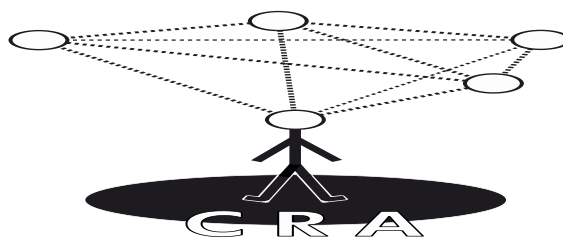


VÄSTRA GÖTALANDS KONKURRENSKRAFT I SKANDINAVISKT PERSPEKTIV – energiproduktion i Norge som drivkraft



**Centrum för Regional Analys
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet**

Sten Lorentzon

Working Paper 2013:1

www.cra.handels.gu.se

FÖRORD

Olje- och gasfyndigheterna utanför den norska kusten väckte tidigt förhoppningar om ökad integration mellan Norge och Sverige. Exempelvis belystes vid seminarium om Nordsjöoljan vid Kulturgeografiska institutionen i Göteborg våren 1975 hur oljeutvinningen kunde påverka den ekonomiska utvecklingen i Norge och Sverige. Särskilt intresse ägnades konsekvenserna för Bohuslans framtid. Frågan var het. Dåvarande Volvo-chefen Pehr Gyllenhammar föreslog fusion av norsk oljeproduktion med svensk fordonsindustri. Vid exkursion till Norge (medarbetare vid Kulturgeografiska institutionen) med besök på energidepartementet försommaren 1978 diskuterades var en ny Volvo-fabrik skulle lokaliseras. Norrmännen betonade ambitionen att inte låta oljan styra den norska ekonomin. Målsättningen var och är att diversifiera näringslivet och att säkra gjorda investeringar.

Ett inslag i dessa ansträngningar är norska Statens pensionsfond (Oljefonden), som bildades 1990. Efter en dramatisk värdeökning under 2000-talet är den världens största förmögenhetsfond och är genom sin storlek ett strategiskt verktyg för långsiktig avkastning av intäkter från Norges olje- och gasexport. Nuvarande signaler antyder att fondpengar ska prioritera mindre företag framför större. Detta väcker frågor kring var utveckling av företag kan ske och antyder att miljöer utanför de etablerade kan väcka Oljefondens intresse. Finns tecken på att norskt kapital i ökad utsträckning söker avkastning i näraliggande Västra Götaland? Finns i skandinaviskt perspektiv särdrag, som kan medverka till ökad integration av södra Norge och Västra Götaland? Frågor som belyses i denna studie.

Arbetet är genomfört vid CRA (Centrum för Regional Analys) vars syfte är att tillhandahålla mångfacetterad kunskap om lokala och regionala förutsättningar för Västra Götalands konkurrenskraft. Rapporten baseras delvis på tidigare studