLUE BALTICS¹³

Blue Baltics är ett projekt som syftar till att etablera infrastruktur för bunkring av flytande naturgas (LNG) i hamnar i Tyskland, Litauen, Sverige och Estland. För Stockholm-Mälarenregionens vidkommande är åtgärder i Nynäshamns hamn aktuella. Här kommer LNG-terminalen för omlastning och bunkring att uppgraderas för cirka 4,7 miljoner euro, med 1,5 miljoner euro i CEF-stöd. Blue Baltics som helhet får totalt ca 15 miljoner euro i CEF-stöd och löper från mars 2016 till juni 2019.

4.2 Transnationella perspektiv och initiativ

Utöver TEN-T-aktiviteter med direkt koppling till regionen kan även aktiviteter i andra länder och regioner påverka Stockholm-Mälarenregionens utveckling. Det handlar dels om förhållanden som anknyter till och placerar in Stockholm-Mälarenregionen i ett bredare sammanhang, dels om korridorer för genomgående transportflöden, så kallad transit. Båda perspektiven har direkta och indirekta effekter på transportflöden som kommer in i (avslutande trafik), lämnar (ursprungstrafik) eller passerar (transittrafik) Stockholm-Mälarenregionen.

TEN-T-kartorna ovan visar att Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med nord-sydflöden längs axeln Hamburg-Köpenhamn-Malmö till Stockholm-Mälarenregionen samt mellersta och norra Sverige. Därtill för öst-västliga flöden längs axeln Oslo-Stockholm-Mälarenregionen och vidare till Finland, Baltikum och Ryssland.

Skandinaviska-Medelhavskorridoren (ScanMed)¹⁴ är en nord-sydlig axel inom TEN-T som sträcker sig från Finland och Norge genom Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien till Malta. Stomnätsskorridoren förbinder Nordeuropa, det industriella hjärtat av Tyskland och norra Italien med Medelhavet, Skandinavien, Östersjön och Nordsjön. Korridoren har även en betydande roll i förbindelserna med Ryssland, via Östersjöns hamnar och Finland, den afrikanska kontinenten, via Medelhavshamnar, samt Amerika och Asien, via hamnar i Nordsjön.

Inom korridoren är järnvägsnätet i huvudsak elektrifierat, men de nationella elektrifieringsstandarderna skiljer sig åt. Olika standarder finns också med avseende på tåglängd, axelbelastning och lastprofiler. Signalsystemet ERTMS är inte implementerat annat än till viss del. Väginfrastrukturen behöver däremot uppgraderas endast på ett fåtal ställen i Finland, Italien och Malta. Dock finns signifikanta problem vad gäller framkomlighet under högtrafik i de flesta större urbana områden längs korridoren. Det finns även brister i enskilda noder (terminaler etc) som behöver åtgärdas i framtiden, t.ex. genom CEF-finansierade projekt. Den fullständiga projektlistan över pågående eller planerade projekt omfattar investeringar på hela 190 miljarder euro.¹⁵

Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck.

¹³ Blue Baltics 2015-EU-TM-0179-W

¹⁴ The Scandinavian-Mediterranean Corridor 2018

¹⁵ Ibid

En nordlig utvidgning av ScanMed-korridoren skulle innebära att Stockholm och Örebro gick från att vara korridorens norra ändpunkter till att vara noder med anslutningar i flera riktningar.

Den svenska regeringen jobbar för närvarande för en nordlig utvidgning av ScanMed-korridoren till mellersta och norra Sverige samt vidare till hamnen Narvik i Norge (Karta 2.6). En sådan förlängning kan vara av betydelse för Stockholm-Mälarenregionen av tre skäl:

- För det första skulle det innebära att Stockholm och Örebro inte längre är de norra ändpunkterna i stomnätet. Istället skulle städernas position ändras till att vara noder med anslutningar i flera riktningar. Idag är den vidare stomnätstrafiken begränsad till sjöförbindelsen mot Åbo från Stockholm.
- För det andra och eftersom diskussionen även omfattar en nord-sydlig länk från Linköping norrut via Örebro, kan en passage vid sidan av Stockholm etableras, vilket skulle minska trafikbelastningen i Stockholm. Något som skulle innebära nya möjligheter och utmaningar för de västra delarna av Stockholm-Mälarenregionen, som kan dra ekonomisk nytta av en sådan länk men också uppleva ökade transportflöden och utsläpp.
- För det tredje, på grund av klimatförändringarna kan norra ishavet bli öppet hav i en framtid. Narviks hamn kan då bli en viktig hamn för fartyg som transporterar gods mellan Asien och Europa. Rutten via Narvik kan vara ett alternativ framför allt ur skandinavisk synvinkel men möjligtvis även för andra delar av Östersjöregionen och Europa.

Figur 8: ScanMed-korridoren och den Botniska korridoren (streckat).
Källa: Botniska Korridoren.





I delar av regionen pågår ett arbete att åter inkludera länken Oslo-Stockholm i TEN-T nätet, såsom illustreras i figur 8. Länken utgör en del av den så kallade Nordiska triangeln.

Vid sidan av dessa svenska initiativ är Fehmarn Bält-förbindelsen och Brenner Base-tunneln¹⁶ de två enskilt viktigaste projekten inom ScanMed-korridoren.

Fehmarn Bält-förbindelsen¹⁷ utgörs av en 17,6 km lång tunnel för järnväg och motorväg, mellan Danmark och Tyskland, med tillhörande uppgradering av bland annat järnvägen mellan Rødbyhavn och Ringsted. Förbindelsen syftar till att främja gränsöverskridande flöden av varor, tjänster och människor mellan Danmark och Tyskland. Byggnation inleds 2019-2020 och förbindelsen, vars kostnad beräknas till över 5 miljarder euro, beräknas vara klar 8-9 år senare. Finansieringsmodellen, med stöd från EU, har dock stoppats av EU-domstolen efter överklagan av två färjerederier.¹⁸

Fehmarn Bält-förbindelsen ökar även Stockholm-Mälardalens regionens tillgänglighet till den viktiga tyska marknaden. En tågresor från Stockholm till Hamburg kommer ta ca 7 timmar, jämfört med 11-12 timmar idag. Samtidigt ger den fasta länken också bättre förbindelser mellan norra Tyskland och Köpenhamn/Malmö, Göteborg och Oslo. Något som kommer att påverka person- och godsflöden och till viss del rita om kartan vad gäller flödenas omfattning, riktning och karaktär på olika länkar.

Till detta kan även knytas diskussionerna om ytterligare en fast förbindelse över Öresund, mellan Sverige och Danmark. Svenska Trafikverket och danska Vejdirektoratet har fått i uppdrag att titta på möjligheterna för en fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg (HH-förbindelsen). Utredningen beräknas ta två och ett halvt år och förväntas vara avslutad 2020.¹⁹

Brenner-rutten, inklusive tillträdesvägarna i södra Tyskland, Österrike och norra Italien, är en stor flaskhals i transittrafiken genom det alpina området, där ca 40% av godstransporterna passerar Brennerpasset. Brenner Base-tunneln ska ta bort denna flaskhals. Tillsammans med Gotthard-tunneln i Schweiz och järnvägsförbindelsen mellan Lyon och Torino, ska Brenner Base-tunneln tillhandahålla järnvägslinjer med hög kapacitet för alpina transitflöden. Tunneln kommer att bli ca 64 km lång och ska vara färdig 2026. Det är ett högprioriterat infrastrukturprojekt inom EU och finansieras till 40-50 procent av EU: s Connecting Europe Facility (ECF) samt vardera 25-30 procent av Italien och Österrike.



¹⁶ Brenner Base Tunnel 2018

¹⁷ Årsrapport Fehmarn Belt 2018

¹⁸ Europeiska Unionens domstol Mål T-631/15

¹⁹ Trafikverket och Vejdirektoratet 2018

Figur 9: Fehmarn Bält-förbindelsen samt Skandinaviska-Medelhavskorridoren.
Källa: EU-kommissionen



STRING-NÄTVERKET²⁰

STRING-nätverket är ett gränsöverskridande samarbete mellan tyska (Schleswig-Holstein, Hamburgs stad), danska (Region Själland, Köpenhamn, Köpenhamn), svenska (Malmö, Region Skåne, Region Halland, Västra Götalandsregionen) och norska (Östfolds län, Akershus län) regioner. Dessa driver en gemensam agenda inom infrastruktur, grön tillväxt, gränsöverskridande hinder, vetenskap och turism. För att förbättra tillgängligheten och rörligheten i området etablerar och upprätthåller STRING-nätverket en politisk dialog kring infrastrukturbehov. STRING-nätverket grundades 1999 och startades då som ett Interregprojekt för att främja en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Efter att den mellanstatliga överenskommelsen gällande Fehmarn Bält kom på plats år 2008 förändrade STRING sitt fokus till att främja regional utveckling och grön tillväxt i korridoren från södra Skandinavien till norra Tyskland.

JYLLANDSKORRIDOREN²¹

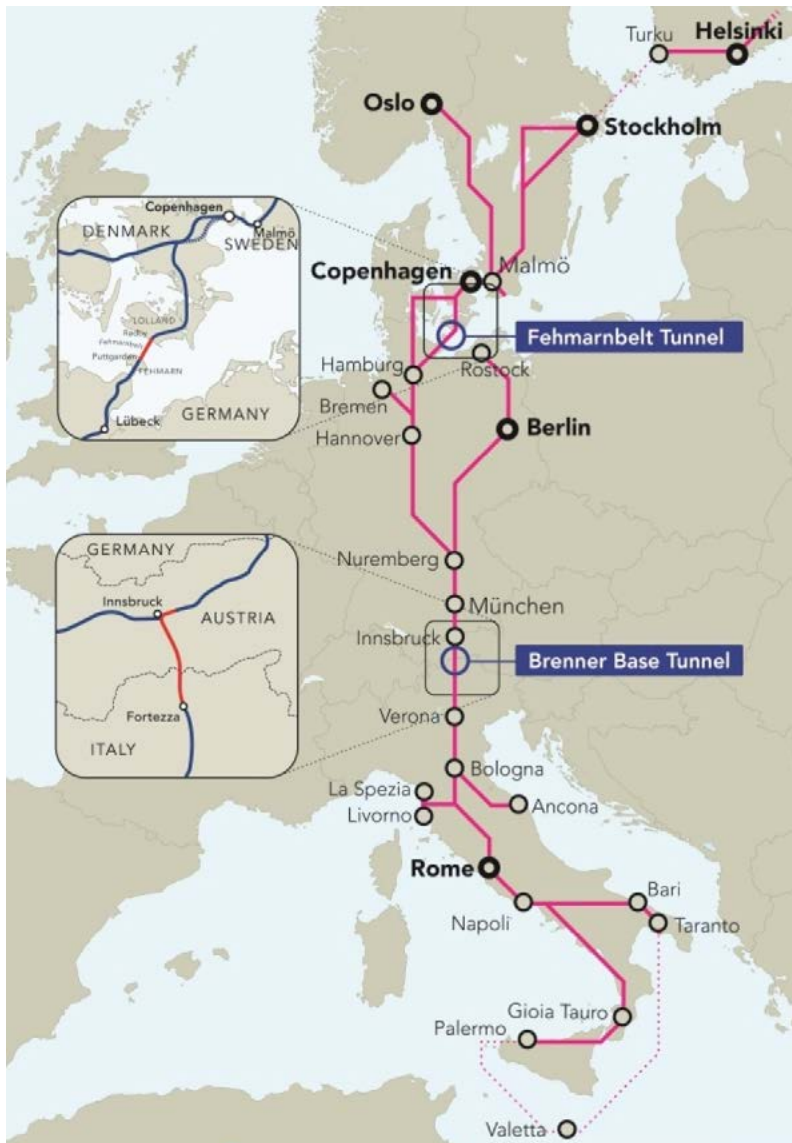
Hamburg, Schleswig-Holstein, Aarhus, Aalborg, Syddanmark, Midtjylland och Nordjylland har samarbetat sedan 2013 för att stärka Jyllandskorridoren, vilket på sikt kan påverka utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen. Parterna ser axeln som en viktig förbindelse i och utöver gränsområdet, men också i sammankopplandet av regionen med Öresundsregionen, södra Norge och västra Sverige. Därigenom finns en strävan att skapa en alternativ länk mellan Centraleuropa och Skandinavien, vid sidan av Fehmarn Bält-förbindelsen. Partnerskapet arbetar också för utveckling av regionen på nationell och europeisk nivå. Samarbetet har hittills huvudsakligen varit baserat på Interregprojekt. Det senaste projektet, "Northern Connections"²², syftar till att utveckla transnationellt samarbete inom energisektorn, med aktörer från privat och offentlig sektor. Projektet, som löper från november 2016 till april 2020, har en total budget på cirka 5,3 miljoner euro, varav cirka 2,4 euro i Interregfinansiering.

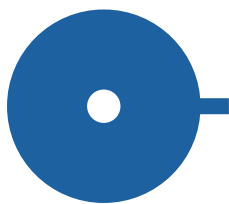
²⁰ STRING Annual Report 2017

²¹ Jutland Corridor Fact Book 2016

²² Northern Connections: Innovation Tool Box

Figur 10: ScanMed korridoren, med Fehmarn Bält-förbindelsen och Brenner Base-tunneln.
Källa: EU-kommissionen





SCANDRIA

Scandria® är ett paraply för olika aktiviteter, projekt och initiativ längs den kortaste vägen mellan Skandinavien och Adriatiska havet, vilken i huvudsak överlappar med ScanMed-korridoren. Hittills finns 13 projekt inom Scandria-familjen, som alla genomförs eller har genomförts med finansiering från olika Interreg-program. Vissa projekt berör enstaka sektioner av korridoren, såsom Östersjön, området från Öresundsregionen till Hamburg eller Alperna. Andra projekt täcker hela korridoren. Samtliga berör olika aspekter av korridorutveckling, från hållbara transportsätt och utveckling av en grön korridor till styrning och samverkan.

Scandria®Alliance är en transnationell plattform för olika transportorganisationer, logistikinitiativ, politiska utskott och andra relevanta nätverk för utbyte, kommunikation och samarbete kring logistik, ekonomiskt samarbete och styrning. Den senaste aktiviteten är Scandria®2Act-projektet (2016-2019) med finska, skandinaviska och tyska partners som arbetar med implementering av rena bränslen och multimodala transporttjänster. Dessutom avser projektet att vidareutveckla Scandria®Alliance som ett laboratorium och en plattform för permanent dialog och utbyte mellan olika aktörer från noderna och korridoren.

Figur 11: Intressentstruktur i Scandria®2Act-projektet.

Källa: www.scandria-corridor.eu/



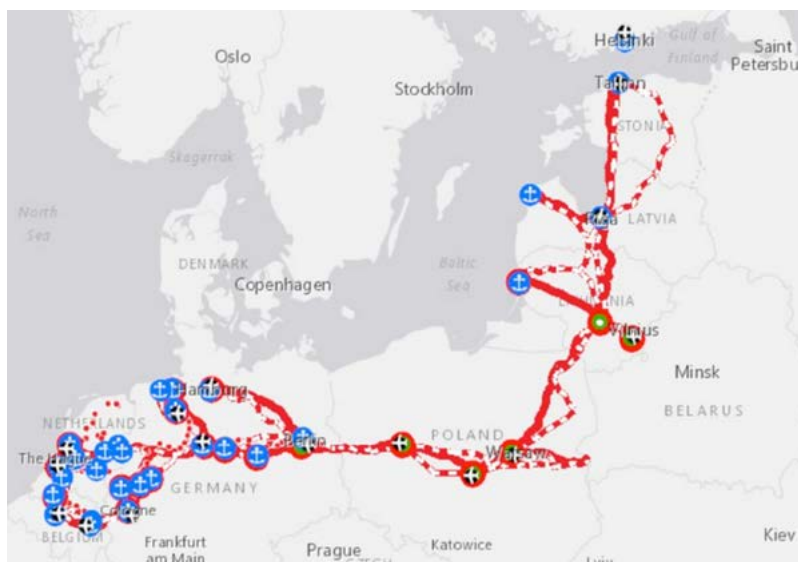
NORDSJÖ-BALTISKA KORRIDOREN

Nordsjö-baltiska korridoren (NSB)²³ är en stomnätsskorridor som genom järnvägar, vägar och inre vattenvägar förbinder Baltikum och Polen med Nordsjökustens hamnar. Det är en alternativ väg för fraktflöden som annars går med sjöfart på Östersjön och som i vissa fall passerar knutpunkter i Stockholm-Mälarenregionen.

När det gäller TEN-T:s krav för järnvägstrafik uppfyller de flesta avsnitten i Belgien, Nederländerna och Tyskland kraven medan många delar i Polen, Litauen, Lettland och Estland behöver uppgraderas, särskilt när det gäller elektrifiering, spårvidd och hastighet. Därför är ett huvudmål att uppgradera näten i de baltiska staterna och skapa bättre förbindelser mellan de baltiska staterna och övriga Europa. Signalsystemet ERTMS är dock en fråga som berör alla länder längs Nordsjö-/Östersjökusten, då det för närvarande är tillgängligt endast i vissa delar av Belgien och Nederländerna.

När det gäller vägnätet och de inre vattenvägarna uppfyller de flesta avsnitten TEN-T:s krav, men det finns likväl behov av betydande investeringar. Totalt krävs investeringar på omkring 96 miljarder euro i Nordsjö-baltiska korridoren innan 2030, varav 37 miljarder euro i järnvägsinfrastruktur, 34 miljarder euro i vägnät, 9 miljarder euro i inre vattenvägar, 8 miljarder euro i hamnar och sjöinfrastruktur, 5 euro miljarder i flygplatser och ytterligare 3 miljarder euro i ERTMS, motorvägar till sjöss samt övriga åtgärder.²⁴

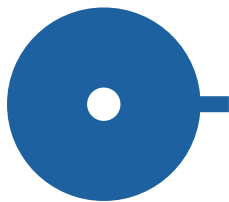
Figur 12: Nordsjö-baltiska stomnätsskorridoren. Källa: EU-kommissionen



²³ North Sea-Baltic Core Network Corridor 2018

²⁴ Ibid





RAIL BALTICA²⁵

Rail Baltica är ett järnvägsinfrastrukturprojekt som ingår i Nordsjö-baltiska korridoren. Det syftar till att integrera de baltiska staterna i det europeiska järnvägsnätverket. Med en längd av 870 km täcker den nya järnvägslinken Polen, Litauen, Lettland och Estland. Projektet, som är prioriterat av EU, kommer ta bort flaskhalsar för passagerar- och godstransport, bygga ut gränsöverskridande förbindelser och främja modal integration och driftskompatibilitet. Idén och visionen går tillbaka till 1990-talet och togs för första gången upp i visionen och strategierna kring Östersjödokumentet (VASAB 2010), som antogs 1994. År 2001 tecknade de tre baltiska transportministrarna ett samarbetsavtal. Tre år senare var Rail Baltica med i listan över prioriterade TEN-T-projekt. Det tog dock till oktober 2018 innan Europeiska kommissionen antog genomförandebeslutet om det gränsöverskridande projektet Rail Baltica. Beslutet anger steg för genomförandeprocessen och formaliserar projektets styrning, med deltagande av Europeiska kommissionen, den europeiska samordnaren av NSB CNC och Finland som en viktig partner. Konstruktionsfasen startar 2019 och ska slutföras år 2026. De baltiska staterna och EU (CEF) kommer tillsammans att investera cirka 5 miljarder euro.

NORTH SEA BALTIC CONNECTOR OF REGIONS (NSB CORE)²⁶

NSB CoRe-projektet syftar till att förbättra hållbar tillgänglighet i östra Östersjöregionen. Aktiviteter inom logistiksektorn syftar till förbättrad driftskompatibilitet och avlägsnande av flaskhalsar i gränsområdena. Aktiviteter inom långdistanspendling syftar till att samordna långdistanstransporter med lokalregionala trafiksystem. Så småningom kommer projektet att skapa en gemensam gränsöverskridande vision gällande regional utveckling som förenar rumslig planering med transportutveckling. Projektet ingår i arbetsplanen för NSB Core Network Corridor. Det finansieras av Interreg-programmet för Östersjöregionen och samlar 16 partners från sex länder (Sverige, Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland) samt 40 associerade partners. Projektet löper från maj 2016 till april 2019 och har en total budget om 3,3 miljoner euro.

ÖSTERSJÖKOMMISSIONEN²⁷

Östersjökommissionen (BSC) är en organisation på subnationell nivå, bestående av regionala myndigheter i Östersjöområdet. Det är en av sex geografiska kommissioner som tillsammans utgör konferensen för perifer och maritima regioner (CPMR) inom EU. BSC-arbetsgruppen för transporter fungerar som en plattform för samarbete och utbyte mellan regioner som står inför liknande utmaningar. Dess medlemmar övervakar och följer granskningen av relevant EU-politik, t.ex. TEN-T-politiken 2021-2027, Connecting Europe Facility 2021-2027, statliga stödbestämmelser för regionala flygplatser samt EU:s grannskapspolitik gentemot Ryssland och Norge.

²⁵ Annual Report 2017

²⁶ North Sea Baltic Connector of Regions NSB CoRe 2017

²⁷ CPMR Baltic Sea Commission Activity Report 2017-2018

ONE ROAD ONE BELT

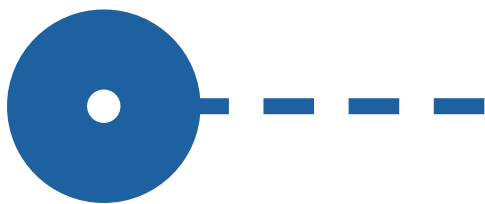
Det kinesiska initiativet "One Road One Belt" (OROB), avslutningsvis, är ett viktigt långsiktigt investeringsprogram som troligtvis kommer att ha stor inverkan på transportflödena i Europa, även om det inte är en stomnätsskorridor inom TEN-T. Syftet med initiativet är att skapa ett globalt infrastrukturnätverk som förbinder Kina med Asien, Afrika, Mellanöstern och Europa. Till skillnad från ScanMed-korridoren, som har en klar nord-syd orientering, har One Road One Belt ett tydligt öst-västligt fokus.

På europeisk nivå kan initiativet komma att påverka transportströmmar i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning. Järnvägsförbindelser genom Polen och sjöfartsnoderna i Grekland och Italien kan bli viktigare för handelsförbindelserna mellan länderna i Europa och Fjärran Östern och på medellång sikt erbjuda alternativ till de traditionella handelsförbindelserna med fartyg. Genom fraktvägarna mellan norra Europa och de baltiska hamnarna kan det också få betydande konsekvenser för transportflöden till och från Stockholm-Mälarenregionen.



Figur 13: Infrastrukturnätet för det kinesiska "One Road One Belt"-initiativet.





NORTHERN GROWTH ZONE²⁸

Northern Growth Zone är ett samarbetsnätverk mellan 13 storstäder och sex regioner i södra Finland, som tillsammans står för mer än 50% av landets befolkning, arbetstillfällen och BNP. Området knyter samman Norden med den ryska marknaden samt ScanMed-korridoren med Nordsjö-baltiska korridoren. Nätverkets syfte är att öka Finlands konkurrenskraft vad gäller export och transitmarknader, utveckla och distribuera trafiktjänster, främja internationellt samarbete, skapa ett gemensamt ekonomiskt område samt förbättra Finlands attraktivitet för näringslivet. Strategiska punkter för att nå dessa mål är fritt flöde av varor över gränserna, transportkedjor och logistiska lösningar, plattformar för utveckling och test av nya transportlösningar samt överföring av framgångsrika metoder till andra.

EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR ASSOCIATION (EWTCa)²⁹

EWTCa grundades 2010 och består idag av 39 medlemmar från 11 länder längs en öst-västlig korridor, som förbinder Europa med Ryssland och Asien (18 logistik- och transportföretag, 5 universitet, 3 järnvägsföretag, 4 hamnar och hamnföreningar, 4 regionala och lokala myndigheter och 5 företagsföreningar. Organisationen har som mål att identifiera flaskhalsar längs transportkorridoren, förenkla förfaranden vid gränsövergångar, implementera hållbara transportlösningar och innovationer samt representera gemensamma intressen på nationell och internationell nivå. Under senare år har EWTCa deltagit i olika evenemang i Kina för att presentera initiativet och dess ståndpunkter, bland annat gällande One Road One Belt (OROB), samt anordnat en internationell konferens för att främja dialogen mellan transport och logistikintressenter i Östersjöregionen och Kina. EWTCa deltar dessutom i möten och diskussioner på EU-nivå, med fokus på bland annat EU:s ställningstaganden gällande OROB-initiativet samt OROB-initiativets påverkan på transportflöden till/från Europa.

Figur 14: East West Transport Corridor. Källa: www.ewtcassociation.net/



²⁸ Northern Growth Zone 2018

²⁹ EWTCa: Establishment, Activities, Achievements 2013

5. EU-finansiering

Som beskrivits i föregående kapitel bygger den europeiska transportpolitiken på ett övergripande nät, ett stomnät och stomnätskorridorer inom TEN-T. De sistnämnda är främst ett sätt att samordna implementeringen av stomnätet och inget separat lager. Att omfattas av en stomnätskorridor ökar emellertid synligheten på europeisk nivå avsevärt.

Att vara en del av en europeisk stomnätskorridor innebär inte automatiskt finansiering. Det finns emellertid olika finansieringskällor som kan användas för att utveckla en korridor.

De ursprungliga stomnätskorridorerna specificerades i förordningarna gällande CEF och TEN-T. Vid revidering tar EU-kommissionen fram ett förslag baserat på egna utredningar samt information och inspel från medlemsstaterna och regionerna i Europa. Detta förslag diskuteras sedan mellan kommissionen, Europaparlamentet och medlemsstaterna. Därefter måste förordningen antas av både parlamentet och rådet. För perioden 2021-2027 förväntas ingen grundläggande översyn av TEN-T, men reglerna kommer att ses över och justeras om det anses nödvändigt.

I Sverige utgör nationell plan för infrastruktur 2018-2029 grund för eventuella inspel i TEN-T sammanhang. De nationella aktörer som kan argumentera för vissa korridorer gentemot kommissionen är Näringsdepartementet och Trafikverket. Därtill kan regionala företrädare försöka göra sina röster hörda genom olika uttalanden, exempelvis om behovet av investeringar i transportinfrastruktur och transportutveckling. I enighet med eller vid sidan av de nationella myndigheterna.

Att vara en del av en europeisk stomnätskorridor innebär inte automatiskt finansiering. Det finns emellertid olika finansieringskällor som kan användas för att utveckla en korridor. De viktigaste EU-källorna som ger ekonomiskt stöd till projekt för genomförande av TEN-T-relaterade åtgärder presenteras nedan.

Europeiska investeringsbanken och Europeiska kommissionen har inrättat en "European Investment Advisory Hub"³⁰, som stöder myndigheter och företag som är intresserade av TEN-T relaterade aktiviteter och EU-finansiering. Rådgivningscentrumet är utformat som en samlad ingång till information om olika program och initiativ.

³⁰ The Advisory Hub Yielding Results 2017

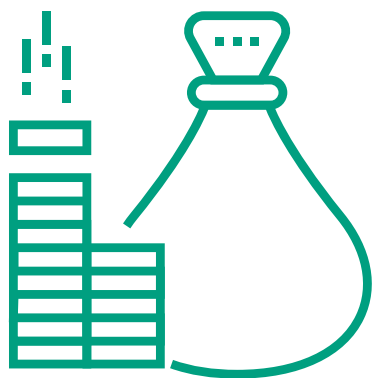


5.1 Connecting Europe Facility (CEF)

Connecting Europe Facility (CEF)³¹ är den mest framträdande källan för finansiering av transeuropeiska nät, med en budget på 24 miljarder euro för TEN-T-projekt 2014-2020. Nära hälften av detta belopp, 11,5 miljarder euro, fördelas på projekt i medlemsstater i östra och södra Europa som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden. Mer specifikt Bulgarien, Kroatien, Cypern, Tjeckien, Estland, Grekland, Ungern, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Slovenien. Däremot inte Sverige.

Redan efter CEF-ansökningarna för 2014 och 2015 hade projekt motsvarande ca 80 procent av TEN-T-ramen 2014-2020 godkänts av medlemsstaterna. Efterföljande ansökningar har överstigit kvarvarande ram med mer än 2:1, vilket inneburit att alternativa finansieringskällor behövt beaktas.

För att ansöka om CEF-finansiering måste intresserade parter svara på utlysningar på EU-nivå.³² Vanligtvis lämnas förslag in av en eller flera medlemmar. Stater, eller - i överenskommelse med berörd(a) medlemsstat(er) - av andra aktörer inom EU. I Sverige kan exempelvis regioner lägga fram förslag med statens samtycke. CEF medfinansierar mellan 20% och 50% av de stödberättigande kostnaderna och kombineras ofta med andra finansieringskällor, t.ex. lån av Europeiska investeringsbanken (EIB) eller nationell finansiering.



Mellan 2014 och 2017 lämnade svenska sökande mer än 100 bidragsberättigade förslag, varav 52 projekt valdes ut och erhöll 250 miljoner euro i CEF-finansiering, givet en total investering på över 700 miljoner euro. Ungefär 50% av CEF-finansieringen gick till konstruktion, 25% till studier och 25% till mixade projekt. Mest medel gick till järnvägssektorn (110 miljoner euro) följt av luftfartssektorn (56 miljoner euro) och sjöfartssektorn (47 miljoner euro). Projekt inom vägnät (26 miljoner euro), multimodala projekt (8 miljoner euro) och inre vattenvägar (3 miljoner euro) hade en mindre framträdande roll.³³

EU-kommissionens CEF-förslag för nästa finansieringsperiod 2021-2027³⁴ anger en budget på cirka 30 miljarder euro för transportsektorn, vilket skulle innebära en ökning med cirka 25% jämfört med 2014-2020. I samband med det nya CEF-förslaget och den nya budgeten presenterades även en ny programbeskrivning, som innehöll en ny svensk rutt inom TEN-T: Narvik / Uleåborg-Luleå-Umeå-Stockholm. Detta som en förlängning av den befintliga Skandinaviska-Medelhavskorridoren.

³¹ Connecting Europe Facility 2016

³² Ibid

³³ CEF Sweden: Transport grants 2014-2017

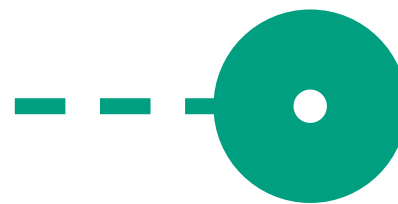
³⁴ Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

GÖTEBORGS HAMNLINJE³⁵

Göteborgs hamnlinje syftar till att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn, som är en viktig nod inom TEN-T:s stomnät, lokaliserad i ScanMed-korridoren. Projektet, som omfattar investeringar i nya järnvägsspår (uppgradering till dubbelspår) och en ny järnvägstunnel, innebär en total investering på 182 miljoner euro, varav 36 miljoner euro i CEF-finansiering. Genomförandet beräknas pågå 2017-2023.

IMPLEMENTERING AV ERTMS³⁶

Implementering av signalsystemet ERTMS är en viktig hörnsten för att uppnå driftskompatibilitet i det europeiska järnvägsnätet. I Sverige finns två CEF-finansierade projekt som ska utrusta 332 lok med nödvändiga instrument. Kostnaden uppskattas till 68 miljoner euro, varav 50% finansieras av CEF. Projekten genomförs av Trafikverket 2017 till 2020 resp. 2023.

**5.2 Andra finansieringskällor**

De europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESIF)³⁷ bidrar med 70 miljarder euro till transportprojekt under finansieringsperioden 2014-2020. 35,6 miljarder euro avsätts för projekt som är berättigade till stöd inom ramen för Sammanhållningsfonden (medlemsstater i östra och södra Europa). Återstående 34,4 miljarder euro ställs till förfogande för projekt som är berättigade till stöd inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). ESIF är därmed en viktig källa för finansiering av transportinfrastruktur i många medlemsstater.

De svenska ERUF-programmen är förhållandevis små och för perioden 2014-2020 finns endast en mindre tilldelning av medel för infrastruktur inom transport och energi. I programmen för Stockholmsregionen³⁸ resp. Östra Mellansverige³⁹ samt det nationella programmet⁴⁰ för jobb och tillväxt är inga medel allokterade specifikt för dessa ändamål. Möjlighet finns dock till förberedande åtgärder eller studier i syfte att säkerställa en transportinfrastruktur som bidrar till ekonomisk tillväxt.

Under 2019 kommer ESIF-programmen att förnyas inför nästa finansieringsperiod 2021-2027. Regionerna kan då ta upp aktuella problem, inklusive sådana som relaterar till infrastrukturen. De viktigaste aktörerna i detta arbete är Näringsdepartementet, Tillväxtverket och berörda regionala myndigheter.

EU-kommissionens förslag inför ERUF 2021-2027⁴¹ syftar till att uppnå ett mer sammankopplat Europa genom ökad rörlighet och regional uppkoppling med hjälp av informations- och kommunikationsteknik. I detta ingår specifika mål för att utveckla TEN-T-nätet samt förbättra lokal och regional tillgänglighet till TEN-T.

**Implementering
av signalsystemet
ERTMS är en
viktig hörnsten
för att uppnå
driftskompatibilitet
i det europeiska
järnvägsnätet.**

³⁵ CEF Transport 2017-SE-TM-0035-W

³⁶ CEF Transport 2016-SE-TM-0140-W

³⁷ Förordning (EU) nr 1301/2013

³⁸ Regional Development Fund (ERDF): Sweden 2014-2020

³⁹ Ibid

⁴⁰ Ibid

⁴¹ Förordning (EU) nr 372/2018

Interreg-programmen är en möjlighet att i samarbete med aktörer i andra länder utveckla transportinfrastrukturen.

Interreg⁴² är en särskild del av ESIF, som fokuserar på gränsöverskridande, transnationellt och interregionalt samarbete. Under programperioden 2014-2020 stöds transportåtgärder av Interreg genom särskilda mål under tematiskt mål 7 "Främja hållbar transport och undanröja flaskhalsar i stomnätsinfrastrukturen". Dessa åtgärder innefattar stöd till investeringar i TEN-T, förstärkning av regional rörlighet i anslutning till TEN-T, transporter med låga koldioxidutsläpp samt utveckling av högkvalitativa järnvägssystem. Investeringsprioriteringarna 7a och 7b är direkt kopplade till TEN-T, men även investeringsprioriteringarna 7c och 7d fokuserar på transportsektorn.

Interregprogrammen är en möjlighet att i samarbete med aktörer i andra länder utveckla transportinfrastrukturen. Vad som är möjligt att finansiera och i vilken utsträckning beror på de enskilda Interregprogrammets specifika utformning. För Stockholm-Mälardalenregionen är samarbetsprogrammen Central Baltic⁴³ samt det för Östersjöregionen relevanta. Båda programmen omfattar tematiskt mål 7 som nämns ovan.

Under innevarande programperiod allokeras 30% av ERUF-stödet inom Central Baltic, totalt 37 miljoner euro, till prioriteringen "väl ansluten region", som specificeras av följande mål:

- Förbättrade transportflöden av människor och varor
- Förbättrad service inom befintliga småhamnar, för att förbättra lokal och regional rörlighet samt bidra till turismutveckling.

Östersjöregionens samarbetsprogram har allokerat 24 procent av tillgängliga ERUF-medel, 66 miljoner euro, till mål som är relaterade till investeringsprioriteringarna 7b och 7c. Mer specifika följande:

- Interoperabilitet mellan transportslag
- Förbättrad tillgänglighet till avlägsna områden och områden påverkade av demografiska förändringar
- Sjösäkerhet
- Miljövänlig frakt
- Miljövänlig urban mobilitet

Interreg-programmen kommer också att förnyas under 2019, inför finansieringsperioden 2021-2027. Även det en möjlighet att genom kontakt med berörda myndigheter försöka påverka processen och allokeringen av medel.

⁴² INTERREG V 2014-2020

⁴³ Interreg V-A - Finland-Estonia-Latvia-Sweden (Central Baltic)

TENTacle⁴⁴

Projektet TENTacle syftar till att förbättra den institutionella kapaciteten bland medverkande parter att dra nytta av implementeringen av stomnätsskorridorerna som passerar genom Östersjöregionen. På lokal och regional nivå ligger fokus på åtgärder som kopplar samman lokal och regional utveckling med TEN-T-åtgärder, främjar hållbara transportlösningar, sammankopplar lokal och regional infrastruktur med stomnätsskorridorerna ("sista milen"), tillgodoser driftskompatibiliteten mellan de tre stomnätsskorridorer som passerar genom Östersjö-området samt förbättrar tillgängligheten och anslutningen till korridorerna. På makroregional nivå fokuserar projektet på lärande och utbyte för att utveckla synergier och vinn-vinn-lösningar för alla regioner i Östersjöregionen. Projektet löper från maj 2016 till april 2019 och har en total budget om 3,8 miljoner euro, varav 2,8 miljoner från Östersjöregionens Interregprogram.

EFFICIENTFLOW⁴⁵

Projektet EfficientFlow syftar till att optimera fraktflödena mellan Finland och Sverige på sjö, väg och järnväg samt undersöka möjligheterna till just-in-time ankomster och avgångar, med fokus på maritima flöden mellan Gävle och Rauma samt Stockholm och Åbo. Nya digitala lösningar, IKT-verktyg, nya affärsmodeller och förbättrade processer behöver utvecklas för att förbättra utbytet av information mellan hamnaktörer, mellan hamnar, mellan hamn- och inlandsoperatörer samt mellan hamnar och fartyg. Projektet, som löper från mars 2018 till februari 2021, har en total budget på 4,6 miljoner euro, varav 3,4 miljoner euro från Interreg-programmet Central Baltic.

Avslutningsvis bör även nämnas Europeiska investeringsfonden (EFSI), även kallad "Investeringsplanen för Europa" eller "Junckerplanen", som kan bidra till finansiering av transportprojekt. Ansökningar måste lämnas in via den nationella regeringen. EFSI finansieras av EU och Europeiska Investeringsbanken (EIB) och har en budget på 21 miljarder euro. EFSI-stöd kan kombineras med andra EU-bidrag, exempelvis från CEF, ESIF eller Horizon 2020⁴⁶, där den sistnämnda allokera cirka 6,3 miljoner euro för forskning inom smarta, gröna och integrerade transporter under finansieringsperioden 2014-2020. Hittills har endast 8% av EFSI-finansieringen använts för transportprojekt. I Sverige används fonden inte alls inom transporter och är för närvarande ingen potentiell finansieringskälla.



⁴⁴ TENTacle 2018

⁴⁵ Central Baltic Programme 2014-2020

⁴⁶ Horizon 2020

6. Möjliga vägar framåt

Den internationella kontexten är central och kommer att beaktas i kommande systemanalys och prioriteringar inom En Bättre Sits och då inte minst med avseende på TEN-T. Detta med utgångspunkt i framför allt följande:

- **Regionala behov.** Vilken utveckling är angelägen att uppnå med hänsyn till befintliga och framtida transportflöden till/från/genom Stockholm-Mälardalenregionen?
- **Ambitionsnivå.** Vilken roll kan och vill regionen ha inom exempelvis TEN-T och vilka resurser och kompetenser finns tillgängliga för detta?
- **Typ av aktiviteter.** Exempelen i denna rapport visar att TEN-T-relaterade aktiviteter inte bara avser storskaliga investeringar i ny eller befintlig fysisk infrastruktur utan även införandet av nya transportlösningar samt utveckling av nätverk, evenemang och representation på olika administrativa nivåer.
- **Geografisk nivå.** TEN-T-relaterade aktiviteter sker och kan hanteras på olika geografiska nivåer, från lokalt och regionalt till gränsöverskridande, transnationellt och bredare europeiskt perspektiv. Vad är relevant för Stockholm-Mälardalenregionen?

Beaktat ovanstående punkter samt de exempel som förs fram i denna rapport kan följande vara en väg framåt:

BEVAKNING AV TEN-T-RELATERADE AKTIVITETER

Stockholm-Mälardalenregionen bör följa utvecklingen av de mest relevanta TEN-T-länkarna och hur dessa kan påverka regionen. Särskild vikt bör läggas vid att säkerställa att TEN-T-initiativen ger ett mervärde åt Stockholm-Mälardalenregionen. Detta gäller inte bara länkar som direkt involverar regionen utan även sådana som kan förbättra regionens tillgänglighet i ett större perspektiv. Exempelvis hur regionen kan säkerställa nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen.

ÖKA ENGAGEMANGET I RELEVANTA NÄTVERK

Det finns flera för Stockholm-Mälardalenregionen relevanta organ och initiativ som arbetar med att koppla samman transporter och regional utveckling samt erbjuder

plattformar för kunskapsutbyte, såsom STRING och CPMR. Dessa nätverk kan användas för att stärka Stockholm-Mälardalenregionens roll och tillgänglighet, framför allt ur ett Östersjö- och Nordeuropeiskt perspektiv. På EU-nivå är samverkan inom ScanMed-korridoren viktig. Stockholm-Mälardalenregionen är redan medlem i detta forum, men kan använda det mer proaktivt och strategiskt för att skapa och främja utbyte med andra forummedlemmar.

INITIERA EGNA AKTIVITETER

Mälardalsrådet och En Bättre Sits kan vara en utgångspunkt för att samla lokala och regionala intressenter inom transportsektorn för att informera om TEN-T-relaterade aktiviteter och den senaste utvecklingen, ge råd om specifika detaljer, exempelvis gällande finansiering och ansökningsförfaranden, samt främja utbyte mellan offentliga och privata aktörer. Detta kan bidra till att skapa ett tydligare regionalt mervärde av TEN-T och införliva lokala och regionala aktiviteter i en bredare europeisk kontext.

OPINIONSBLDNING FÖR REGIONALA INTRESSEN

Genom att utveckla kompetenser och en tydlig profil inom europeisk transportpolitik kan Stockholm-Mälardalenregionen bli en mer synlig och relevant aktör i transnationella sammanhang. Ett strategiskt engagemang kan här bidra till att stärka det regionala perspektivet inom TEN-T och opinionsbilda för att institutioner och aktörer på högre nivåer väger in regionala effekter samt tillgodoser att lokala och regionala transportnätverk är integrerade i det övergripande transportsystemet.

VIDGA PERSPEKTIVET

Slutligen är det viktigt att komma ihåg att transeuropeiska nät är mer än bara transporter. De täcker även energi och telekommunikationer, som båda är samspelande system till transportsektorn. Omställningen till fossilfria och allt mer autonoma transporter är beroende av dessa system, varför det är angeläget att följa och söka påverka utvecklingen även inom dem. Det kan också noteras att det här finns möjlighet för projekt att få upp till 75 procent av stödberättigade kostnader täckta genom EU-finansiering.



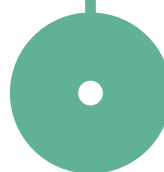
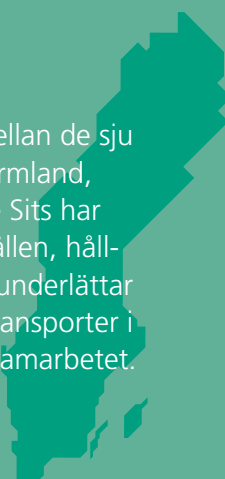
Källförteckning

Annual Report 2017. RB Rail A/S
Blue Baltics 2015-EU-TM-0179-W
CEF support to Motorways of the Sea (2018). EU-kommissionen
CEF Sweden: Transport grants 2014-2017 (2018). EU-kommissionen
CEF Transport 2014-SE-TA-0074-S
CEF Transport 2016-SE-TM-0140-W
CEF Transport 2017-SE-TM-0035-W
Central Baltic Programme 2014-2020
Connecting Europe Facility (2016). EU-kommissionen
Connecting the Baltic Sea Region (2018). TENTacle
CPMR Baltic Sea Commission Activity Report 2017-2018. CPMR Baltic Sea Commission
EU-förordning 1315/2013 och 1316/2013
EWTCA: Establishment, Activities, Achievements (2013). EWTCA
Förordning (EU) nr 1301/2013
Förordning (EU) nr 1316/2013
Förordning (EU) nr 283/2014
Förordning (EU) nr 372/2018
Horizon 2020
INTERREG V 2014-2020
Interreg V-A - Finland-Estonia-Latvia-Sweden (Central Baltic)
Jutland Corridor Fact Book (2016). Hamburg et al.
Mål T-631/15. Stena Line Scandinavia AB mot Kommissionen. Europeiska Unionens domstol
Mälardalsrådet (2016): En Bättre Sits Storregional Systemanalys
North Sea Baltic Connector of Regions NSB CoRe (2017)
North Sea-Baltic Core Network Corridor (2018). EU-kommissionen
Northern Connections: Innovation Tool Box 2018
Northern Growth Zone (2018). Turku
Projektspecifikation för förberedande studie av fast förbindelse mellan Helsingør och Helsingborg (2018). Trafikverket och Vejdirektoratet
Regional Development Fund (ERDF): Sweden 2014-2020
SLL/TRF (2015): Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte
STRING Annual Report 2017. STRING
The Advisory Hub Yielding Results 2017. EU-kommissionen
The Brenner Base Tunnel – a new link through the Alps (2018). BBT SE
The Core Network Corridors (2013). EU-kommissionen
The Scandinavian-Mediterranean Corridor (2018). EU-kommissionen
Tillväxtverket (2014): IBIS 2014, rapport 0188 Rev A
Trafikanalys (2016): Varuflödesundersökningen 2016
Årsrapport Fehmarn Belt 2018. Femern A/S



EN BÄTTRE SITS

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag, en utvecklad handel samt godstransporter i regionen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner, landsting och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.

Stockholm Oslo

En kartläggning av
kontaktintensiteten
mellan de två
huvudstadsregionerna







Förord

Under 2010 tog Mälardalsrådet tillsammans med Osloregionen och dåvarande Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting fram en rapport om interaktionen mellan Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen. Bakgrunden var avsaknaden av en samlad bild samt att Osloregionen och Stockholm-Mälarenregionen fört samtal på politisk och tjänstemannanivå för att bilda sig en bättre uppfattning om förutsättningarna för utökad samverkan med inriktning på regionala utvecklingsfrågor.

Den dåvarande rapporten visade bland annat på ett omfattande och växande samarbete inom näringslivet mellan huvudstadsregionerna. Hur har det gått sedan dess? I denna rapport ger vi en uppdaterad bild av omfattningen och karaktären av det ekonomiska och offentliga utbytet. Vi har använt oss av statistik samt kompletterande intervjuer med utvalda representanter från näringsliv, akademi och offentlig sektor i de båda regionerna.

Övergripande visar resultatet på att utbytet mellan Sverige och Norge har ökat kraftigt de senaste tio åren. Potential finns för fortsatt samarbete mellan huvudstadsregionerna bland annat kring ökad tillgänglighet samt marknadsföring av gemensamma styrkor för en stärkt konkurrens- och attraktionskraft.

Vi hoppas att rapporten kan ge ökad förståelse för interaktionsmönstret, visa på utmaningar och möjligheter samt bidra till fler och starkare länkar mellan våra regioner.

Stockholm och Oslo, november 2018

Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare
Mälardalsrådet

Inger Starheim Lagerquist
Avdelningschef Tillväxtavdelningen
Stockholms läns landsting

Øyvind Sätvedt
Direktør
Sekretariatet for Osloregionen

Jonas Karlsson
VD
Oslo-Stockholm 2.55



Sammanfattning

Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen är två starka tillväxtmotorer i Norden. Urbaniseringen och regionförstoringen medför att regionerna växer, både ekonomiskt och befolkningsmässigt i respektive land. Utbildningsnivån bland invånarna är hög och regionernas näringsliv kännetecknas av en hög andel kunskapsintensiva och högteknologiska tjänster.

Utbytet mellan Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen är stort och underlättas av regionernas likheter. 2010 tog Mälardalsrådet tillsammans med Osloregionen och dåvarande Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting fram en rapport för att kartlägga kontakterna och visa förutsättningarna för mer samverkan. I denna rapport uppdateras och vidareutvecklas resultatet. Rapporten bygger på statistik och en intervjustudie med utvalda representanter från akademi, näringsliv och offentlig sektor i de båda regionerna.

Handel och investeringar ökar

Resultaten visar att utbytet mellan Sverige och Norge är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste tio åren. Omställningen från varuproducerande industriella ekonomier till mer kunskapsintensiva tjänsteekonomier medför att storstadsregionernas roll och drivkraft blivit allt viktigare. Handeln och direktinvesteringarna mellan länderna har ökat kraftigt. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskdagda företag i Stockholms län fördubblats. Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge.

Potential i bättre förbindelser

Resandet mellan Oslo och Stockholm är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste åren. Samtidigt finns det stor potential i att förbättra förbindelserna mellan huvudstadsregionerna. Den internationella tillgängligheten till Oslo (Gardermoen) respektive Stockholm (Arlanda) har stor betydelse för både huvudstadsregionerna och ländernas utveckling. Förbättrad tillgänglighet med tåg skulle medföra mer hållbara och effektiva transporter och möjliggöra ökad handel, arbetspendling och produktivitet i regionerna. Den nuvarande järnvägsförbindelsen mellan Oslo och Stockholm är bristfällig ur kapacitetssynpunkt.

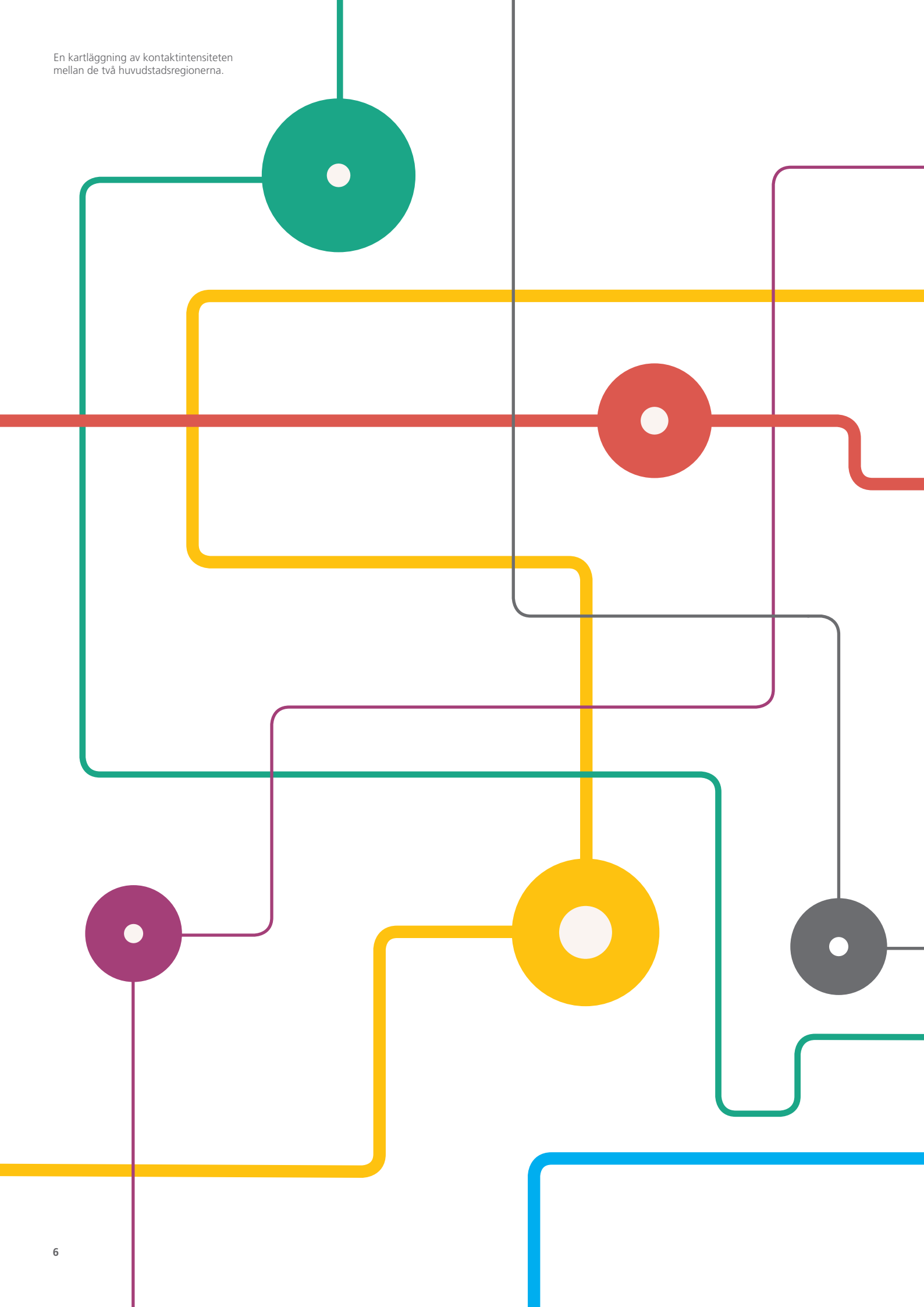
Stark innovationskraft

Huvudstadsregionerna Oslo och Stockholm har många likheter, både vad gäller styrkor och utmaningar. Regionerna utmärker sig med kunskapsintensivt och högteknologiskt näringsliv, stark innovationskraft och framstående universitet. Potentialen i att samarbeta mer, snarare än att konkurrera, är stor. Konkurrenskraften skulle stärkas genom samarbeten inom innovation och startup-miljöer samt smarta städer.

Regionerna kan komplettera varandra

Genom att marknadsföra Oslo- och Stockholm-Mälarenregionens gemensamma styrkor förbättras möjligheterna att attrahera viktiga investeringar och strategiska etableringar till Norden. Regionerna kan komplettera varandra, dra lärdomar av varandra och hitta lösningar för att kunna bli mer livskraftiga regioner.

En kartläggning av kontaktintensiteten
mellan de två huvudstadsregionerna.



● Innehåll:

1. Bakgrund	8
1.1 Syfte	8
1.2 Metod och avgränsningar	8
2. Omvärld och megatrender	10
2.1 Oslo och Stockholm i ett nordiskt och europeiskt perspektiv	10
2.2 Megatrender	13
3. Starka tillväxtmotorer	20
3.1 Storstadsregionerna växer	20
3.2 Stabil ekonomisk tillväxt	21
3.3 Kunskapsintensivt näringsliv	22
3.4 Hög utbildningsnivå och koncentration av forskning och utveckling	24
4. Interregionalt perspektiv – Nuläge och trender	26
4.1 Allt fler reser mellan Stockholm och Oslo	26
4.2 De svenska direktinvesteringarna i Norge har ökat kraftigt	28
4.3 Norge äger flest utlandsägda företag i Sverige	30
4.4 Svensk tjänsteexport går i huvudsak till Norge	32
5. Analys och slutsatser	37
5.1 Starka ekonomier med hög kunskapsintensitet	37
5.2 Omfattande handelsrelationer	39
5.3 Ökat resande och betydelsen av stärkt tillgänglighet	41
5.4 Ett samarbete med stor potential	42
6. Utvecklingspotentialer	44
Bilaga – Intervjustudien	46
Genomförda intervjuer	46
Viktig men underutnyttjad relation	46
Regionerna har mycket att vinna i att samarbeta mer	48
Större likheter än skillnader	49
Tillgängligheten är viktig	49
Källförteckning	51

1. Bakgrund

Relationerna mellan Sverige och Norge är omfattande, i synnerhet vad gäller handel, arbetspendling och investeringar. Länderna har en lång gemensam historia och är sammanknutna genom kultur och språk. Det politiska samarbetet mellan länderna har länge varit tätt och på den senaste tiden har samarbetet mellan huvudstäderna och huvudstadsregionerna intensifierats. Det finns ett uttalat intresse för ökade utbyten inom offentlig förvaltning, näringsliv och forskning, men förhållandevis lite kunskap om hur relationen mellan länderna och regionerna ser ut idag. Därför har Mälardalsrådet, Osloregionen, Stockholms läns landsting och Oslo-Sthlm 2.55 tagit fram denna rapport.



1.1 Syfte

Syftet med denna studie är att kartlägga relationen mellan Stockholm-Mälardalsregionen och Osloregionen, dess omfattning och betydelse i ett nordiskt och europeiskt perspektiv samt gemensamma utmaningar och möjligheter. Studien ska kunna utgöra ett kunskapsunderlag i bland annat den regionala planeringen och i dialog för ökad samverkan mellan regionerna.

Rapporten är en uppdatering och utveckling av tidigare genomförd studie från år 2010: "Stockholm Oslo – En kartläggning av kontaktintensiteten mellan de två huvudstadsregionerna". Det har gått åtta år sedan den förra rapporten publicerades och Mälardalsrådet har i dialog med aktörer på båda sidor sett att det fortfarande saknas aktuella heltäckande rapporter på området.

1.2 Metod och avgränsningar

Studien är i huvudsak uppdelad i en statistiksammanställning, en intervjustudie och en analys.

Statistik har samlats in för att beskriva skillnader och likheter mellan Stockholm-Mälardalsregionen och Osloregionen samt mellan Sverige och Norge vad gäller bland annat befolkningsutveckling, ekonomi, näringsliv och utbildning. Statistik har även samlats in för att kartlägga relationerna mellan länderna och huvudstadsregionerna vad gäller bland annat resor, övernattningar, investeringar, sysselsättning och handel.

Ytterligare en viktig komponent för att beskriva relationen mellan regionerna är genomförda intervjuer med ett urval representanter från universitet, näringsliv och politik. Sammantaget ger statistiken och intervjuerna en mer samlad bild. Även andra relevanta studier har beaktats för att komplettera och fördjupa bilden och för att ge en inledande bakgrundsbeskrivning av omvärld och relevanta trender.

1.2.1 DEFINITIONER OCH GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

De statistiska jämförelserna i rapporten avser i huvudsak Stockholms län och Oslo och Akershus (vilket avser Oslo fylke och Akershus fylke), en avgränsning som baseras på tillgången till statistikällor. Stockholms län och Oslo och Akershus är enligt EU definierade som större regioner för regionalpolitisk tillämpning (benämnda som NUTS 2) och är dessutom relativt jämförbara i sin geografiska storlek. I vissa fall används begreppet storstadsregion eller huvudstadsregion, vilket i denna rapport avser Stockholms län eller Oslo och Akershus. Stockholms läns kommuner utgör enligt SCB ett storstadsområde, vilket baseras på pendling, flyttning och samverkan i planeringsfrågor. Det finns olika definitioner på storstadsregionen kring Oslo, vilket delvis beskrivs senare i rapporten. I denna rapport avser ”storstadsregionen Oslo” en avgränsad definition som enbart omfattar Oslo och Akershus.

Det finns ett uttalat intresse för ökat utbyte inom offentlig förvaltning, näringsliv och forskning, men förhållandevis lite kunskap om hur relationen ser ut idag. Därför har denna rapport tagits fram.

¹ Eurostat, Area by NUTS 3 region.

² SCB, Funktionella regioner och kommungrupper (2018-10-14).

2. Omvärld och megatrender

De nordiska länderna har en lång historia av kulturella och politiska utbyten sinsemellan. Länderna, och i synnerhet deras huvudstadsregioner, utmärker sig med hög innovationskraft, framstående universitet och hög livskvalitet. Stockholm-Mälardalenregionens och Osloregionens växande betydelse och konkurrenskraft är delvis en följd av större trender såsom urbanisering, regionförstoring och omställningen till mer tjänstebaserade ekonomier. Digitaliseringen är också en stark trend och skapar en konkurrensfördel för regionerna i och med deras relativa IT-mognad och höga sysselsättning inom IT-sektorn.



2.1 Oslo och Stockholm i ett nordiskt och europeiskt perspektiv

De politiska samarbetena i Norden har en lång historia: arbetsmarknaden i Norden har varit öppen i över 60 år, vilket har möjliggjort för medborgarna att arbeta i sina nordiska grannländer.³ År 2013 hade närmare 60 000 svenskar hela eller delar av sin sysselsättning i Norge, vilket genererade över 14 miljarder kronor i lönesumma.⁴

Om man räknar samman de nordiska ländernas ekonomier (Sverige, Norge, Danmark, Finland och Island) utgör dessa i jämförelse världens 11:e största ekonomi. Större än Ryssland och nästan lika stor som Kanada.⁵ I EU är Norden den femte största ekonomin efter Tyskland, Storbritannien, Frankrike och Italien. Sverige och Norge står tillsammans för cirka 60 procent av Nordens ekonomi (BNP).⁶ Stockholm-Mälardalenregionen och Osloregionen står för en stor och växande andel av ländernas BNP.⁷

Länderna i Norden utmärker sig som ledande inom innovation, i synnerhet gäller detta Sverige, Danmark och Finland. Stockholm och Köpenhamn är bland de mest innovativa regionerna i Europa och även Osloregionen presterar högt vad gäller innovation.⁸ De nordiska länderna presterar även högt vad gäller livskvalitet och skillnaderna i livskvalitet mellan könen är små.⁹

I Stockholm och Oslo finns även flera framstående universitet. Bland de topprankade universiteten i Academic Ranking of World Universities (ARWU) ligger tre i Stockholm-Mälardalenregionen och ett i Osloregionen.¹⁰

³ Nordiskt samarbete (2018-06-28)

⁴ Region Värmland (2016), Gränspendling Sverige-Norge 2013

⁵ Världsbanken, GDP (current US\$), år 2016 (2018-06-27). Egna beräkningar baserat på data från Världsbanken.

⁶ Ibid.

⁷ Se avsnitt 3.2.

⁸ European Innovation Scoreboard 2018; Regional Innovation Scoreboard 2017.

⁹ OECD Better Life Index (2018-06-28)

¹⁰ Academic Ranking of World Universities 2017 (2018-06-28)

De nordiska länderna utmärker sig även genom relativt hög sysselsättningsgrad, stora investeringar i forskning och utveckling i relation till BNP, hög utbildningsnivå och hög andel förnyelsebar energi. Samtidigt har länderna som helhet, så även huvudstadsregionerna, många gemensamma utmaningar. Däribland den demografiska utvecklingen med en hög andel äldre, hög ungdomsarbetslöshet, segregation och social ojämlikhet.¹¹

Sammantaget är Norden en av världens mest innovativa regioner med hög livskvalitet bland sina invånare. Dessutom är huvudstadsregionerna Stockholm och Oslo, tillsammans med de andra nordiska huvudstadsregionerna, viktiga ekonomiska och innovativa drivkrafter inom respektive land.

2.1.1 STORREGIONAL INFRASTRUKTURUTVECKLING

Stråket Oslo-Stockholm, den så kallade Nordiska triangeln, har stor betydelse för befolkningen, näringslivet och de högre lärosätena längs med stråket. Den nordiska triangeln kopplar samman de nordiska länderna och deras huvudstäder och stärker även person- och godstransporterna mellan huvudstadsregionerna och Centraleuropa, Baltikum och Ryssland. Den nordiska triangeln omfattar kommunikationsstråk mellan huvudstäderna Köpenhamn, Oslo och Stockholm (med anslutning till Helsingfors). Stråket innefattar järnvägarna och flyglinjerna mellan huvudstäderna samt europavägarna E4, E6 och E18.^{12 13} Den internationella tillgängligheten till Oslo (Gardermoen) respektive Stockholm (Arlanda) har stor betydelse för både huvudstadsregionerna och ländernas utveckling.

I Stockholms län och Oslo och Akershus bor totalt 3,5 miljoner invånare och inklusive storstadsregionen Köpenhamn har enbart triangelns ändpunkter 5,4 miljoner invånare. Till detta kommer befolkningen längs med triangelns tre sidor, vilket ytterligare ökar befolkningsunderlaget i stråket.

Stockholm-Mälardalenregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. För att vårda och utveckla den länsöverskridande infrastrukturutvecklingen koordinerar Mälardalsrådet det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sats, som samlar de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Parterna i En Bättre Sats arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag och stärker näringslivet.

**Sammantaget
är Norden en av
världens mest
innovativa regioner
med hög livskvalitet
bland sina invånare.**



¹¹ Nordregio report 2016:1, State of the Nordic region 2016

¹² TEN-T Priority Project 12: Nordic Triangle railway/road axis

¹³ Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2014 (OSLO-STHLM 2.55 AB, 2017-06-20)

Möjligheterna för utveckling på sträckan finns i huvudsak för järnvägen med långsiktiga mål som stärkt konkurrenskraft med restid på max tre timmar mellan Stockholm och Oslo.

Syftet med En Bättre Sits är att utveckla och vårda den länsöverskridande och politiskt genomarbetade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem, vara ett forum för samverkan kring infrastrukturfrågor och agera plattform för regionens gemensamma opinionsbildande arbete för regionens infrastrukturprioriteringar.¹⁴

Genom huvudstadsregionernas placering i centrala Skandinavien har Oslo-Akershus och Stockholm-Mälardalenregionen viktiga funktioner som noder och transportvägar (korridorer) i det transeuropeiska infrastrukturens systemet (TEN-T) Skandinavien-Medelhavet. Syftet med TEN-T är att knyta samman transportinfrastrukturen i Europa och därmed skapa förutsättningar för ett effektivt och hållbart resande. Det kan handla om att minska avstånden, ta bort flaskhalsar och ta bort tekniska hinder som finns mellan EU-medlemsstaternas transportnät. Målet är även att stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen.¹⁵

2.1.2 DEN NORDISKA TRIANGELN OCH LÄNKEN MELLAN STOCKHOLM OCH OSLO

Den nordiska triangeln var ett av EU:s prioriterade infrastrukturprojekt i TEN-T:s programperiod 2007–2013. Däremot är inte sträckan Oslo-Stockholm uttryckligen ett prioriterat stråk i TEN-T:s programperiod 2014–2020. I samband med att EU-kommissionen genomförde en revidering av stomnätsskorridorerna föreslog den svenska och den norska regeringen att den befintliga stomnätsskorridoren inom TEN-T ska förlängas till Oslo. Förslaget lades fram våren 2018 och om det går igenom innebär det möjligheter att ansöka om medfinansiering för studier och utbyggnad av transportinfrastrukturen.¹⁶

Den 31 maj 2018 fattade den svenska regeringen beslut om ny plan för det svenska transportsystemet 2018–2029. I planen pekade regeringen ut brister med kommunikationen mellan Oslo och Stockholm såsom kapacitetsproblem och långa restider, vilket Trafikverket fick i uppdrag att fortsätta utreda. Sträckningen Oslo-Stockholm lyfts även i Norges Nasjonal transportplan 2018–2029, bland annat betonas stråkets betydelse för godstransporter. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från år 2017 för stråket Oslo-Stockholm bedömdes att möjligheterna för utveckling på sträckan i huvudsak finns för järnvägen med långsiktiga mål såsom stärkt konkurrenskraft med restid på max tre timmar mellan Stockholm och Oslo.¹⁷

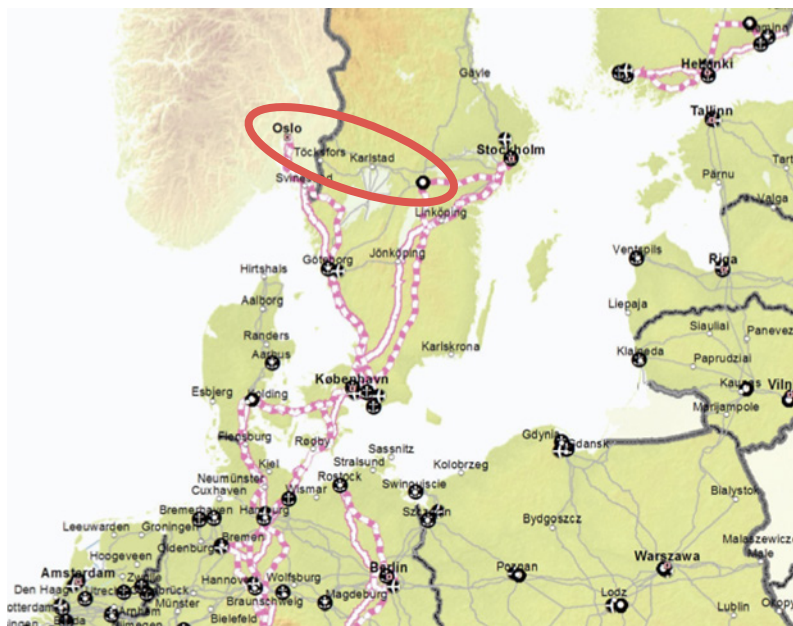
¹⁴ En Bättre Sits Storregional systemanalys 2016.

¹⁵ EU-kommissionen, TEN-T

¹⁶ Regeringen, Förlängning av transportkorridor till Norrland och Norge (2018-03-21)

¹⁷ Trafikverket (November 2017), Åtgärdsvalsstudie stråket Stockholm–Oslo

Figur 1. TEN-T SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN CORRIDOR (LÄNKEN MELLAN OSLO-STOCKHOLM MARKERAD MED CIRKEL)¹⁸



2.2 Megatrender

Megatrender är trender som påverkar flera eller alla aspekter av samhällsutvecklingen. De är långsiktiga, globala och påverkar stater och regioner både direkt och indirekt. I följande avsnitt beskrivs fyra av de megatrender som påverkar storstadsregionerna Oslo och Stockholm: urbaniseringen, regionförstoringen, globaliseringen och digitaliseringen.¹⁹

2.2.1 URBANISERING

Urbaniseringen som megatrend har pågått i flera sekler, men har tilltagit under de senaste decennierna. Städernas funktion som dynamiska marknadsplatser gör dem attraktiva för såväl individer som företag och organisationer.

Urbaniseringen innebär en högre befolkningstäthet och ett större befolkningsunderlag, vilket gynnar ekonomisk tillväxt och utveckling, som i sin tur stärker städernas förmåga att attrahera och utveckla individer, företag och verksamheter. Urbaniseringen sker starkt sammankopplad med utvecklingen mot en alltmer tjänstebetonad ekonomi byggd på interaktion mellan människor. Därtill erbjuder städerna överlag bättre och mer dynamisk infrastruktur och uppkoppling mot resten av världen än mer glest bebodda områden. Koncentrationen av talang, teknologi och kapital ger nya konkurrensfördelar och förstärker urbaniseringstrenden ytterligare.²⁰



¹⁸ Källa bild: EU-kommissionen, TEN-T Scandinavian-Mediterranean map

¹⁹ Till ytterligare megatrender hör exempelvis demografi, klimat och social sammanhållning.

²⁰ Länsstyrelsen Stockholm (2017). Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter.

Befolkningen i Sverige beräknas öka med nära 740 000 personer från 2015 fram till 2020. Drygt 70 procent av folkökningen sker i de tre storstadslänen.

Under 1900-talet växte befolkningen i världens städer från 220 miljoner till 2,8 miljarder människor. År 2008 bodde för första gången fler människor i städer och tätorter än på landsbygden. Antalet megastäder med en befolkning på 10 miljoner eller fler har ökat från en (1), New York, år 1950 till 28 idag. Denna utveckling kommer att fortgå och på några decenniers sikt beräknas mer än två tredjedelar av världens befolkning bo i städer.²¹

I Sverige växer folkmängden med över 100 000 personer per år. Enligt SCB:s prognos från april 2016 beräknas befolkningen öka med nära 740 000 personer under femårsperioden fram till 2020. Drygt 70 procent av folkökningen sker i de tre storstadslänen, i synnerhet i de centrala stads kärnorna men även i kringliggande förorter, satellitstäder och landsbygd. I övriga län är utvecklingen koncentrerad till de större universitets- och högskoleorterna. Glesbygden och mindre orter utanför de större städernas influensområden uppvisar samtidigt en negativ befolkningstrend.²²

I Norge bodde nära 4,3 miljoner invånare i totalt 993 tätorter den 1 januari 2017. Av dessa bodde 23 procent (ca 990 000 invånare) i *Oslo tettsted*, som mellan 2013 och 2017 ökade med 64 000 invånare.²³ Samtidigt är bilden inte entydig: Norge har de senaste åren delvis gått i motsatt riktning visavi Sverige, med ökad andel invånare i glesbefolkade områden medan invånarantalet minskat något i medium- och tätbefolkade områden.²⁴

Figur 2. URBANISERINGSGRAD: ANDEL BEFOLKNING PER OMRÅDE.
KÄLLA: STATBANK NORDEN)



²¹ Department of Economic and Social Affairs (2014) World Urbanization Prospects United Nations ST/ESA/SER.A/352

²² Boverket (2012). En urbaniserad värld. Vision för Sverige 2025

²³ Statistics Norway (2017-12-19). Nära 1 million bosatt i Oslo tettsted

²⁴ <http://norden.statbank.dk>

2.2.2 REGIONFÖRSTÖRING

Både de norska och svenska ekonomierna präglas av omställningen från varuproducerande industriella ekonomier till kunskapsintensiva tjänsteekonomier. Omställningen – som generellt kallas för strukturomvandlingen – för med sig en rad effekter på ländernas interna funktionssätt och karaktär. Till följd av omställningen utvecklas även de internationella och globala mönstren för handel och utbyte av varor och tjänster, vilket ytterligare påverkar ländernas förutsättningar och näringslivets utveckling. Även om traditionella näringar och platsbundna egenskaper fortfarande utgör viktiga komparativa fördelar – i synnerhet i Norge och Sverige med ländernas betydande naturtillgångar – blir näringslivet alltmer globaliserat och ”rotlöst”.²⁵

Sammantaget innebär detta att företag i allt större utsträckning agerar i nätverk som är beroende av effektiva transporter och snabba kommunikationer. Kunskapsintensiva företag är beroende av och ställer krav på tillgänglighet och kontakt med regionala och internationella centra. Investeringar i transportinfrastruktur anpassas också alltmer för att stödja de krav som ett internationaliserat näringsliv ställer – både i form av dess egna transporter (ofta på en internationell eller global nivå) och för att kunna rekrytera rätt arbetskraft (ofta på en regional eller lokal nivå). Kommunikationsmöjligheterna är starkt kopplade till regionernas attraktivitet och i förlängningen deras potentiella befolkningsstorlek och konkurrenskraft. En kritisk massa behövs för att kunna förse ett vitalt näringsliv med arbetskraft, service, partners och kunder – men massan kan tillgängliggöras även genom samverkan över längre avstånd om kommunikationerna är goda.

På den regionala eller lokala nivån krävs åtgärder för att stödja eller skapa denna process, som vanligtvis sammanfattas med termen regionförstoring. En grundläggande faktor är att de lokala arbetsmarknadernas omfattning – storlek och koncentration av företag och människor – spelar en betydande roll för en regions konkurrensförmåga och tillväxtmöjligheter. Till de positiva effekterna av regionförstoring räknas större ekonomisk mångfald, ett minskat konjunkturberoende, högre utbildningsintensitet, högre etableringsgrad av företag, högre ekonomisk tillväxt, lägre arbetslöshet samt lägre sjuktal och beroende av socialförsäkringar.²⁶

Att storleken spelar roll visar sig i att större och tätare regioner generellt sett har högre tillväxt. En viktig förklaring till det är just den större lokala marknaden och större (och växande) branschriktigheten. De fungerar som stabiliserande faktorer eftersom de minskar risken i enskilda konjunkturer och förbättrar den samlade marknadens utveckling. Långsiktigt är ett mångsidigt näringsliv dessutom en viktig förutsättning för kreativa korskopplingar mellan olika branscher och kunskaper. Regionförstoring främjar därför innovationsintensiteten och därmed även den ekonomiska tillväxten på lång sikt.²⁷



De lokala arbetsmarknadernas omfattning spelar en betydande roll för en regions konkurrensförmåga och tillväxtmöjligheter.

²⁵ Osloregionen, Regionplanekontoret Stockholms läns landsting och Mälardalsrådet (2010). Stockholm Oslo.

En kartläggning av kontaktintensiteten mellan de två huvudstadsregionerna

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

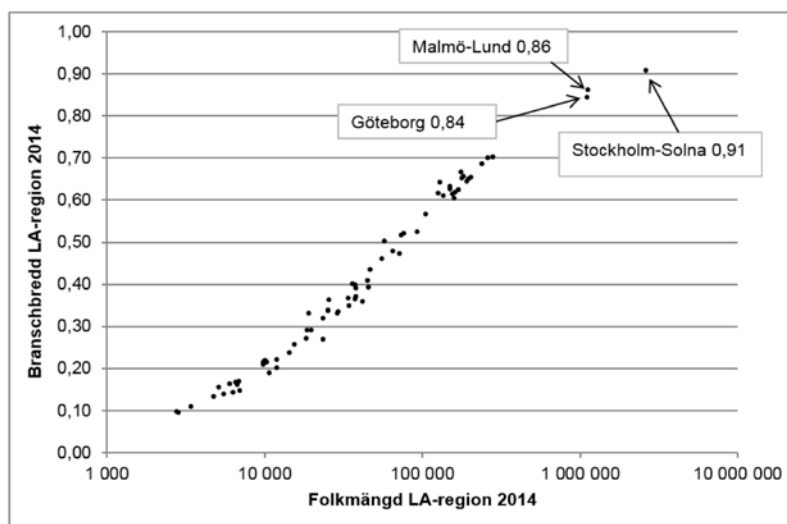
Befolkningens storlek påverkar regioners näringslivsmässiga förutsättningar. Sambandet är starkt mellan större befolkningsunderlag och näringslivets diversifiering och specialisering.

Befolkningens storlek påverkar således regioners näringslivsmässiga förutsättningar i mycket hög grad. Sambandet är starkt mellan större befolkningsunderlag och näringslivets diversifiering och specialisering. Beroende på sin karaktär så fordrar olika varor och tjänster olika storlek på den regionala marknaden. Varor och tjänster som behöver större marknadsområden (till exempel juridiska tjänster inom en viss nisch) erbjuds oftast bara på större orter medan de som kräver ett mindre marknadsområde (till exempel restauranger) kan finnas även på mindre orter.

Den totala branschbredden²⁸ inom en LA-region²⁹ är således större om där finns en storstad eller flera större tätorter. Branschbredden är också ett mått på en Orts sårbarhet vid en strukturomvandling eller i samband med en ekonomisk kris. Generellt gäller sambandet att ju större branschbredd en ort har, desto lägre är ortens sårbarhet. Branschbredden på en arbetsmarknad har även betydelse för attraktiviteten, eftersom det underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare.

Branschbredden redovisas som en faktor mellan 0 och 1, där en högre siffra betyder en större branschbredd. Nedan illustreras sambandet mellan branschbredd och folk-mängd i Sveriges LA-regioner. Diagrammet belyser tydligt den stora betydelsen av att genom till exempel utbyggd transportinfrastruktur knyta samman städer och orter, människor och företag, och därigenom skapa större arbetsmarknadsregioner.

Figur 3. SAMBANDET MELLAN BRANSCHBREDD OCH FOLKMÄNGD
(KÄLLA: SCB, BEARBETNING SWECO)



²⁸ Branschbredden definieras som kvoten mellan antalet branscher i en region dividerat på totalt antal branscher. I Sverige finns 832 branscher enligt SCB:s definition.

²⁹ Lokal Arbetsmarknadsregion. www.scb.se

2.2.3 GLOBALISERING

Globaliseringen är en process som gör att region- och landsgränsers betydelse minskar då kommunikation, handel och tillgänglighet till andra länder ökar och arbetsmarknader och ekonomier integreras allt mer. Detta innebär såväl möjligheter som utmaningar. Arbetskraften blir mer rörlig, den globala ekonomiska konkurrensen ökar liksom omvandlingsstrycket i ekonomin. Samtidigt ökar kapital- och informationsflöden, investeringar, handel, resande och migration. Globaliseringen skapar också en större tillgänglighet till nya import- och exportmarknader samt påverkar hur kultur, livsåskådningar och värderingar formas.³⁰



Världen kännetecknas idag av intensiva flöden, influenser och beroenden över landsgränserna. Detta ställer krav på förmågan att vara internationellt framstående, oavsett om det gäller företag, forskning, utbildning eller livsmiljö. Möjligheterna har blivit större, men så även utmaningarna.³¹

Ett av de viktigaste uttrycken för den globala integrationen är att arbetsdelningen för varje given produktionsprocess fragmenteras i mindre bitar och sprids ut över världen. Resultatet är globala värdekedjor och accelererad strukturmöjliggörande där företag, men också regioner, specialiserar sig på olika steg i värdekedjan.³² Jakten på optimal lokalisering av varje aktivitet är inte bara kostnadsdriven, utan sker även för att komma närmare nya marknader eller kunskapscentra.³³ Omkring en tredjedel av de arbetstillfällen som idag är knutna till europeisk export bedöms vara en del av en global värdekedja.³⁴

Globala värdekedjor har ökat konkurrensen och omvandlingstrycket inom ekonomin. Samtidigt har det också medfört en ny värld av möjligheter för de som lyckas positionera sig rätt och som kan dra nytta av de globaliserade strukturerna, både på individ- och organisationsnivå.³⁵

Den globala integrationen av människor och deras aktiviteter har även främjats av den starka urbaniseringen (se ovan). En multipolär världsordning är på väg att växa fram, där stora urbana centra och kontakterna dem emellan får en allt mer tongivande roll. Den ökande andelen av världens befolkning som lever och verkar i de stora stadsområdena förstärker således den globala integrationens bredd och styrka.³⁶ Det ger även upphov till en internationell ortshierarki, där nationella centra kan få en större eller mindre roll beroende av hur väl man står sig i den globala konkurrensen. Faktorer som storlek, täthet och tillgänglighet har betydelse precis som på nationell nivå, men med en större spännvidd och stora kvalitativa skillnader mellan stadsregioner.³⁷

³⁰ Länsstyrelsen Stockholm (2017). Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter.

³¹ Ibid.

³² En värdekedja beskriver hela kedjan av aktiviteter - FoU, design, produktion, marknadsföring, distribution och stöd till den slutliga konsumenten - som måste utföras för att ta en produkt från idéstadiet till dess slutanvändning.

³³ SCB (2013). Globala värdekedjor och flytt av verksamhet

³⁴ Karel De Gucht (2012). Trading in Value and Europe's Economic Future

³⁵ Länsstyrelsen Stockholm (2017). Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid.



2.2.4 DIGITALISERING

Digitaliseringen för med sig en stor potential till ökad produktivitet och konkurrenskraft samt effektivare nyttjande av resurser. Samtidigt innebär den att gamla affärsmöjligheter och arbetstillfällen försvinner och nya kommer till.

Utvecklingen inom datoriserad beräkningskraft, digitala plattformar och uppkoppling driver på förändringarna och de digitala lösningarna i samhället.³⁸ Snabbare förbindelser och kommunikation – mellan människor och mellan produkter³⁹ – skapar nya funktioner och beteenden. Utvecklingen ger människor nya möjligheter, förändrar industrier och möjliggör smarta lösningar i allt mer uppkopplade och elektroniskt styrda samhällen.

Digitaliseringen leder primärt till fyra viktiga förändringar⁴⁰:

1. Digitala tjänster upptar en allt större andel av ekonomin och kräver mindre arbetskraft och mindre kapital än traditionell industri.
2. Digitala plattformar, marknadsplatser och användargenererade data effektiviserar handel och distribution av varor och tjänster, vilket minskar behovet av arbetskraft inom dessa verksamheter.
3. Traditionell varuproduktion effektiviseras (genom automatisering, 3D-printing och annan teknik) och behovet av lågutbildad, billig arbetskraft minskar.
4. Många tjänster automatiseras vilket innebär minskad efterfrågan även på högre utbildad arbetskraft inom en del områden, men samtidigt högre efterfrågan inom digitala processer som understödjer artificiell intelligens och robotik.

Omställningen kan jämföras med industrialiseringen för 150–200 år sedan. Nu som då kännetecknas makroekonomin av låg inflation, låga räntor, låg reallöneutveckling och höga vinster, men samtidigt även låga investeringar samt högt uppdrivna tillgångspriser. Därtill kommer en polarisering av arbetsmarknaden mellan dem med ”rätt” respektive ”fel” kompetens, en snabb automatisering av arbetstillfällen och en ökad komplexitet inom näringslivet.

Denna utveckling är ännu i sin linda. En rapport från Stiftelsen för strategisk forskning pekar på att hälften av dagens anställda kan ersättas av digital teknik inom 20 år. Siffror från OECD och aktuell forskning menar dock att det snarare handlar om en minskning med 7–9 procent. De senaste decenniernas automatisering har framför allt slagit mot löner och jobb för grupper med kortare utbildning. Nytt är att även tjänstemannayrken med krav på högre utbildning kan komma att påverkas i allt högre grad, exempelvis genom användandet av artificiell intelligens.⁴¹

I Sverige kan i yttersta fall upp till 2,5 miljoner arbetstillfällen komma att påverkas. Yrken som kräver utpräglat mänskliga egenskaper

7-9

procent

av dagens anställda
kan ersättas av digital
teknik inom 20 år
enligt OECD.

³⁸ SOU (2016). Entreprenörskap i det tjugoförsta århundradet. SOU 2016:72, Del 1

³⁹ Det så kallade ”Internet of Things”

⁴⁰ Regeringskansliet (2014). Strategiska trender i ett globalt perspektiv- 2025: en helt annan värld?

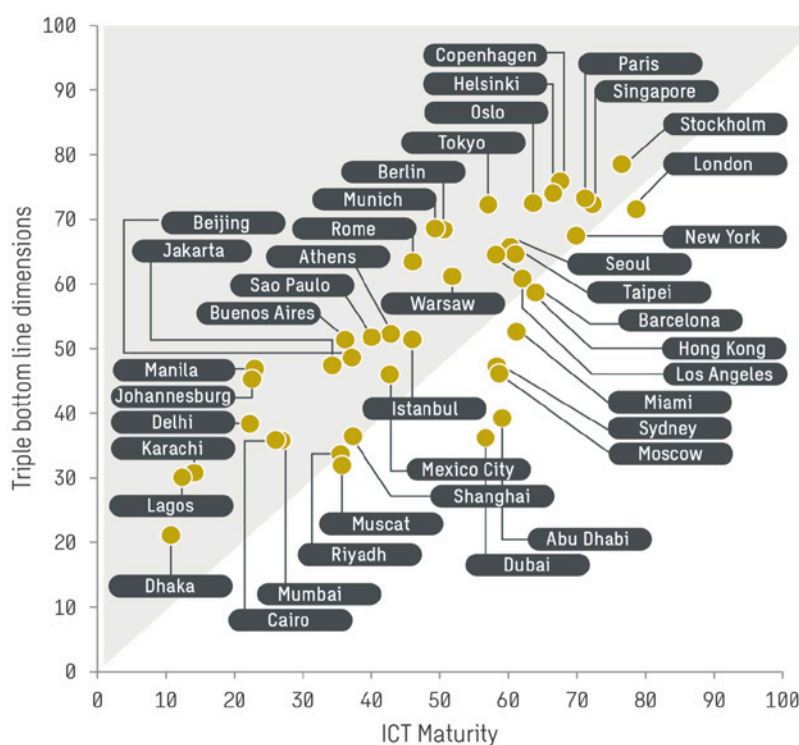
⁴¹ Stiftelsen för strategisk forskning (2014). Vartannat jobb automatiseras inom 20 år

som fingerfärdighet, originalitet, konstnärlighet, social förmåga, förhandling, övertalningsförmåga och omtanke om andra människor bedöms ha lägst sannolikhet att ersättas. Kassapersonal, försäljare och maskinoperatör är exempel på yrkesgrupper som anses löpa störst risk.⁴²

Samtidigt skapar digitaliseringen nya jobb, särskilt bland programmerare och andra specialister men också inom till exempel välfärd och handel på grund av växande befolkning och inkomster. Oron för att jobben inte ska räcka till är på inget sätt ny. Varje större tekniskskifte i historien har följts av motsvarande debatt och farhågor att ”jobben tar slut”. Såväl sysselsättningen som välståndet har dock ökat över tid och lett till både ökad konsumtion och ökad fritid. Förändringarna slår dock ojämnt mot individer, regioner och länder, vilket kan skapa betydande friktion, social oro och konflikter, under en övergångsperiod.

Hur står sig då Norge och Sverige i detta sammanhang? Det kan konstateras att Sverige och Norge överlag har hög IT-mognad och presterar väl i de flesta internationella jämförelser. Särskilt huvudstadsregionerna placerar sig ofta högt, exempelvis i Ericssons Networked Society City Index.⁴³ Det finns ett tydligt samband mellan IT-mognad och ekonomisk utveckling.⁴⁴ Ekonomier som ligger långt framme inom digitaliseringen tenderar att ha en hög BNP per capita och hög livskvalitet. Digitaliseringen effektiviserar och förnyar ekonomin samtidigt som en välutvecklad ekonomi möjliggör de investeringar i infrastruktur och kompetens som krävs för att ta tillvara på tekniken.

Det kan konstateras att Sverige och Norge överlag har hög IT-mognad. Särskilt huvudstadsregionerna placerar sig högt i internationella jämförelser.



Figur 4. IT-MOGNAD KONTRA TRIPLE BOTTOM LINE. HÅLLBARHET/ PRESTATION FÖR SOCIALA ASPEKTER SAMT MILJÖ OCH EKONOMI. (KÄLLA: ERICSSON NETWORKED SOCIETY CITY INDEX 2016)

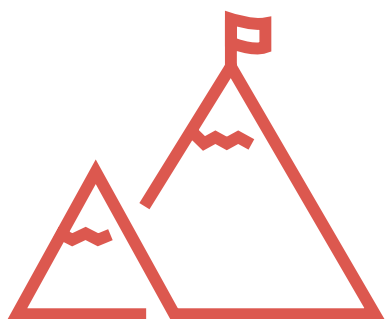
⁴² Ibid.

⁴³ Ericsson (2016). Networked Society City Index 2016

⁴⁴ Boston Consulting Group (2015). The 2015 BCG e-Intensity Index

3. Starka tillväxtmotorer

Stockholm-Mälardregionen och Osloregionen är två starka tillväxtmotorer i respektive land. Regionerna står för en stor andel av befolkningen och ekonomin, och tillväxttakten är högre i regionerna än i länderna som helhet. Näringslivet kännetecknas av hög andel kunskapsintensiva tjänster och utbildningsnivån bland invånarna är hög, både ur ett europeiskt och nationellt perspektiv.



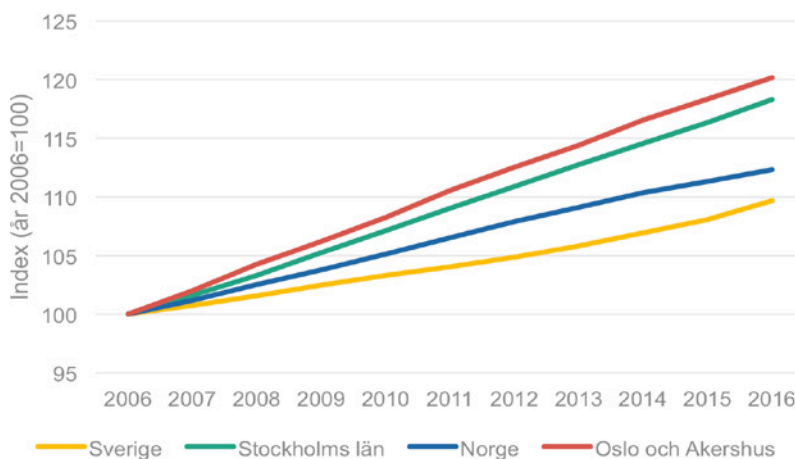
3.1 Storstadsregionerna växer

Osloregionen består av Oslo kommun, länen Akershus, Buskerud, Hedmark och Østfold samt kommunerna som omger Oslo. Regionen har ungefär 2,2 miljoner invånare, vilket motsvarar över 40 procent av Norges befolkning. Nästan 1,3 miljoner av regionens befolkning bor i Oslo och Akershus.

Stockholm-Mälardregionen har en befolkning på 4,3 miljoner, vilket motsvarar mer än 40 procent av hela Sveriges befolkning.⁴⁵ 2,3 miljoner av regionens befolkning bor i Stockholms län.

Både Stockholms län och Oslo och Akershus har haft en stark befolkningstillväxt under lång tid. Under perioden 2006–2016 ökade befolkningen i exempelvis Stockholms län med 18 procent, medan Oslo och Akershus befolkning ökade med 20 procent. Motsvarande ökning för Sverige och Norge var 10 respektive 12 procent. Befolkningsutvecklingen visas i figuren nedan.

Figur 5. BEFOLKNINGSÖKNING I SVERIGE, STOCKHOLMS LÄN, NORGE SAMT OSLO OCH AKERSHUS 2006–2016 (KÄLLA: EUROSTAT)



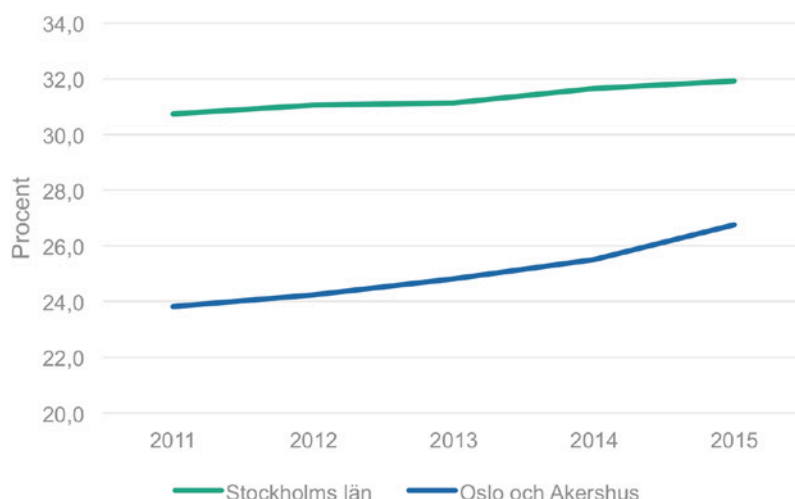
⁴⁵ Stockholm-Mälardregionen består av Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län, Östergötlands län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län

3.2 Stabil ekonomisk tillväxt

Inte bara en stor andel av ländernas befolkning bor i storstadsregionerna Oslo och Stockholm – även en stor del av landets ekonomi är koncentrerad till dessa regioner. I Stockholms län produceras 32 procent av landets BNP, medan 23 procent av landets befolkning bor i regionen. I Oslo och Akershus produceras 27 procent av landets BNP, medan 24 procent av landets befolkning bor i regionen. Oljeindustrins stora andel av Norges BNP är en betydande orsak till att Oslos andel av nationellt BNP inte är lika stor som Stockholms läns dito.

Även om Oslo och Akershus andel av landets BNP inte är lika stor som Stockholms läns andel, har den ekonomiska utvecklingen varit stark i Oslo i relation till landet, vilket visas i figuren nedan. Det finns i båda länderna en trend mot ökad ekonomisk koncentration till storstäderna.

Figur 6. STOCKHOLMS LÄN OCH OSLO OCH AKERHUS ANDEL AV LÄNDERNAS BNP 2011–2015 (KÄLLA: EUROSTAT)



Bruttoregionprodukten (BRP) per invånare är hög i Stockholms län och i Oslo och Akershus. År 2015 låg BRP på 51 100 Euro (prisjusterat, PPS) i Stockholms län och 51 800 i Oslo och Akershus. Detta kan exempelvis jämföras med EU som helhet där nivån låg på cirka 29 000 Euro (PPS) per capita. Även jämfört med flera storstadsregioner i Europa är nivåerna höga i Oslo och Stockholm. Exempelvis Berlin (34 400 Euro) ligger på en lägre nivå än Oslo och Akershus och Stockholms län, medan Parisregionen Île de France (51 200 Euro) och London (54 400 Euro) endast ligger på något högre nivåer för BRP per capita.⁴⁶



En stor andel av ländernas befolkning koncentreras till storstadsregionerna och en ännu större del av ländernas ekonomi är koncentrerad till dessa regioner.

⁴⁶ Eurostat. Gross domestic product (GDP) at current market prices, Euro Purchasing power standard (PPS) per inhabitant.



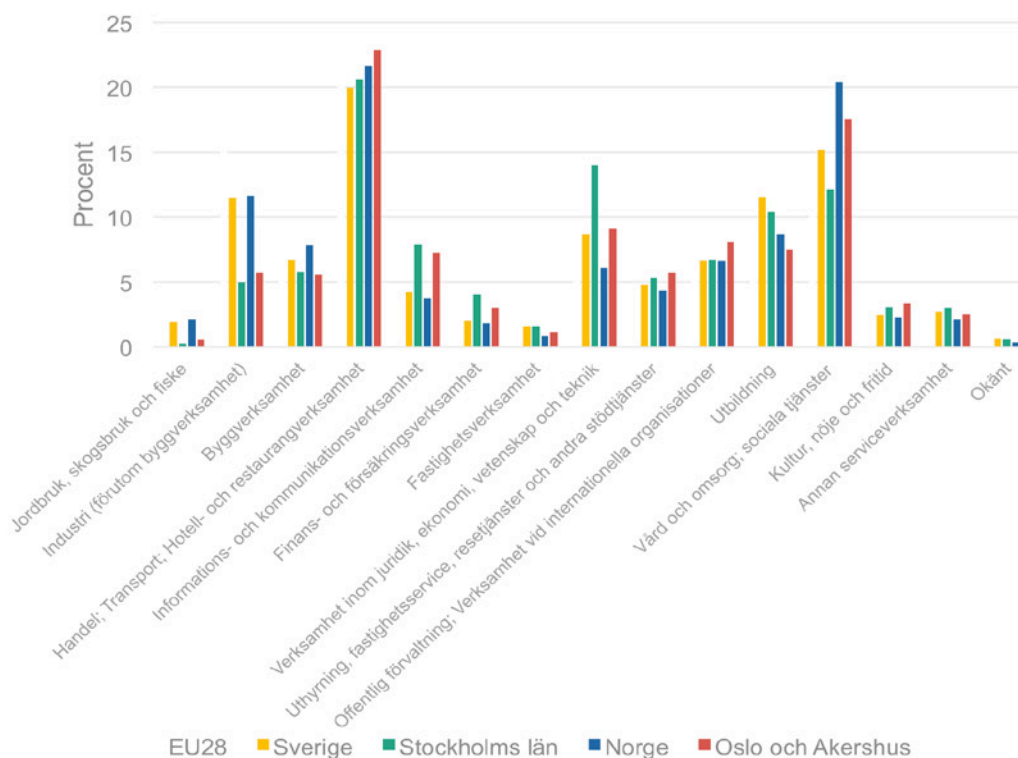
3.3 Kunskapsintensivt näringsliv

Sysselsättningsgraden är hög i de nordiska länderna, både i ett internationellt och europeiskt perspektiv. Detta är en av många indikationer på en välfungerande ekonomi och högt välstånd i dessa länder. I Oslo och Akershus var sysselsättningsgraden i åldrarna 20–64 år 80,5 procent år 2016 och i Stockholms län 83,4 procent, vilket kan jämföras med EU som helhet där sysselsättningsgraden samma år var 71 procent.⁴⁷

Det som i huvudsak kännetecknar näringslivet i Sverige och Norge jämfört med EU är lägre sysselsättning inom areella näringar och industrin. Denna skillnad är än mer påtaglig när man studerar Oslo och Akershus och Stockholms län. Storstadsregionerna kännetecknas i högre grad av tjänstenäringslag av olika slag.

Skillnaderna mellan Norge och Sverige är inte lika stora som skillnaderna gentemot EU. Procentuellt sett är sysselsättningen något större inom areella näringar i Norge än i Sverige, medan sysselsättningen inom industrin ligger på ungefär samma nivåer – med tyngdpunkt på tillverkning i Sverige och utvinning i Norge. I Sverige är sysselsättningen överlag större inom kunskapsintensiva företagstjänster, medan sysselsättningen inom vård och omsorg är större i Norge. Detta gäller i mångt och mycket även skillnaderna mellan Stockholms län och Oslo och Akershus, där sysselsättningsandelen inom kunskapsintensiva företagstjänster är högre i Stockholms län.

Figur 7. SYSSELSÄTTNING EFTER BRANSCH I EU28, SVERIGE, NORGE, STOCKHOLMS LÄN OCH OSLO OCH AKERHUS, ANDEL AV DEN TOTALA SYSSELSÄTTNINGEN ÅR 2016 (KÄLLA: EUROSTAT)

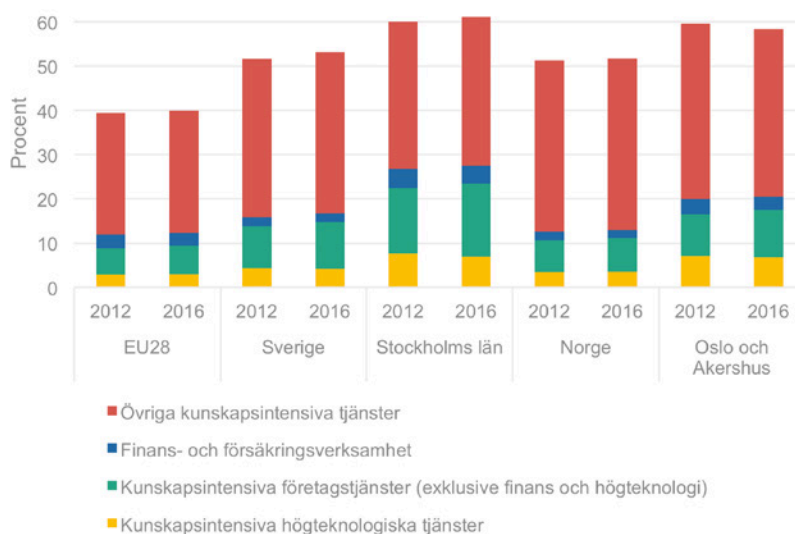


Även om sysselsättningen inom industrin är lägre i storstadsregionerna är skillnaderna regionerna emellan samma som länderna emellan – med något större tyngdpunkt på tjänster relaterat till oljeindustrin i Oslo och Akershus och med tyngdpunkt på tillverkning i Stockholms län. Skillnaderna är dock små. En något större andel av den sysselsatta befolkningen i Oslo och Akershus, jämfört med i Stockholms län, arbetar inom handel samt inom transport och logistik. Sysselsättningen inom hotell- och restaurangverksamhet är något högre i Stockholms län, men skillnaden är liten.

De kunskapsintensiva tjänstenäringarna sysselsätter en hög andel av arbetskraften i både Oslo och Akershus och Stockholms län, med nivåer runt 60 procent (se Figur 8). Detta är internationellt sett en hög andel, då storstadsregioners nivå sällan överstiger 60 procent. En region behöver även annan näringsverksamhet för att vara diversifierad, attraktiv och samtidigt fungerande – exempelvis restaurang- och hotellverksamhet, handel, transport och logistik.

Både Stockholms län och Oslo och Akershus har höga andelar kunskapsintensiva högteknologiska tjänster, omkring 7 procent av den totala sysselsättningen. Detta omfattar i huvudsak informations- och kommunikationsteknologi samt forskning och utveckling. I Stockholms län arbetar även en förhållandevis hög andel inom övriga kunskapsintensiva företagstjänster (exempelvis verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik). Att Oslo och Akershus har en jämförelsevis hög andel som arbetar inom de övriga kunskapsintensiva tjänsterna (exklusive företagstjänsterna) beror i huvudsak på den höga sysselsättningen inom vård och omsorg.

Figur 8. SYSSELSÄTTNING I KUNSKAPSINTENSIVA TJÄNSTER I EU28, SVERIGE, NORGE, STOCKHOLMS LÄN OCH OSLO OCH AKERHUS, ANDEL AV DEN TOTALA SYSSELSÄTTNINGEN 2012 OCH 2016 (KÄLLA: EUROSTAT)



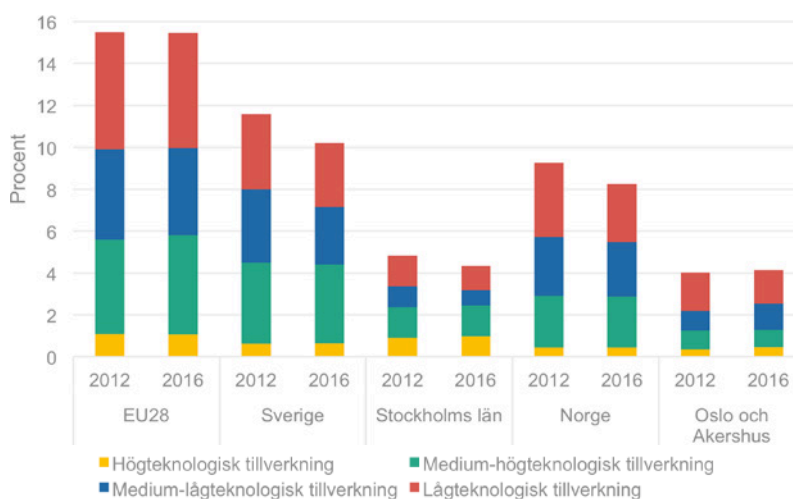
Omkring 7 procent av den totala sysselsättningen i Stockholm och Oslo är inom kunskapsintensiva, högteknologiska tjänster.

⁴⁷ Eurostat, Employment rates by sex, age and NUTS 2 regions (2018-03-28).

Utbildningsnivån är hög i storstadsregionerna. År 2016 var andelen med eftergymnasial utbildning 53 procent i Oslo och 50 procent i Stockholm.

Även om tjänstesektorn relativt sett är dominerande i regionerna finns dock även en stark industri, särskilt i Stockholms län. Tillverkningsindustrin motsvarar en lägre andel av den totala sysselsättningen i huvudstadsregionerna, men är ändå betydande räknat i antal sysselsatta och med större tyngdpunkt på just den högteknologiska tillverkningen.⁴⁸

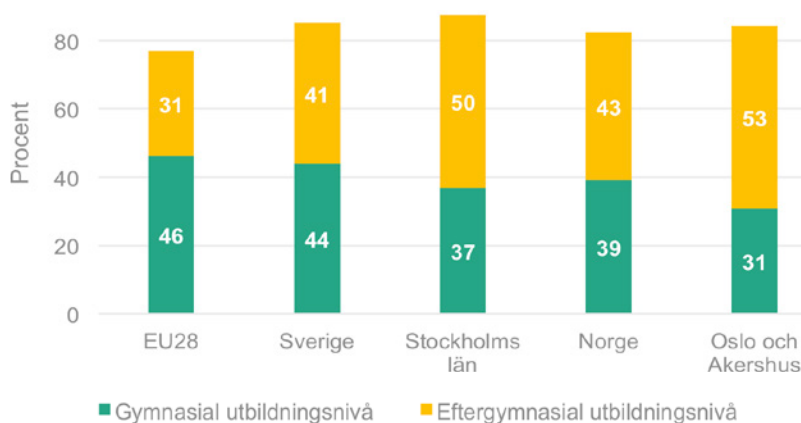
Figur 9. SYSSELSÄTTNING INOM TILLVERKNINGSINDUSTRIEN I EU28, SVERIGE, NORGE, STOCKHOLMS LÄN OCH OSLO OCH AKERSHUS, ANDEL AV DEN TOTALA SYSSELSÄTTNINGEN 2012 OCH 2016 (KÄLLA: EUROSTAT)



3.4 Hög utbildningsnivå och koncentration av forskning och utveckling

Utbildningsnivån är hög i storstadsregionerna Stockholm och Oslo. År 2016 var andelen med eftergymnasial utbildningsnivå⁴⁹ 53 procent i Oslo och Akershus och 50 procent i Stockholms län. Andelen med eftergymnasial utbildningsnivå har länge varit högre i Oslo och Akershus än i Stockholms län, men Stockholm har de senaste åren närmat sig Oslos nivå. Merparten av befolkningen 25–64 år har även minst en gymnasial utbildningsnivå⁵⁰ – i Oslo och Akershus 84 procent och i Stockholms län 87 procent.

Figur 10. HÖGSTA UPPNÅDDA UTBILDNINGSNIVÅN I EU28, SVERIGE, STOCKHOLMS LÄN, NORGE OCH OSLO OCH AKERSHUS ÅR 2016, ANDEL AV BEFOLKNINGEN 25–64 ÅR (KÄLLA: EUROSTAT)

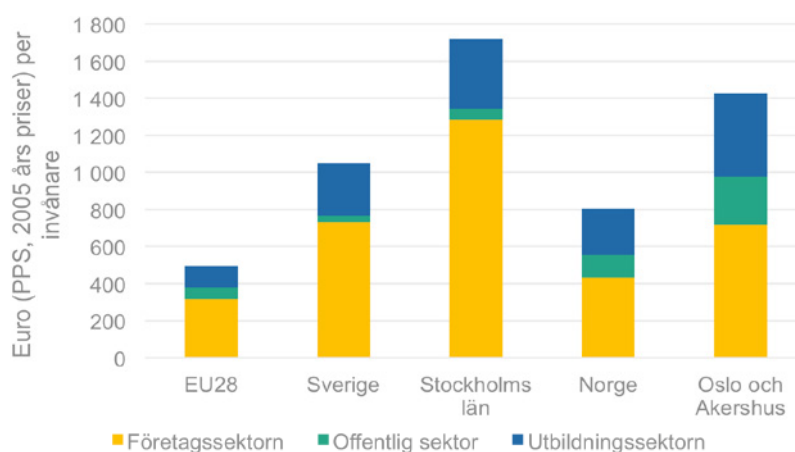


Det är inte enbart en stor andel av ländernas ekonomi och tillväxt som är koncentrerad i storstadsregionerna Stockholm och Oslo – även en stor andel av ländernas forskning och utveckling sker inom huvudstadsregionerna. I Sverige är 37 procent av landets utgifter för forskning och utveckling koncentrerad till Stockholms län, i Oslo och Akershus var motsvarande andel hela 42 procent. I Figur 11 visas utgifterna per invånare uppdelat på sektorer. Utgifterna för forskning och utveckling (både i faktiska Euro och prisjusterat efter köpkraft) är större i Stockholms län än i Oslo och Akershus. I synnerhet företagssektorn är stor i Stockholms län, medan offentlig sektor och utbildningssektorn är relativt större i Oslo och Akershus än i Stockholms län.



Utgifterna för forskning och utveckling per invånare är även höga i Stockholms län och Oslo och Akershus jämfört med andra storstadsregioner i Europa. Endast ett fåtal storstadsregioner (München (här avses hela Oberbayern), Stuttgart och Köpenhamn) har högre utgifter per invånare. Även i relation till BRP utmärker sig Stockholms län, och även Stockholm-Mälardalenregionen som helhet, med höga utgifter på forskning och utveckling jämfört med andra regioner i Europa. I Norge är det särskilt regionen Trøndelag, där Trondheim är den största staden, som sticker ut positivt med höga utgifter i relation till BRP, även klart högre än i Stockholms län.

Figur 11. UTGIFTER PÅ FORSKNING OCH UTVECKLING PER SEKTOR I EU28, SVERIGE, STOCKHOLMS LÄN, NORGE OCH OSLO OCH AKERSHUS ÅR 2015, EURO (PPS) PER INVÅNARE I 2005 ÅRS PRISER (KÄLLA: EUROSTAT)



Endast tre europeiska storstadsregioner har högre utgifter för forskning per invånare än Stockholm och Oslo.

⁴⁸ Högteknologisk tillverkning avser tillverkning av farmaceutiska basprodukter och läkemedel, tillverkning av datorer, elektronikvaror och optik samt tillverkning av luftfartyg, rymdfarkoster o.d.

⁴⁹ Internationell utbildningsklassificering (ISCED) nivå 5–8

⁵⁰ Internationell utbildningsklassificering (ISCED) nivå 3 eller högre

4. Interregionalt perspektiv – Nuläge och trender

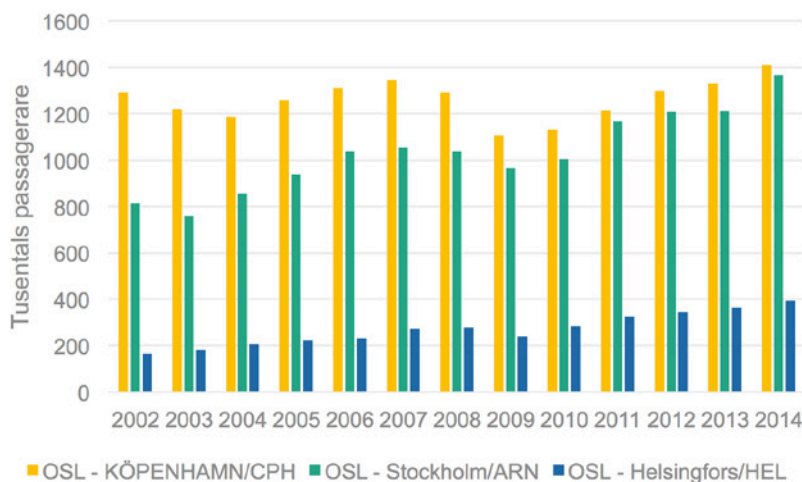
Utbytet mellan Sverige och Norge är mycket omfattande och intensiteten har ökat kraftigt de senaste tio åren. Sverige är det land som har störst direktinvesteringar i Norge och även de norska direktinvesteringarna i Sverige har ökat starkt jämfört med de andra nordiska länderna. En stor del av investeringarna sker inom IT- och företagstjänster. Norska företag äger flest utlandsägda företag i Sverige, främst inom tjänstesektorn, vilket är en trend som varit starkt positiv under lång tid. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats. Norges varuimport är störst från Sverige, och Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge. Allt fler reser mellan storstadsregionerna Stockholm och Oslo, vilket både syns i flygpassagerartrafiken och antalet hotellövernattningar i regionerna.



4.1 Allt fler reser mellan Stockholm och Oslo

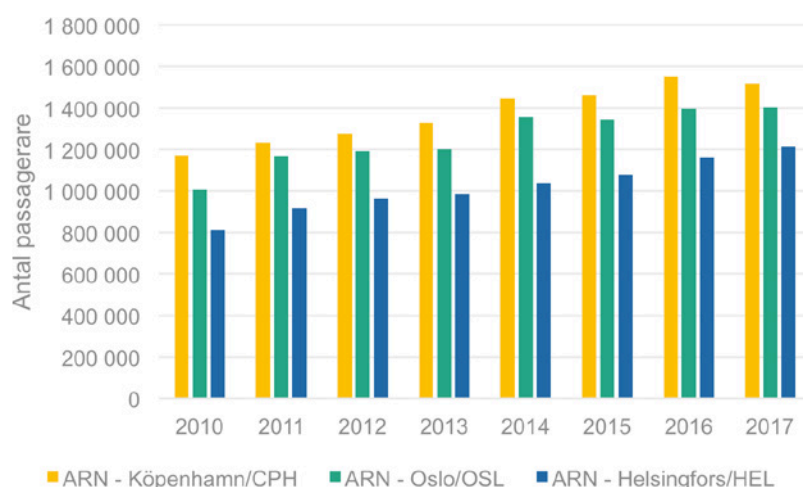
Resandet mellan de nordiska huvudstadsregionerna är omfattande, särskilt resandet mellan Stockholm och Oslo. År 2014 låg resandet mellan Oslo och Stockholm på den högsta uppmätta nivån någonsin med närmare 1,4 miljoner flygpassagerare. I början på 2000-talet var resandet mellan Oslo och Köpenhamn mer omfattande än resandet till Stockholm. Efter finanskrisen har dock resandet från Oslo till Stockholm ökat kraftigt och år 2014 var det nästan lika mycket flygpassagerartrafik från Oslo till Stockholm som från Oslo till Köpenhamn. De största destinationerna räknat i antal passagerare från Gardermoen år 2014 var dock inrikes – Trondheim (1 918 000), Bergen (1 823 000) och Stavanger (1 570 000).

FIGUR 12. FLYGPASSAGERARTRAFIK MELLAN OSLO GARDERMOEN OCH DE NORDISKA HUVUDSTÄDERNA, TOTALT ANTAL PASSAGERARE 2002–2014 (KÄLLA: WWW.OSLO.NO)



Resandet från Arlanda till de andra nordiska huvudstäderna har också haft en stark utveckling. Liksom för Oslo är även resandet från Stockholm störst till Köpenhamn, men ökningen under perioden 2010–2017 har varit större för resor till Oslo och Helsingfors än för resor till Köpenhamn. Det är framförallt betydligt vanligare med resor mellan Stockholm och Helsingfors än vad det är mellan Oslo och Helsingfors.

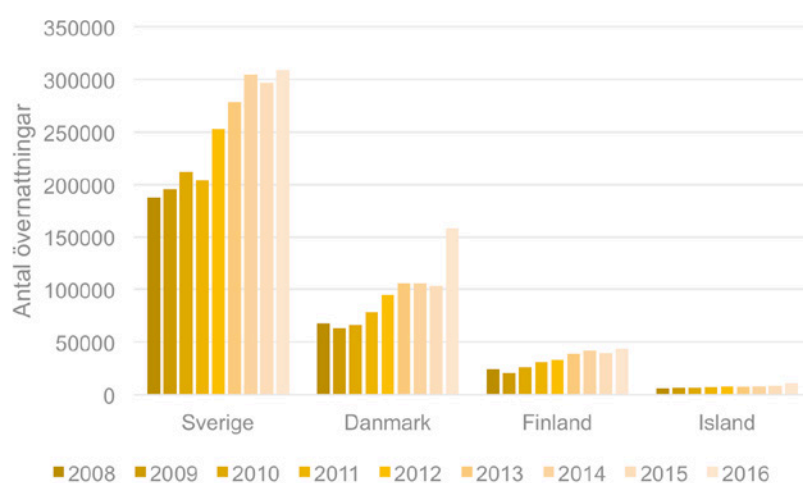
FIGUR 13. FLYGPASSAGERARTRAFIK MELLAN STOCKHOLM ARLANDA OCH DE NORDISKA HUVUDSTÄDERNA, TOTALT ANTAL PASSAGERARE 2010–2017 (KÄLLA: SWEDAVIA.SE)



År 2014 låg resandet mellan Oslo och Stockholm på den högsta uppmätta nivån någonsin med närmare 1,4 miljoner flygpassagerare.

Vad gäller övernattningar i Oslo och Akershus står svenskarna för den största andelen. Det höga flygresandet mellan Köpenhamn och Oslo kan möjligtvis bero på hög transfertrafik, vilket figur 14 antyder då antalet övernattningar från Danmark är förhållandevis lågt. En annan trolig anledning är att många resor från Sverige till Oslo sker med andra transportmedel än just flyg.

FIGUR 14. HOTELLÖVERNATTNINGAR I OSLO OCH AKERSHUS EFTER GÄSTERS BOSTADSLAND, 2008–2016 (KÄLLA: SSB.NO)

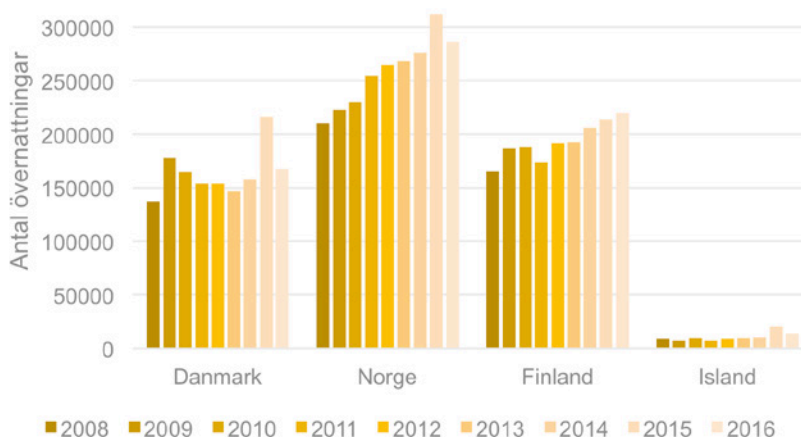


År 2016 var Sveriges investeringsvolym i Norge mer än tre gånger så stor som Danmarks och Finlands - sammanlagt.



Det är inte fullt ut samma dominans av övernattningar från norrmän i Stockholms län som från svenskar i Oslo och Akershus. Detta kan troligtvis delvis förklaras av ländernas storlek. Norrmän är dock den vanligaste nationaliteten bland övernattningarna i Stockholms län och antalet har ökat kraftigt. Förutom Island, som står för en låg andel av de nordiska övernattningarna, har antalet övernattningar procentuellt sett ökat mest från Norge i Stockholms län under perioden 2008–2016.

FIGUR 15. GÄSTNÄTTER I STOCKHOLMS LÄN EFTER HEMLAND, 2008–2016
(KÄLLA: SCB OCH TILLVÄXTVERKET)

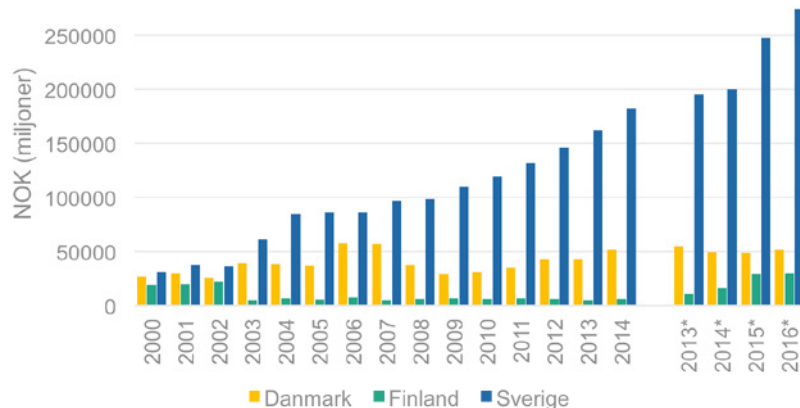


4.2 De svenska direktinvesteringarna i Norge har ökat kraftigt

År 2000 var de sammanlagda investeringarna i Norge från de tre nordiska länderna ungefär lika stora, men under 2000-talet och framåt har bilden förändrats avsevärt. Sveriges investeringsvolym i Norge var år 2016 mer än tre gånger större än Danmarks och Finlands sammanlagda investeringsvolym. Den svenska investeringsvolymen har fördubblats i Norge under tioårsperioden 2004–2014. Utvecklingen har även varit starkt positiv under perioden 2013–2016: Sverige var år 2016 det land som hade mest direktinvesteringar i Norge. De svenska direktinvesteringarna i Norge sker i synnerhet inom olja och gas, företagstjänster, IT och i den finansiella sektorn.⁵¹

⁵¹ Market Outlook Norge, Business Sweden (2017)

FIGUR 16. UTLÄNDSKA DIREKTINVESTERINGAR I NORGE EFTER LAND 2000–2016
(KÄLLA: SSB.NO)



*Ny definition från och med år 2013

Norges investeringar i Sverige har ökat med

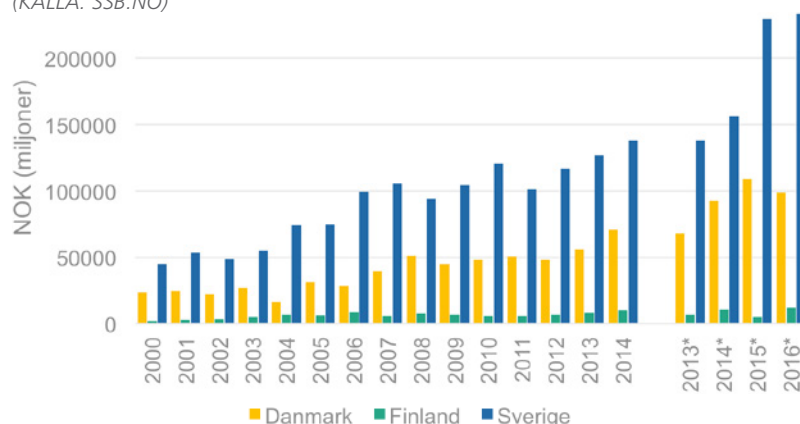
300
procent

från år 2000 till 2014.

De norska direktinvesteringarna i de andra nordiska länderna har ökat kraftigt. Både i Sverige och Danmark har Norge tredubblat sina investeringar från år 2000 till 2014. Även de senaste åren har de norska investeringarna i Sverige ökat kraftigt. Norge har även kraftigt ökat sina investeringar i Finland procentuellt sett, dock från en väldigt låg nivå. De norska investeringarna i Sverige är mer än dubbelt så höga som investeringarna i Danmark. År 2016 var de norska direktinvesteringarna i utlandet störst i Nederländerna, följt av USA på en andra plats och Sverige på en tredje plats. Norska direktinvesteringar i Sverige görs särskilt inom företagstjänster, telekommunikation, IT och metallproduktion.⁵²

När de norska direktinvesteringarna i Sverige jämförs med de svenska direktinvesteringarna i Norge kan konstateras att de svenska direktinvesteringarna i Norge har ökat kraftigare och år 2016 var det mer direktinvesteringar från Sverige i Norge än tvärtom. I detta bör dock beaktas att den svenska ekonomin är större än den norska ekonomin.

FIGUR 17. NORSKA DIREKTINVESTERINGAR I UTLANDET EFTER LAND 2000–2014
(KÄLLA: SSB.NO)



*Ny definition från och med år 2013

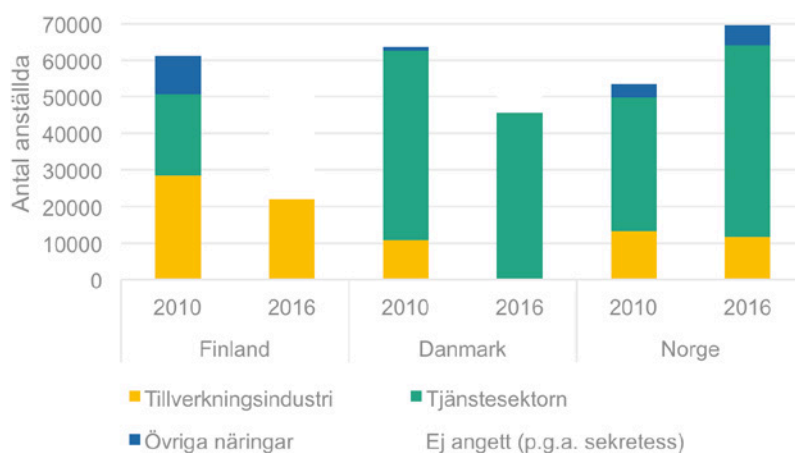
⁵² Ibid.



4.3 Norge äger flest utlandsägda företag i Sverige

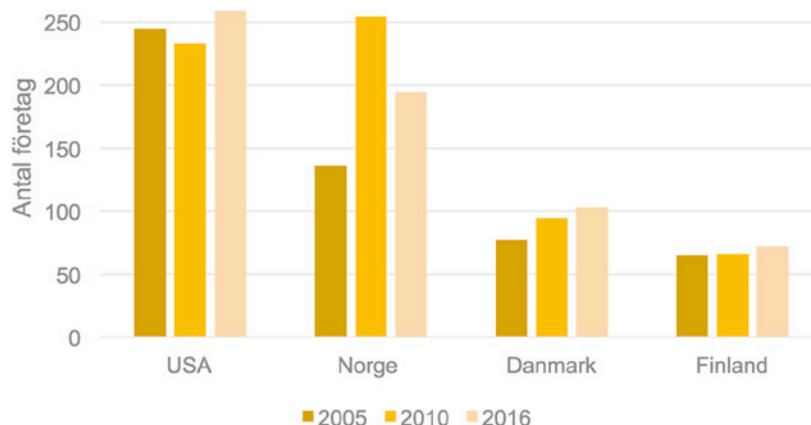
De omfattande norska investeringarna i Sverige syns tydligt på sysselsättningen i norskägda företag i Sverige. Norge är det land som äger flest utlandsägda företag i Sverige (2 186 företag, 69 616 anställda, år 2016), följt av USA och Danmark. Norge var även när den förra rapporten skrevs (2010) det land som hade flest utlandsägda företag i Sverige, men räknat i antal anställda var de andra nordiska länderna större. Sysselsättningen i norskägda företag har ökat kraftigt de senaste tio åren.

FIGUR 18. ANTAL SYSSELSATTA I UTLANDSÄGDA FÖRETAG I SVERIGE EFTER ÄGARLAND ÅR 2010 OCH 2016 (KÄLLA: TILLVÄXTANALYS)



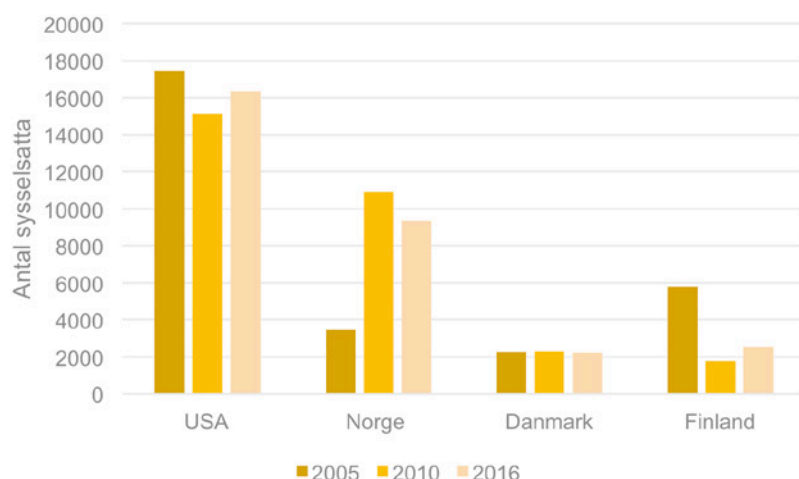
År 2010 var Norge det land som hade flest utlandsägda IT-företag i Sverige. Det norska ägandet har ökat kraftigt i IT-sektorn i Sverige under den senaste tioårsperioden. De senaste åren har dock det norska ägandet minskat något och år 2016 var det USA som stod för det största ägandet. Norskägda IT-företag står dock fortfarande år 2016 för en stor del av IT-sektorn i Sverige, större än både Finland och Danmark sammantaget.

FIGUR 19. ANTAL UTLANDSÄGDA IT-FÖRETAG I SVERIGE EFTER ÄGARLAND, ÅR 2005–2016 (KÄLLA: TILLVÄXTANALYS)



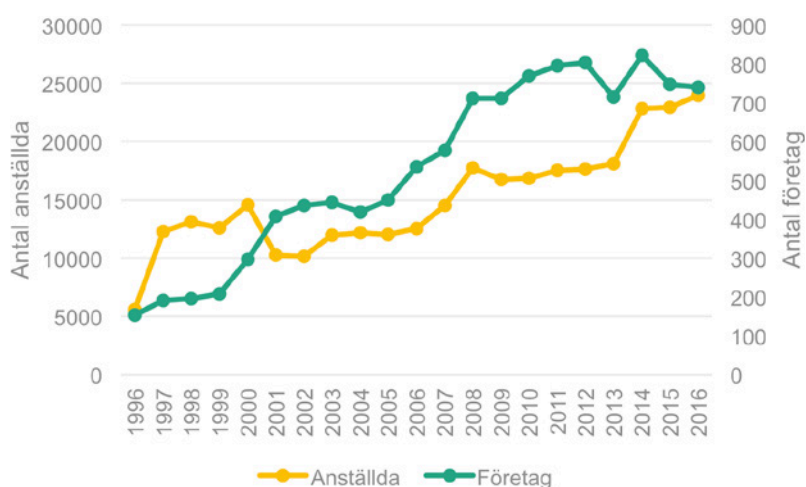
Även sysselsättningen i norskägda företag i svensk IT-sektor har ökat kraftigt. År 2005 var det fler sysselsatta i finskägda företag än norskägda, men år 2016 var sysselsättningen i svensk IT-sektor nästan fyra gånger så hög i norskägda företag som i finskägda.

FIGUR 20. ANTAL SYSSELSATTA I UTLANDSÄGDA IT-FÖRETAG I SVERIGE EFTER ÄGARLAND, ÅR 2005–2016 (KÄLLA: TILLVÄXTANALYS)



Sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län har också ökat de senaste tio åren. År 2016 var nästan 24 000 personer sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län, vilket motsvarar 34 procent av de sysselsatta i norskägda företag i Sverige. Totalt fanns det 740 norskägda företag i Stockholms län. Den procentuella ökningen av antalet sysselsatta i norskägda företag har ökat mer i Stockholms län än i riket från år 2010 – 42 procents ökning i länet och 30 procent i Sverige.

FIGUR 21. ANTAL SYSSELSATTA I NORSKÄGDA FÖRETAG I STOCKHOLMS LÄN ÅR 1996–2016 (KÄLLA: TILLVÄXTANALYS)



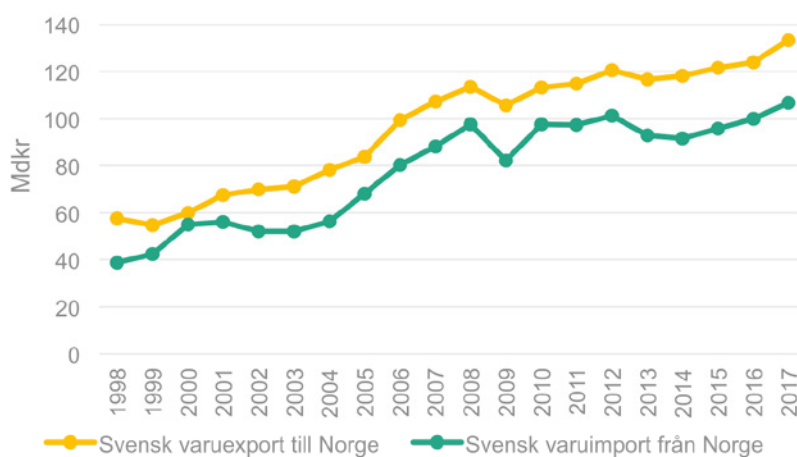
År 2016 fanns det 740 norskägda företag i Stockholms län som skapade nästan 24 000 jobbtillfällen i länet.



4.4 Svensk tjänsteexport går i huvudsak till Norge

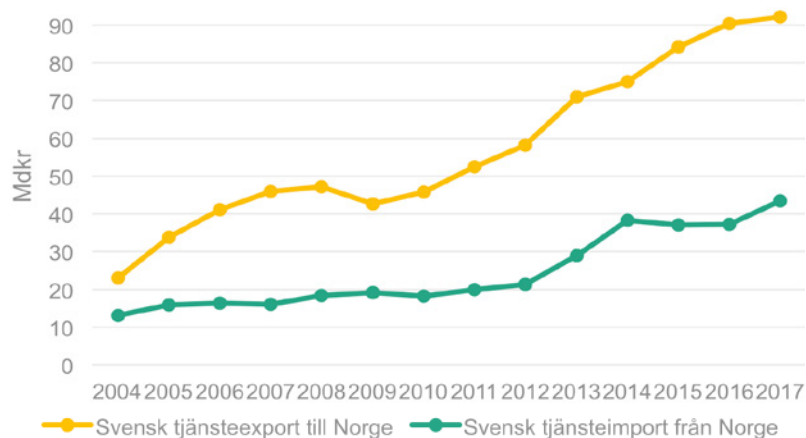
Även när handel mellan länderna studeras går det att se en stark tillväxt i Sveriges och Norges relationer. Den svenska varuexporten till Norge har ökat med 24 procent på tio år. Norges varuexport till Sverige har under samma period ökat med 21 procent. Norge är efter Tyskland det land som Sverige har störst varuexport till. Vad gäller varuimport kommer Norge på en tredje plats efter Tyskland och Nederländerna. År 2017 importerade Norge mest från Sverige följt av Tyskland. Norges varuexport är däremot störst till Storbritannien följt av Tyskland, Nederländerna och slutligen Sverige på en fjärde plats.

FIGUR 22. VARUEXPORT/IMPORT TILL OCH FRÅN NORGE I MILJARDER SEK, ÅR 1998–2017 (KÄLLA: SCB.SE)



Tjänsteexporten från Sverige till Norge har fördubblats under perioden 2007–2017. Även tjänsteexporten från Norge till Sverige har mer än fördubblats under samma period. År 2017 var varuexporten från Sverige till Norge 25 procent högre än i motsatt riktning. För tjänsteexporten var skillnaden ännu större – exporten från Sverige till Norge var år 2017 mer än dubbelt så stor som tjänsteexporten från Norge till Sverige. Sveriges tjänsteexport går i huvudsak till Norge. Vad gäller svensk tjänsteimport så kommer Norge på en fjärde plats efter USA, Tyskland och Danmark.

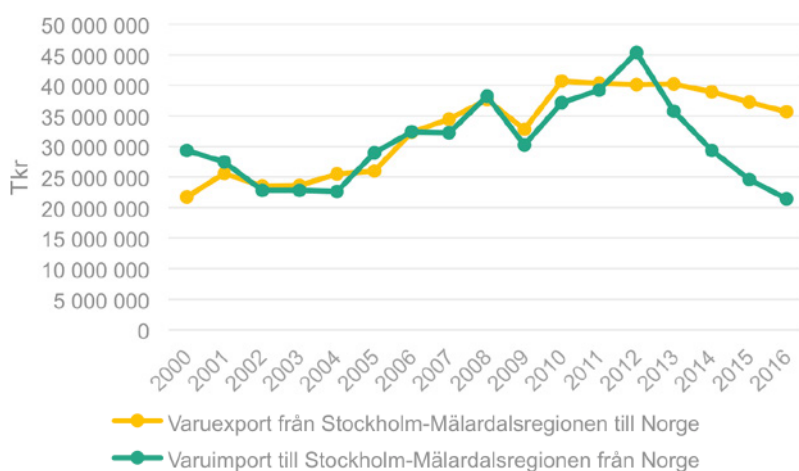
FIGUR 23. TJÄNSTEEXPORT/IMPORT TILL OCH FRÅN NORGE I MILJARDER SEK, ÅR 2004–2017 (KÄLLA: SCB.SE)



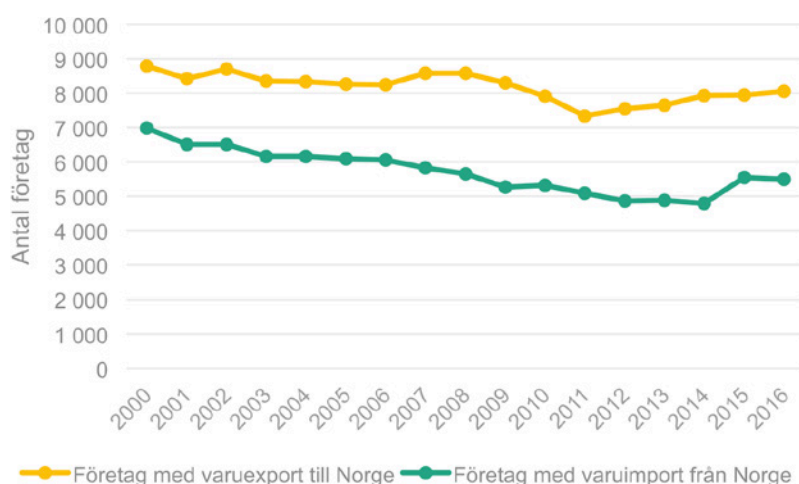
Varuexporten från Stockholm-Mälardalsregionen till Norge har ökat något de senaste tio åren, medan importen har minskat. Stockholm-Mälardalsregionens andel av den svenska varuexporten till Norge har minskat något, från att ha varit 36 procent av Sveriges export år 2010 till 29 procent år 2016. Stockholm-Mälardalsregionens andel av den svenska varuimporten från Norge har varit väldigt hög, 45 procent år 2012, till att ha minskat till 22 procent år 2016.⁵³ Att varuimporten minskat beror dock inte på att antalet företag med import från Norge har minskat i regionen nämnvärt, vilket visas i Figur 25.

Då Stockholm-Mälardalsregionens näringsliv i huvudsak består av en stor tjänstesektor skulle tjänstehandel varit mer intressant att studera, men regionsindeldad statistik saknas för handel med tjänster.

FIGUR 24. VARUEXPORT/IMPORT I STOCKHOLM-MÄLARDALSREGIONEN TILL OCH FRÅN NORGE I TKR SEK, ÅR 2000–2016 (KÄLLA: SCB)



FIGUR 25. FÖRETAG MED VARUEXPORT/IMPORT I STOCKHOLM-MÄLARDALSREGIONEN TILL OCH FRÅN NORGE, ÅR 2000–2016 (KÄLLA: SCB)



Den svenska varu-
exporten till Norge
har ökat med

24
procent

på tio år. (2007-2017)

⁵³ Utrikeshandelsstatistik är, i de fall företaget har fler än ett arbetsställe, svår att placera regionalt. För att geografiskt placera företaget används den juridiska enhetens huvudsakliga arbetsställe ur SCB:s företagsdatabas. Exempelvis kan export eller import komma från en del av ett företag men registreras på dess huvudkontor beläget någon annanstans.



Drivkrafterna bakom utrikeshandel kan vara många. En vanlig modell för att förklara handeln är ”gravitationsmodellen”. I detta sammanhang innebär det att storleken på handeln mellan två länder förväntas samvariera med storleken på ländernas BNP och avståndet mellan länderna. Ju större ekonomi och ju kortare avstånd, desto mer handel. Relationen till BNP antas vara linjär medan relationen till avståndet antas vara exponentiell, vilket betyder att ju längre avstånden mellan länderna blir desto större betydelse får avståndet för handeln länderna emellan. Förklaringsmodellen för handeln blir således enligt följande: Handelsutbyte = $BNP/Avstånd^2$.⁵⁴

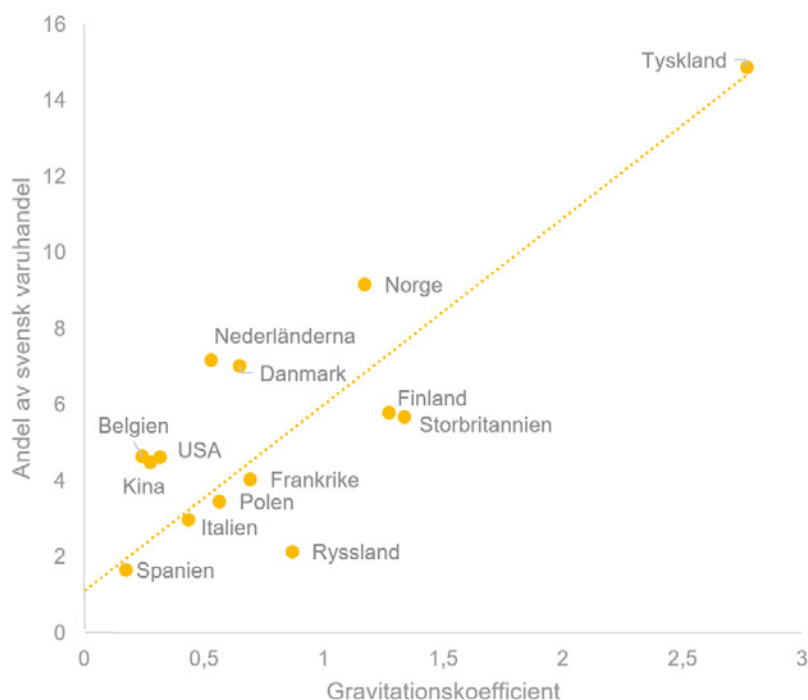
Denna modell är dock inte perfekt och det finns mycket annat som påverkar omfattningen av länders utrikeshandel. Hur mycket länderna liknar varandra vad gäller bland annat språk, kultur och näringslivsstruktur är också av stor betydelse. Att beräkna avstånd mellan länder är inte heller okomplicerat eftersom avstånden varierar mellan olika landsdelar. Avståndet är dock mycket relevant för bland annat transportkostnader och förutsättningar för utbyten.

I Figur 26 visas gravitationsmodellen applicerad på svensk utrikeshandel med varor. Figuren visar att varuhandeln (svensk import och export sammanräknad) är större med länder såsom Norge, Nederländerna och Danmark än vad gravitationsmodellen förutspår. Den är däremot lägre än förväntat till länder såsom Finland, Storbritannien, Ryssland och Frankrike. Hur förhållandena ser ut varierar något mellan åren. Överlag finns dock ett relativt tydligt mönster mellan varuhandel och ländernas närhet och ekonomiska storlek.

I Figur 27 visas gravitationsmodellen applicerad på norsk utrikeshandel med varor (norsk import och export sammanräknad). Även här visas handeln vara något större med Sverige än vad gravitationsmodellen förutspår, men marginellt. Varuhandeln är även något större än förväntat, enligt modellen, med länder såsom Nederländerna, USA och Kina. Överlag finns även här ett relativt tydligt mönster mellan varuhandel och ländernas närhet och ekonomiska storlek.

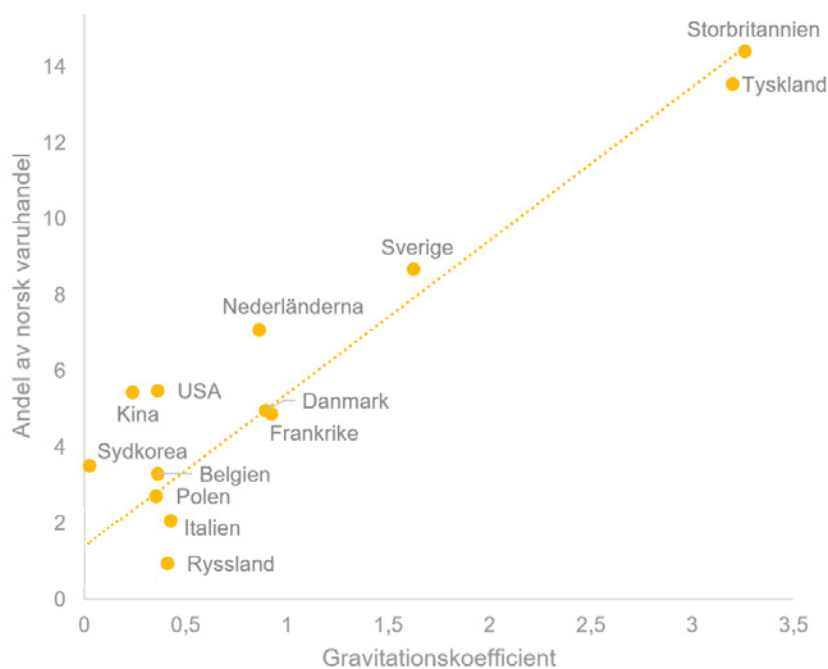
⁵⁴ Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Stockholms läns landsting (2016)

FIGUR 26. GRAVIATIONSMODELLEN TILLÄMPAD PÅ SVENSK VARUEXPORT/IMPORT ÅR 2017 (KÄLLA: SCB, VÄRLDSBANKEN SAMT BERÄKNINGAR AV SWECO)



**Ju större ekonomi
och ju kortare
avstånd, desto mer
handel.**

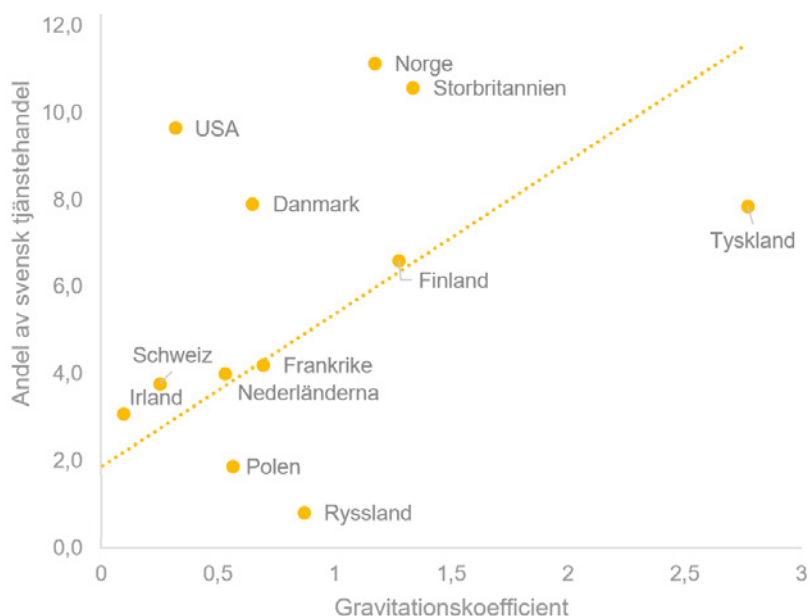
FIGUR 27. GRAVIATIONSMODELLEN TILLÄMPAD PÅ NORSK VARUEXPORT/IMPORT ÅR 2017 (KÄLLA: SSB, VÄRLDSBANKEN SAMT BERÄKNINGAR AV SWECO)



Omfattningen av utrikeshandel med tjänster förklaras antagligen i högre grad av faktorer som språk, kultur och näringslivsstruktur - snarare än närhet och ekonomiernas storlek.

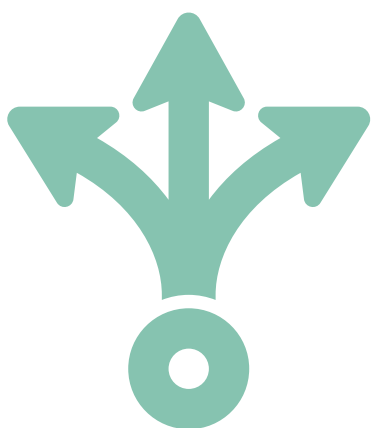
Sambanden mellan gravitationskoefficienten och utrikeshandel med tjänster visar dock inte alls på samma tydliga samband. I detta fall överskattar modellen exempelvis handeln med Tyskland medan handeln underskattas för engelsktalande länder såsom USA och Storbritannien och länder med liknande språk såsom Norge och Danmark. Framförallt underskattar modellen tjänstehandeln mellan Norge och Sverige. Globaliseringen och digitaliseringen skapar helt andra förutsättningar för utrikeshandel med tjänster. Drivkrafterna bakom utrikeshandel med tjänster förklaras antagligen i högre grad av faktorer som språk, kultur och näringslivsstruktur – snarare än närhet och ekonomiernas storlek.

FIGUR 28. GRAVIATIONSMODELLEN TILLÄMPAD PÅ SVENSK TJÄNSTEXPORT/IMPORT ÅR 2017 (KÄLLA: SCB, VÄRLDSBANKEN SAMT BERÄKNINGAR AV SWECEO)



5. Analys och slutsatser

I detta kapitel ges en sammanfattade analys baserad på den statistik som sammanställts i kapitel 3 och 4 samt svaren från intervjupersonerna (se bilaga). Här bör inledningsvis nämnas att det föreligger vissa svårigheter i att dra långtgående slutsatser baserat på den tillgängliga statistiken om interregionala relationer. Det finns till exempel inga siffror på den mellanregionala handeln. Till skillnad från tiden för föregående studie finns det idag statistik över tjänstehandel mellan länder, men denna statistik är inte nedbrytbar på regional nivå. Därför blir mycket av den statistiska kartläggningen en beskrivning av relationerna mellan Sverige och Norge snarare än Stockholm och Oslo.



Det finns tydliga trender i statistiken som indikerar att utbytet mellan Stockholm och Oslo är stort och ökande, samtidigt finns stor potential i att intensifiera relationen.

Trots svårigheterna har det i studiens föreliggande analysdel varit möjligt att dra slutsatser genom att väga samman olika statistiska uppgifter och svar från genomförda intervjuer. Det finns tydliga trender i statistiken som indikerar att utbytena mellan Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen är stora och ökande, samtidigt som det finns stor potential i att intensifiera relationen.

5.1 Starka ekonomier med hög kunskapsintensitet

Statistik över Bruttonationalprodukten (BNP) från år 2016 visar att de nordiska ländernas ekonomier (Sverige, Norge, Danmark, Finland och Island) tillsammans utgör världens 11:e största ekonomi i ett jämförande perspektiv. Denna bild understryks av flera av intervjupersonerna, som betonar de nordiska ländernas gemensamma konkurrenskraft och framhåller att det krävs mer samarbete för att dra nytta av varandras styrkor. Potentialen i att samarbeta finns både inom näringsliv, forskning och inom politiken – på såväl lokal och regional som nationell nivå.

Storstadsregionerna Oslo och Stockholm står för en allt större andel av ländernas befolkning och ekonomi. Detta är till viss del en följd av större trender såsom urbanisering och regionförstoring. Dessa megatrender, tillsammans med strukturomvandlingen från varuproducerande ekonomier till tjänsteekonomier, innebär att Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen, med sina kunskapsintensiva näringsliv, blir allt viktigare tillväxtmotorer i respektive land. Huvudstadsregionernas attraktivitet för både människor och företag tar sig även uttryck i att de nordiska huvudstadsregionerna placerar sig högt i internationella rankingar över livskvalitet och innovation.

Budskapet i intervjuerna är att Stockholms- och Osloregionen har mer att vinna på att samarbeta än att konkurrera.

Andelen som arbetar inom kunskapsintensiva tjänster i Stockholms län och Oslo och Akershus ligger på internationellt sett höga nivåer. I synnerhet utmärker sig de kunskapsintensiva högteknologiska tjänsterna i regionerna med hög sysselsättning inom bland annat informations- och kommunikationsteknologi samt forskning och utveckling. Däremot har Stockholms län en större andel sysselsatta inom övriga kunskapsintensiva företagstjänster, såsom verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik.

IT-sektorn, som länge varit och fortsatt är en stark tillväxtbransch, är stor i både Oslo och Stockholm. Storstadsregionerna hamnar även högt i internationella rankingar över IT-mognad. Utbytena mellan länderna har ökat kraftigt inom just IT, vilket bland annat tar sig uttryck i att norska företag äger en stor andel av de utlandsägda företagen i Sverige. IT-sektorns utveckling och storlek är svår att kartlägga i näringslivsstatistiken, då digitaliseringen blir en allt större och viktigare del inom samtliga branscher, men dess betydelse lyfts i de genomförda intervjuerna.

Även om andelen sysselsatta inom industrin är mindre i storstadsregionerna än i respektive land, så är den ändå betydande räknat i antal sysselsatta. Skillnaderna regionerna emellan är ungefär samma som mellan länderna som helhet, med något större tyngdpunkt på tjänster relaterade till oljeindustrin i Oslo och Akershus och större tyngdpunkt på tillverkning i Stockholms län. Till detta ska läggas att tillverkningsindustrin i storstadsregionerna i högre grad utgörs av högteknologisk tillverkning.

Investeringarna i respektive land speglar i hög grad ländernas näringslivsstruktur. Den svenska investeringsvolymen fördubblades i Norge under perioden 2004–2014, samtidigt som de norska direktinvesteringarna i Sverige tredubblades under samma period. De svenska direktinvesteringarna i Norge sker i synnerhet inom olja och gas, företagstjänster, IT samt i den finansiella sektorn. Norska direktinvesteringar i Sverige sker särskilt inom företagstjänster, telekommunikation, IT och metallproduktion.

Det är inte enbart en stor andel av ländernas ekonomi och tillväxt som är koncentrerad i storstadsregionerna – även en stor andel av ländernas forskning och utveckling sker i Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen. Detta visas tydligt i bland annat statistiken för utgifter på forskning och utveckling. Många topprankade universitet i Europa ligger även i Norden, särskilt i de nordiska huvudstadsregionerna.

Intervjupersonerna bekräftar bilden av att de nordiska länderna sammantaget har ett starkt näringsliv, särskilt inom högteknologiska och kunskapsintensiva tjänster, med många framstående universitet. Det beskrivs vidare finnas en stor potential i ökade samarbeten för att ytterligare stärka de nordiska länderna – och i synnerhet de nordiska huvudstädernas – internationella konkurrens- och attraktionskraft.

Den samlade bilden av såväl statistik som intervjuer säger att ökade samarbeten är nödvändiga för att stärka den gemensamma attraktionskraften. Intervjupersonerna beskriver att Sverige i hög grad riktar fokus ut mot EU och kontinenten (sydöst) medan Norge har mycket av sitt fokus mot väst. De nordiska länderna och städerna upplevs ofta leta partners och samarbeten på längre avstånd internationellt, trots att de bästa samarbetena ofta finns i närheten inom Norden. Exempelvis beskrivs Norden behöva stärka sina relationer för att kunna ta en starkare politisk och ekonomisk position i Europa och EU.

Det sammantagna budskapet i intervjuerna är att regionerna och länderna har mer att vinna på att samarbeta än att konkurrera. Många av ländernas och regionernas styrkor är samma inom både forskning och näringsliv. Däremot anses huvudstadsregionerna i sin respektive storlek ibland för små i ett internationellt perspektiv för att kunna vara i den yttersta framkanten inom varje område. Därför finns det goda skäl till att specialisera sig inom olika områden, då det exempelvis är svårt för universiteten att ha den yttersta spetskompetensen inom alla ämnen. Exempel på områden som skulle vinna på mer samarbeten är inom mer specialiserad sjukvård, strukturerade data och Big Data, grön innovation och startup-miljöer, men även mer politiska samarbeten och erfarenhetsutbyten med avseende på gemensamma utmaningar såsom sociala ojämlikheter och segregation.

Slutsatser:

- Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen blir, till följd av urbaniseringen och näringslivets strukturomvandling, allt viktigare tillväxtmotorer i respektive land
- Ökade samarbeten inom åtskilliga områden är nödvändiga för att stärka den gemensamma attraktionskraften
- Regionerna behöver även stärka specialiseringen inom olika fokusområden, dels inom näringslivet men främst inom forskningen, för att tillsammans kunna vara konkurrenskraftiga internationellt.

5.2 Omfattande handelsrelationer

Redan i den förra rapporten från år 2010 som kartlagde kontaktintensiteten mellan huvudstadsregionerna kunde det konstateras att handelsutbytena mellan länderna var mycket omfattande. Sedan förra rapporten publicerades har handeln mellan länderna fortsatt att öka. Statistiken på varuhandel på regional nivå är begränsad och förknippad med viss osäkerhet, men visar dock på en något minskad varuhandel mellan Norge och Sverige de senaste åren. Huvudstadsregionernas näringsliv har dock sin tyngdpunkt i de kunskapsintensiva tjänsterna. Det finns ingen regional statistik för tjänstehandeln, men statistiken visar dock på en betydande handel mellan länderna – vilket även har ökat väldigt kraftigt de senaste tio åren.



De kulturella och språkliga likheterna mellan Sverige och Norge är en stor fördel för smidiga och värdeskapande tjänstehandelsrelationer.

Denna bild stärks av statistiken med avseende på direktinvesteringarna i respektive land, som påvisar omfattande investeringar inom bland annat IT och företagstjänster, samtidigt som sysselsättningen kraftigt ökat i norskägda företag i Stockholms län. Med tanke på storstadsregionernas stora och växande andel av ländernas ekonomier, med tyngdpunkt på just kunskapsintensiva tjänster, så är det rimligt att anta att en stor del av den växande tjänstehandeln mellan länderna sker mellan Stockholm-Mälardalenregionen och Osloregionen.

Att den svenska tjänsteexporten till Norge är betydligt större än den norska tjänsteexporten till Sverige kan möjligtvis delvis förklaras av att strukturomvandlingen av den svenska ekonomin, från varuproducerande ekonomi till tjänsteekonomi, kommit längre än vad den gjort i Norge. Statistiken tyder på att de kunskapsintensiva företagstjänsterna är mer koncentrerade i Stockholms län än i Oslo och Akershus räknat i andel (och antalet) av de sysselsatta. Samtidigt sker motsvarande strukturomvandling även i Norge och behoven växer av kunskapsintensiv arbetskraft inom olika företagstjänster. Dynamiken i tjänstehandeln skiljer sig en del från varuhandeln och kan i lägre grad förklaras av geografisk närhet och ekonomiernas storlek.

Digitalisering och globalisering underlättar även möjligheten att exportera och importera tjänster, samtidigt som konkurrensen ökar mellan regioner i världen. De kulturella och språkliga likheterna mellan Sverige och Norge är antagligen en stor fördel för smidiga och värdeskapande tjänstehandelsrelationer, samtidigt som dessa relationer i sin tur bidrar till en ökad gemensam konkurrenskraft i den globala ekonomin.

Intervjuerna bekräftar att handelsrelationerna är omfattande och att det finns fortsatt stor potential för ökade relationer. Här nämns bland annat områden såsom Medtech och Fintech.

Slutsatser:

- Handeln mellan länderna är omfattande och har ökat starkt, och såväl statistik som intervjuer pekar på att en stor andel av den starkt växande tjänstehandeln sker mellan just Stockholm-Mälardalenregionen och Osloregionen.
- Regionerna har potential att i betydligt högre grad än idag stärka varandras konkurrenskraft genom såväl investeringar i respektive region som genom ökad varu- och tjänstehandel.

5.3 Ökat resande och betydelsen av stärkt tillgänglighet

Liksom handel och investeringar ökar mellan huvudstadsregionerna, så ökar även resandet regionerna emellan. Resandet var redan väldigt omfattande när förra motsvarande rapport, presenterades år 2010. Sedan dess har resandet fortsatt att öka i hög takt. Flygpassagerartrafiken är omfattande mellan Stockholm och Oslo och har ökat kraftigt. Även antalet hotellövernattningar inom varje land visar på den omfattande kontaktintensiteten. Svenskar är klart dominerande bland de nordiska ländernas befolkning vad gäller övernattningar i Oslo och Akershus. Det är inte fullt ut samma dominans av övernattningar från norrmän i Stockholms län, men även i Sverige är Norge den vanligaste nordiska nationaliteten bland gästnätterna.



Utbytena och resandet mellan huvudstadsregionerna hade kunnat vara än mer omfattande om tillgängligheten hade varit bättre mellan länderna. Såväl tågförbindelser som vägnät mellan Stockholm och Oslo är bristfälliga, vilket framgår av flera studier och befintliga planer för transportsystemet. I bland annat en av Trafikverkets studier bedöms att möjligheterna för utveckling på sträckan Oslo-Stockholm i huvudsak finns för järnvägen, med ett långsiktigt mål på 3 timmars restid mellan Stockholm och Oslo. Den svenska och norska regeringen har även under våren 2018 föreslagit att den befintliga stomnätsskorridoren inom TEN-T "Skandinavien-Medelhavet" ska förlängas till Oslo. Längs korridoren Oslo-Stockholm finns bland annat en stor andel av Sveriges och Norges befolkning, näringsliv och högre lärosäten.

Handel, investeringar och resandet ökar mellan regionerna – och samtidigt visar studier på stor potential i förbättrad tillgänglighet på järnvägen. Denna bild bekräftas även genom intervjuerna. Det beskrivs finnas underlag för bättre tågförbindelser, vilket även hade varit mer hållbart. Förbättrad tillgänglighet och effektivare transporter på järnvägen beskrivs som viktigt för rekrytering av spetskompetenser, ökad handel och godstransporter, ökad produktivitet samt för arbetspendling. I detta sammanhang nämns exempelvis att de geografiska avstånden mellan universiteten är stora i Norden jämfört med på kontinenten, vilket gör att effektiv kommunikation – framför allt med tåg – underlättar för att attrahera forskare och studenter. Förbättrad järnvägsförbindelse skulle, förutom kortare restider, även kunna skapa en större upplevd närhet mellan regionerna och länderna. Tillgänglighet, särskilt med järnväg, är något som står på agendan på lokal, regional och nationell nivå – med förhoppning om och påtryckningar på att sträckan framöver även ska prioriteras av EU.

Slutsatser:

- Resandet mellan huvudstadsregionerna är omfattande och har ökat kraftigt det senaste decenniet – i synnerhet mellan Stockholm och Oslo.
- Det finns stor potential i att stärka tågförbindelsen mellan regionerna, vilket skulle kunna öka förutsättningarna för rekrytering av spetskompetenser, ökad handel och godstransporter, ökad produktivitet, arbetspendling samt bättre miljö och klimat.



5.4 Ett samarbete med stor potential

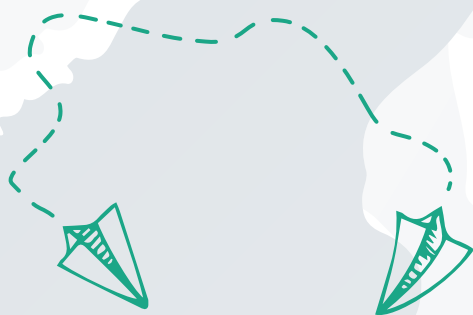
Intervjuerna har bekräftat och fördjupat mycket av det som framkommit i de statistiska kartläggningarna. På vissa områden, där statistik av ibland naturliga skäl inte finns tillgängligt, ger intervjupersonerna några ytterligare perspektiv på kontaktintensiteten och relationerna mellan Stockholm och Oslo, men även mellan Sverige och Norge. Exempelvis beskrivs kunskapen om respektive lands kultur och näringsliv som bristfällig och då framförallt svenskers kunskap om Norge. Det upplevs vara en bristande kännedom om norskägda företags stora närvaro i Sverige. Kulturområdet lyfts även som viktigt för att skapa en större närhet mellan länderna.

Avgörande för relationerna mellan städerna/regionerna är att det finns en gemensam agenda att samarbeta kring, som omfattar flera samarbetsområden och gemensamma projekt, vilket ofta beror på politiska beslut. Till detta tillkommer god tillgänglighet och enkla regelverk som underlättar handel och transporter mellan regionerna.

Möjligheten att finansiera gemensamma forskningsprojekt mellan länderna och regionerna framhävs i intervjuerna. Det beskrivs finnas potential inom flera områden att bedriva gemensam forskning, exempelvis inom klinisk prövning och antibiotikaresistens, men många menar att det är svårt att få riktade bidrag och investeringar för att bedriva gränsöverskridande forskningsprojekt inom Norden. Slutligen lyfter intervjupersonerna vikten av att Norden betraktas som en helhet. Detta avser bland annat gemensam marknadsföring internationellt för att locka viktiga investeringar till Norden, men även fokus och arbetsdelning inom forskning och sjukvård, gemensamma eller liknande datasystem för att kunna vara i framkant inom digitalisering och forskning, och inte minst behoven av gemensam och förbättrad infrastruktur. Relationen mellan huvudstadsregionerna anses vara underutnyttjad, samtidigt som alla är ense om att det finns stor potential i ökade samarbeten.

Slutsatser:

- Det behövs bättre möjligheter att söka finansiering för gemensamma forskningsprojekt inom Norden.
- Norden behöver betraktas som en helhet, vilket bland annat avser gemensam marknadsföring internationellt för att locka strategiska investeringar och etableringar till Norden.



6. Utvecklingspotentialer

Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen har sedan år 2010 haft en fortsatt stark utveckling. Huvudstadsregionerna påverkas i hög grad av de större trenderna i världen. Urbaniseringen och regionförstoringen medför att regionerna växer kraftigt, både ekonomiskt och befolkningsmässigt. Omställningen från varuproducerande industriella ekonomier, med starka kopplingar till oljeindustrin i Norge, till mer kunskapsintensiva tjänsteekonomier medför att storstadsregionernas roll och drivkraft i ländernas ekonomier blivit allt viktigare. Det sker mycket investeringar och handel, särskilt tjänstehandel, mellan Norge och Sverige och både handeln och investeringarna har ökat kraftigt. En stor del av utbytena sker dessutom mellan huvudstadsregionerna – exempelvis syns detta i det stora och växande resandet mellan regionerna och att sysselsättningen i norskägda företag växer i Stockholm.



Till följd av globaliseringen och digitaliseringen ökar både utbytet och konkurrensen mellan världens länder och regioner, vilket innebär att det finns stor potential för samarbeten mellan de nordiska länderna och huvudstadsregionerna för att kunna vara än mer konkurrenskraftiga internationellt. De nordiska länderna beskrivs som små framgångsrika ekonomier, av de personer som intervjuats, men att länderna tillsammans har en större konkurrens- och attraktionskraft. Genom att stärka relationerna skulle länderna också kunna ta en större ekonomisk och politisk position i EU och Europa.

När den förra studien om relationerna mellan Stockholm och Oslo togs fram år 2010 kunde de regionala samarbetsorganens viktigaste bidrag summeras till tre huvudsakliga målsättningar, vilka var att (1) bygga ut infrastrukturen, (2) förbättra lokaliseringsfaktorer för kunskapsintensiva företag och slutligen (3) att attrahera befolkning och främja städernas tillväxt. Dessa rekommendationer kvarstår i allra högsta grad idag, 8 år senare – eftersom de förändringar som de båda regionerna behöver är strukturella och tar lång tid att genomföra.

Trots att det redan sker ett stort och växande utbyte mellan Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen finns det fortfarande stor potential för ökade utbyten. Några områden som även i 2018 års analys framkommer som viktiga rekommendationer för att realisera utvecklingspotentialen är:

Stärkt tillgänglighet

Intervjuer, statistik och andra studier visar på att det finns en tydlig potential i förbättrad tillgänglighet – i synnerhet vad gäller järnvägsförbindelser. Den nuvarande förbindelsen mellan Oslo och Stockholm är bristfällig ur kapacitetssynpunkt och har alltför långa restider. Utbytet mellan regionerna är redan idag högt och stärkt tillgänglighet mellan regionerna med tåg skulle innebära mer hållbara och effektiva transporter. Stärkt tillgänglighet har även stor betydelse för ökad handel, arbetspendling, produktivitet samt i rekrytering av spetskompetenser.

De geografiska avstånden är långa mellan de nordiska storstadsregionerna jämfört med hur det är på kontinenten och för att stärka den gemensamma attraktionskraften krävs uppgraderad transportinfrastruktur. Starkare kopplingar mellan Stockholm och Oslo skulle öka både den faktiska och den upplevda närheten mellan regionerna, vilket är en grundläggande förutsättning för att Stockholm-Mälarsregionen och Osloregionen tillsammans ska kunna växa som internationellt attraktiva storstadsregioner.

Ökade samarbeten

Potentialen i att samarbeta mer, snarare än att konkurrera, är stor. Regionerna utmärker sig med starka kunskapsintensiva och högteknologiska näringsliv, stark innovationskraft och framstående universitet. Däremot är regionerna ibland var för sig för små för att vara i framkant inom många viktiga områden. Huvudstadsregionernas lärosäten skulle genom bättre profilering tillsammans kunna vara mer attraktiva internationellt. Inom sjukvården är viss typ av vård mycket kostsam och i framtiden kan det vara viktigt att kraftsamla viss vård och forskning till vissa platser, detta för att kunna erbjuda sjukvård i världsklass.

Huvudstadsregionerna Oslo och Stockholm har många likheter, både vad gäller styrkor och utmaningar. Exempel på viktiga områden där det finns möjlighet att stärka den gemensamma konkurrenskraften genom samarbeten, särskilt på politisk nivå, är inom innovation och startup-miljöer samt smarta städer.

Det finns även potential i att marknadsföra regionerna mer gemensamt för att öka chanserna att viktiga investeringar och strategiska etableringar hamnar i Norden snarare än att konkurrera om lokalisering till antingen Oslo eller Stockholm. För att denna gemensamma attraktionskraft ska kunna realiseras krävs dock (jfr ovan) att tillgängligheten regionerna emellan stärks markant.

Potentialen i att samarbeta mer är stor. Huvudstadsregionernas lärosäten skulle till exempel genom bättre profilering tillsammans kunna vara mer attraktiva internationellt.

Bilaga – Intervjustudien

I intervjuerna lyfts betydelsen av relationerna mellan Sverige och Norge, särskilt mellan huvudstadsregionerna Stockholm och Oslo. Relationen anses vara underutnyttjad: att det finns stor potential i ökade samarbeten är alltså ense om. Bättre samarbeten i Norden som helhet beskrivs även som viktigt. De nordiska länderna framställs som små framgångsrika ekonomier, men att länderna tillsammans har stor konkurrenskraft. Därför anses länderna behöva stärka sina relationer för att kunna ta en större och viktigare ekonomisk och politisk position i EU och Europa. Huvudstadsregionerna är starka inom forskning och högteknologiska tjänster och regionerna anses ha mer att vinna av samarbeten snarare än konkurrens. Regionerna behöver i högre grad profilera och specialisera sig på olika områden, både inom forskning och näringsliv, eftersom regionerna var för sig anses vara för små för att vara i framkant inom varje enskilt område.

Förbättrad tillgänglighet mellan regionerna (i synnerhet med tåg) och förenklade regelverk beskrivs som viktiga åtgärder för att öka nyttan och värdeskapandet i relationerna. Finansiering av gemensamma forskningsprojekt samt bättre och starkare nätverk och politiska relationer beskrivs som viktigt för att huvudstadsregionerna och länderna ska kunna dra nytta av sin gemensamma konkurrenskraft internationellt. Stockholm och Oslo har många liknande styrkor och utmaningar och tillsammans kan regionerna komplettera varandra, dra lärdom av varandra och hitta lösningar för att kunna bli mer livskraftiga och hållbara städer/regioner.

Genomförda intervjuer

Ett komplement för att beskriva relationen mellan Stockholm och Oslo är genomförandet av intervjuer med representanter från universitet, näringsliv och politik. Följande personer har intervjuats för att få en bredare och djupare beskrivning av kontaktintensiteten mellan regionerna. Totalt har tio intervjuer genomförts:

- Anna-Karin Larsdotter, Transportchef, ABB
- Björn Rosengren, Styrelseordförande, Norsk-Svenska Handelskammaren Stockholm
- Irene Svenonius (M), Finanslandstingsråd, Stockholms läns landsting
- Jan Gulliksen, Professor och Vice president för digitalisering, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
- Jan Valeskog (S), Stadsbyggnadsborgarråd, Stockholms stad

- Kai Eide, Styrelseordförande, Norsk-Svenska Handelskammaren Oslo
- Maria Rankka, VD, Stockholms Handelskammare
- Ole Petter Ottersen, Rektor, Karolinska Institutet
- Ragnhild Solheim, Forskningsdirektör, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU)
- Tor Henrik Andersen, Byrådssekreterare för Raymond Johansen (Byråledare Oslo kommun)

Följande frågor har använts som stöd i intervjuerna:

- Hur ser ert utbyte ut mellan Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen (Sverige Norge)?
- Inom vilka områden är utbytena som störst?
- Hur har utbytet/relationerna förändrats över tid? Vad beror det på?
- Hur ser ni på den framtida relationen?
- Vilka är utmaningarna och möjligheterna för ett utökat utbyte/förstärkt relation?
- Inom vilka områden ser ni att det finns potential/värde för ökat samspel?
- Vilka insatser/åtgärder anser ni vara viktiga för ökad kontaktintensitet?
- Vad skulle kunna påverka samspelet/relationen negativt?
- Hur prioriterat är samspelet mellan just Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen? Finns det andra regioner som är mer prioriterade? Vad beror det på i sådana fall?
- Några övriga reflektioner och synpunkter?

Nedan följer en sammanställning av vad som framkommit i intervjustudien.

Viktig men underutnyttjad relation

Intervjupersonerna är ense om att relationen mellan regionerna Stockholm och Oslo, men även mellan länderna, är viktig för städernas och ländernas konkurrenskraft och välbefinnande. De nordiska länderna framställs sammanlagt ha ett starkt näringsliv, i synnerhet inom högteknologiska och kunskapsintensiva tjänster, med många framstående universitet.

”Det finns mycket större avstånd mellan universiteten i Norden än mellan universiteten på kontinenten. För att Norden ska vara attraktiv för forskare och studenter, måste effektiv kommunikation (bättre tågförbindelser är särskilt viktiga) och starkt samarbete kompensera för geografiskt avstånd.”
//Ole Petter Ottersen, rektor Karolinska Institutet

Utbytena mellan länderna ökar, till exempel sker betydande investeringar från både svenskt och norskt håll i grannlandet och handeln mellan länderna är hög. Trots detta beskrivs intensiteten i relationen mellan Sverige och Norge som långt ifrån vad den borde eller kunde vara. Den senaste tidens utveckling upplevs däremot som positiv, både vad gäller de kulturella utbytena och en allt starkare koppling mellan huvudstädernas näringsliv.

”SVERIGE FÖRSTÅR INTE STORHETEN MED NORGE”

Många av de svenska intervjupersonerna lyfter att Sverige borde rikta blicken mer mot Norge. En förklaring till att Sverige har haft sämre kunskap om Norge än tvärtom beskrivs vara den språkliga förståelsen, då norrmän enligt flera intervjuade förstår svenska bättre än vice versa, något som förklaras av närvaron av svensk tv i Norge. Svensk tv i Norge är även en möjlig delförklaring till att norrmän upplevs ha bättre kännedom om Sverige än vice versa. Svenskar upplevs ha dålig kännedom om närvaron av norska företag i Sverige och Stockholm, trots att företagen till storleken är lika stora eller större än sina konkurrenter på den svenska marknaden. Bristen på kännedom gäller även för välkända företag, då svenskar inte känner till att stora välkända företag är norskägda. Denna bild delas delvis också av de norska intervjupersonerna. Norge är en stor handelspartner med Sverige, men detta anses inte återspeglas i svenskarnas tankegångar kring relationen med Norge.

Ett annat exempel som lyfts i detta sammanhang är filmindustrin, där särskilt den norska filmindustrin inte upplevs som tillräckligt välkänd i Sverige. Samtidigt beskrivs kulturområdet som viktigt för att skapa närhet mellan länderna och regionerna. Utvecklingen anses ha varit positiv på senare år, vilket upplevs som hoppgivande för de framtida relationerna.

Norge beskrivs även av de svenska intervjupersonerna som ett framgångsrikt land på flera andra områden. Lyckade exempel som nämns är hur Norge förvaltar intäkterna från oljeindustrin och hur landet varit framgångsrikt i utvecklingen av fiskenäringen. Det betonas även att det finns fler norska företag i Sverige än tvärtom. Det finns mycket kapital i Norge och stark innovationskraft i Stockholm, vilket storstadsregionerna tillsammans kan dra mer nytta av. Framförallt Sverige bör vara mer öppet för norska initiativ, enligt flera av intervjupersonerna.

FOKUS RIKTAS OFTA MOT EU PÅ BEKOSTNAD AV DE NORDISKA RELATIONERNA

Sverige, och även Danmark och Finland, riktar mycket av sitt fokus mot EU. Det är inte konstigt, men det beskrivs som olyckligt då det anses finnas mycket att hämta i de nordiska samarbetena. Det anses även vara felaktigt att

betrakta Norden och EU som motsatser, då det nordiska samarbetet snarare är en förutsättning för att stärka den nordiska konkurrenskraften i bland annat näringsliv och forskning i ett europeiskt och internationellt sammanhang. De nordiska länderna och städerna är vana att leta partners och samarbeten på längre avstånd internationellt, trots att de bästa samarbetena ofta finns i närheten inom Norden.

Det är dock inte alla som delar bilden av att mycket av fokuset mot EU är på bekostnad av relationerna mellan de nordiska huvudstäderna. Bland annat beskrivs relationen på politisk nivå mellan huvudstäderna som god med ökad kontaktintensitet den senaste tiden. Sammantaget är trots allt bilden, både från svenskt och norskt håll, att ländernas olika förbindelser med EU kan vara en utmaning. Det upplevs fortfarande som att Sverige blickar mer mot EU och kontinenten (sydöst) medan Norge har mycket av sitt fokus mot väst.

Tidigare var det lättare att söka finansiering gemensamt för forskningsprojekt, men kraven för EU-finansiering gör det idag svårare för enbart de nordiska länderna att söka stöd tillsammans. Samtidigt lyfts ökad finansiering från bland annat Nordiska ministerrådet som viktig för att stärka de nordiska samarbetena och ländernas gemensamma konkurrenskraft. Det anses att Norden skulle kunna vara ett internationellt starkt flaggskepp med betydande export inom flera branscher och forskningsområden, däribland Life science och andra högteknologiska tjänster, om samarbetena mellan regionerna förbättrades. Exempelvis fler gemensamma flaggskeppsprojekt inom forskning skulle kunna stärka regionernas internationella konkurrenskraft.

De nordiska länderna behöver agera mer enhetligt utåt i världen för att kunna vara mer framgångsrika. Att ha fokus på andra tillväxtmarknader i världen går att kombinera med ett fokus på relationerna med de nordiska grannländerna.

”Norden, och även NB8 (Nordic-Baltic Eight), behöver stärka sina relationer och ta en starkare gemensam politisk position i Europa och EU. Norden är en stor, och skulle kunna vara en större, ekonomisk och politisk kraft tillsammans.”
//Maria Rankka, vd Stockholms handelskammare

ÖKADE SAMARBETEN PÅ POLITISK NIVÅ

De politiska kontakterna mellan Oslo och Stockholm beskrivs som goda av intervjupersonerna och som ökande. Ökningen av kontaktintensiteten beskrivs bero på två saker: personligt engagemang och att det finns något konkret att samarbeta kring. Intensiteten av relationerna påverkas i hög grad av att de politiska ledarna har goda relationer (personkemi) eller känner varandra sedan tidigare. Avgörande är även att städerna/regionerna har en gemensam agenda att samarbeta kring, vilket beror

på politiska beslut. En bred agenda som omfattar flera samarbetsområden och gemensamma projekt är en fördel. De senaste åren har det varit mycket samarbeten/utväxlingar vad gäller transportområdet, vilket beskrivs som framgångsrikt och visar sig tydligt i bland annat Norges nationella transportplan. Det sker dock samarbeten även på fler fronter, exempelvis inom teknikområdet.

Det mesta utbytet mellan Oslo och Sverige sker med Göteborg. Både politiskt och administrativt. Några exempel på samarbeten som Oslo har med andra städer är Hackney (London), Austin (Texas) och Shanghai vad gäller start-ups och acceleratorer.

Detta synsätt vad gäller internationella samarbeten gäller även Stockholm, där alla städer ses som potentiella samarbetspartners om det finns något konkret att samarbeta kring. För Stockholms del beskrivs ibland Köpenhamn ”mentalt” ligga närmare Stockholm än Oslo, trots att avståndet egentligen är kortare till Oslo och att den språkliga förståelsen är bättre mellan Sverige och Norge.

Regionerna har mycket att vinna i att samarbeta mer

Det finns en del intern konkurrens mellan de nordiska huvudstadsregionerna. Konkurrens är inte nödvändigtvis dåligt, men det finns mycket att vinna i ökat samarbete. Ett exempel som lyfts är utgången i striden om att få den europeiska läkemedelsmyndigheten EMA till Stockholm, där även Köpenhamn var en kandidat. Amsterdam blev det slutgiltiga valet för myndigheten. Här kunde utfallet möjligtvis blivit något annat om de nordiska länderna hade kunnat samlas i ett förslag och samtidigt marknadsföra den nordiska regionens gemensamma styrka och konkurrenskraft på området. Det beskrivs som viktigt att lyfta blicken och se den skandinaviska kontexten.

”Vi behöver tänka bort landsgränserna, då det är viktigt att se den skandinaviska kontexten. Vi har en stark gemensam konkurrenskraft och det viktiga är att investeringar, strategiska etableringar med mera hamnar i Skandinavien snarare än att de måste ligga just i Oslo eller Stockholm.”
//Irene Svenonius, finanslandstingsråd Stockholms län

Intervjupersonerna är i hög grad ense om att det finns flera områden där huvudstadsregionerna skulle vinna på att ha olika fokus i sin specialisering och inom vilka områden man ska ha den absoluta spetskompetensen. Detta gäller bland annat universiteten, då det är svårt att upprätthålla spetskompetens inom alla ämnen. Även inom sjukvården beskrivs den framtida potentialen för ökade samarbeten vara stor.

EXEMPEL: SJUKVÅRDEN

Det beskrivs som viktigt att samarbeta mellan regionerna/länderna, snarare än att konkurrera, för att upprätthålla kompetens och en sjukvård i världsklass. Viss sjukvård kostar mycket och i framtiden kan det vara viktigt att kraftsamla viss vård och forskning till vissa platser. För att få den bästa vården kan det därmed vara nödvändigt att samla kompetens och investeringar för viss typ av vård på utvalda platser och patienter kan behöva resa till ett annat nordiskt land för att få den bästa vården. Mer och större samarbeten mellan regionerna och länderna beskrivs som viktigt för att kunna göra gemensamma prioriteringar kring var mer specialiserad vård ska ligga. Även god tillgänglighet mellan regioner är viktigt i detta sammanhang. Tillsammans kan Skandinavien ha en sjukvård i världsklass, men att vara i framkant blir svårare om länderna anser att varje land ska ha all teknik och kompetens.

EXEMPEL: FORSKNING OCH UTBILDNING

Det upplevs finnas mer synergier än konkurrens mellan universiteten i huvudstäderna, vilket är något regionerna och dess lärosäten kan bli mycket bättre på att nyttja. Ett exempel är inom området klinisk prövning där samarbeten inom Norden, särskilt mellan Stockholm och Oslo, är viktigt för att kunna bedriva bättre forskning. Ett annat exempel är forskning inom antibiotikaresistens, där det också finns mycket att vinna på forskning över region- och landsgränser. Samarbetena mellan lärosätena i Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen beskrivs även kunna vinna på bättre arbetsfördelning och profilering, där det ibland är bättre att universiteten specialiserar sig på vissa forskningsområden istället för att försöka vara starka på många områden. På så vis kan regionerna med deras lärosäten skapa bättre förutsättningar för nordisk forskning i världsklass.

Samarbetena mellan näringsliv och akademi skulle också kunna bli bättre inom regionerna, men även mellan regioner. Ett exempel är genom att bedriva mer implementeringsforskning⁵⁵.

Det upplevs idag vara tämligen litet utbyte mellan universiteten i regionerna/länderna, baserat på utbytet av norska studenter i Sverige och vice versa. Mer samarbeten mellan universiteten skulle också möjligtvis kunna öka utbyten av studenter som väljer att studera i grannlandet.

Trots att många anser att lärosätena skulle kunna samarbeta mer, lyfts även att det redan idag finns en hel del samarbeten. Exempelvis har Norges miljö- och biovetenskapliga universitet (NMBU) i Oslo samarbeten

inom jordbruk och skogsbruk med gemensamma publikationer med bland annat Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Stockholms universitet. Finansiering, men även personliga insatser och (ärvda) relationer, lyfts av många som avgörande för intensiteten i utbyten och samarbeten.

Det finns även andra samarbeten som beskrivs som centrala. Samarbetena mellan Oslo och Göteborg lyfts särskilt fram, bland annat på grund av närhet till starka forskningsmiljöer med goda exempel såsom MedCoast Scandinavia med syfte att stärka och utveckla biomedicinska sektorn inom regionen Göteborg-Oslo (GO). Andra forskningssamarbeten mellan länderna som nämns är exempelvis relationerna mellan Kungliga Tekniska högskolan (KTH) och Norges tekniska och naturvetenskapliga universitet (NTNU) i Trondheim.

EXEMPEL: IT OCH DIGITALISERING

Digitaliseringen lyfts fram som ett intressant område med potential för utvecklat samarbete mellan storstadsregionerna. Länderna och regionerna kan komplettera varandra genom att bland annat arbeta för mer utvecklade, delvis gemensamma, datasystem för att bättre samla och hantera information – exempelvis vad gäller nationella vårdssystem. Detta skulle skapa förutsättningar för bättre verksamheter, särskilt inom offentlig sektor. Det behövs ett helhetsgrepp för att skapa strukturerade data och bättre tillgång till Big Data. Detta beskrivs kunna ge förutsättningar för bättre forskning nationellt, vilket även förenklar forskningssamarbeten inom Norden. Inom näringsliv och forskning finns även områden där länderna kunde dra mer nytta av varandra i huvudstadsregionerna, bland annat inom Medtech och Fintech. Överlag beskriver intervjupersonerna att det finns mycket mer att vinna på samarbeten snarare än konkurrens.

EXEMPEL: GEMENSAMMA STYRKOR OCH UTMANINGAR

I det politiska utbytet finns potential till mer samarbete kring gemensamma samhällsutmaningar. Stora utredningar kring skandinaviska samarbeten utan lokal förankring anses inte givande, medan tydliga styrningsdokument att jobba utifrån är till större fördel. Ibland är det konkurrens mellan de norska och svenska regionerna, men i många fall är regionerna att betrakta som mer allierade. Det krävs samarbeten för att locka till sig investeringar och kompetenser, då länderna globalt kan uppfattas som en gemensam marknad. Det anses vara särskilt viktigt att samarbeta inom befintliga processer, snarare än att sätta upp hårda och ambitiösa mål som blir svåra att följa upp.

De nordiska huvudstäderna har många likheter, både vad gäller styrkor och utmaningar. Det bör finnas stor

potential att samarbeta kring mer ”mjuka” områden såsom sociala ojämlikheter och segregation, grön innovation och start-up miljöer. Andra områden för möjliga samarbeten är smarta städer och infrastruktur.

Större likheter än skillnader

Det finns stora likheter mellan Sverige och Norge samt mellan Oslo och Stockholm, vilket talar för betydligt mer samarbeten. Ländernas kulturer och språk är på många sätt likartade. Det finns även likheter i huvudstadsregionernas näringsliv och forskning, med bland annat stark profilering inom högteknologiska kunskapsintensiva tjänster. Självklart finns även skillnader som är av betydelse och behöver beaktas. Länderna nämns bland annat ha olika arbetstider, med exempelvis kortare arbetstider i Norge. Skilda prisnivåer beskrivs även kunna försvåra mobiliteten något.

I synnerhet många svenskar bor och pendlar till Norge för att arbeta. Rörligheten mellan regionerna är en förutsättning för att kunna dra nytta av varandra och stärka den gemensamma konkurrenskraften.

Det finns betydande handel mellan länderna, både varuhandel och en växande tjänstehandel, men att bedriva handel mellan regionerna beskrivs vara bitvis komplicerat. Regelverket skulle kunna förenklas och bli ännu smidigare. Exempelvis beskrivs det som att det bör finnas tillgängliga tullstationer vid gränsen som förenklar införtullning och inte enbart automatisk klarering.

Trots att det finns betydande likheter mellan länderna upplevs bland annat det politiska klimatet ibland som en risk för de framtida relationerna. Exempelvis kan främlingsfientliga partier bidra till en ökad ”vi och dom”-känsla, vilket kan vara en riskfaktor för ökade relationer och samarbeten.

Tillgängligheten är viktig

Samtliga intervjupersoner lyfter tillgängligheten mellan regionerna som en av de mest centrala faktorerna för ökade relationer och samarbeten. Det handlar i hög grad om bättre och snabbare tågförbindelser mellan storstadsregionerna Oslo och Stockholm. Resandet mellan regionerna är redan idag betydande och växer, men mycket går via flyget. Det finns underlag för bättre tågförbindelser, vilket även skulle medföra ett mer hållbart resande. Förbättrad tillgänglighet beskrivs även som viktig för rekrytering av spetskompetenser, exempelvis forskare. Stärkt infrastruktur mellan Oslo och Stockholm skulle vara positivt, men även förbättrade kommunikationer till/från de andra nordiska huvudstäderna skulle stärka konkurrenskraften – både från ett rekryteringsperspektiv och ett samarbetsperspektiv.

⁵⁵ Implementeringsforskningen undersöker själva processen att implementera forskningsresultat i samhället. Se exempelvis definition från Peters et al. (2013) "Implementation research: what it is and how to do it".

För näringslivet kan förbättrad tillgänglighet vara av stor betydelse för ökad handel, arbetspendling och produktivitet. För delar av näringslivet i Stockholm-Mälarenregionen och Osloregionen, men även i Sverige och Norge, beskrivs infrastrukturen som avgörande för effektiva transporter. Det handlar både om godstransporter och arbetspendling, som redan idag är omfattande för en del företag. Idag beskrivs det inte finnas någon lämplig järnvägssträcka för export/import utan företag är istället hänvisade till vägtransporter i hög grad. E16 anses exempelvis vara i dåligt skick och olämplig för tung trafik. Idag görs även vissa transporter sjövägen.

Få gränshinder och snabba hållbara transporter är grundläggande faktorer för att möjliggöra ökat utbyte mellan länderna och storstadsregionerna. Att kunna resa mellan de två storstadsregionerna på kort tid – under tre timmar – är nödvändigt för att tågtrafiken ska kunna vara konkurrenskraftig.

I detta sammanhang aktualiseras även balansen mellan snabba restider mellan huvudstadsregionerna (få mellanliggande stopp) och tillgänglighet även för mellanliggande regioner (längre restid mellan huvudstadsregionerna). Även frågan om ban- och tågtyper nämns: en del anser att ett snabbtåg hade varit bättre, men samtidigt även en betydligt dyrare investering. Höghastighetsjärnväg anses vara en lönsam samhällsekonomisk investering på längre sikt. Det finns även andra förbindelser som är viktiga vad gäller effektiv kommunikation mellan länderna, såsom kommunikationen mellan Oslo-Göteborg samt Kiruna-Narvik.

Förbättrad kommunikation med tågtrafik är en aktuell fråga även på politisk nivå mellan städerna. Ökad tillgänglighet mellan Oslo och Stockholm anses vara viktig för ökade utbyten. I synnerhet på politisk nivå nationellt bör denna sträcka prioriteras. Det skulle då även bli lättare och skapa större incitament för städerna att stärka kontakterna. Det konstateras dock att ökad tillgänglighet inte är en förutsättning för ökade utbyten. Förbättrade kommunikationer skulle, förutom kortare restider, även kunna skapa en större upplevd närhet mellan regionerna och länderna. Avslutningsvis noterar intervjupersonerna vikten av att Norden betraktas som en helhet, i synnerhet vad avser behoven av gemensam och förbättrad infrastruktur som kan skapa större arbetsmarknadsregioner och en närhet mellan de nordiska huvudstadsregionerna. En lågkonjunktur i Sverige är dock en riskfaktor för investeringar i infrastruktur. När tillgängligheten mellan regionerna ska förbättras anses även ny teknologi vara central, såsom autonoma fordon och mer eldriven fordonsflotta. Oavsett vilka teknikskiften som väntar, finns det en enighet bland intervjupersonerna kring behovet av en ökad tillgänglighet mellan regionerna.

De nordiska länderna behöver agera mer enhetligt utåt i världen för att kunna vara mer framgångsrika. Att ha fokus på andra tillväxtmarknader i världen går att kombinera med ett fokus på relationerna med de nordiska grannländerna.

Källförteckning

- Boston Consulting Group (2015) The 2015 BCG e-Intensity Index
- Boverket (2012) En urbaniserad värld. Vision för Sverige 2025
- Business Sweden (2017) Market Outlook Norge
- Department of Economic and Social Affairs (2014) World Urbanization Prospects United Nations ST/ESA/SER.A/352
- En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016
- Ericsson (2016) Networked Society City Index 2016
- EU-kommissionen (2017) Regional Innovation Scoreboard 2017
- EU-kommissionen (2018) European Innovation Scoreboard 2018
- Karel De Gucht (2012) Trading in Value and Europe's Economic Future
- Länsstyrelsen Stockholm (2017) Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter
- Nordiskt samarbete. 10 fakta om Norden och det nordiska samarbetet. <https://www.norden.org/sv/information/10-fakta-om-norden-och-det-nordiska-samarbetet> (hämtat 2018-06-28)
- Nordregio report 2016:1. State of the Nordic region 2016
- OECD. Better Life Index. <http://www.oecdbetterlifeindex.org> (hämtat 2018-06-28)
- Osloregionen, Regionplanekontoret Stockholms läns landsting och Mälardalsrådet (2010) Stockholm Oslo. En kartläggning av kontaktintensiteten mellan de två huvudstadsregionerna
- Regeringskansliet (2014) Strategiska trender i ett globalt perspektiv - 2025: en helt annan värld?
- Region Värmland (2016) Gränspendling Sverige-Norge 2013
- SCB (2013) Globala värdekedjor och flytt av verksamhet
- Shanghai Ranking Consultancy (2017) Academic Ranking of World Universities 2017
- SOU (2016) Entreprenörskap i det tjugoförsta århundradet. SOU 2016:72, Del 1
- Stiftelsen för strategisk forskning (2014) Vartannat jobb automatiseras inom 20 år
- Stockholms läns landsting (2016) Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte
- Sweco (2014) Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2014
- Sveriges regering. Förlängning av transportkorridor till Norrland och Norge. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/forlangning-av-transportkorridor-till-norrland-och-norge> (hämtat 2018-03-21)
- Trafikverket (November 2017) Åtgärdsvalsstudie stråket Stockholm–Oslo

Statistikkällor

- Avinor, <https://avinor.no/flyplass/oslo/> (www.osl.no)
- Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- Statbank Norden, <http://norden.statbank.dk>
- Statistisk sentralbyrå, <https://www.ssb.no/>
- Statistiska Centralbyrån, <https://www.scb.se/>
- Swedavia, <https://www.swedavia.se/>
- Tillväxtanalys, <http://www.tillvaxtanalys.se/publikationer/statistik.html>
- Tillväxtverket, <https://tillvaxtverket.se/statistik/>
- Världsbanken, <https://data.worldbank.org/>



MÄLARDALSRÅDET

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.



Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting har det övergripande ansvaret för den regionala utvecklingsplaneringen i länet och arbetar för att stärka Stockholmsregionens attraktivitet. Arbetet tar avstamp i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2050. Visionen är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion.



Osloregionen

Osloregionen er en samarbeidsallianse som består av ca. 80 kommuner og fem fylkeskommuner. Målet er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.

Vi arbeider med å:

- påvirke faktorer som gjør Osloregionen konkurransekraftig og bærekraftig, det vil si å gjøre Osloregionen bedre.
- profilere og markedsføre Osloregionen, nasjonalt og internasjonalt, det vil si å gjøre Osloregionen bedre kjent.

OSLO-STHLM 2.55

Oslo-Stockholm 2.55 AB är ett bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun. Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan.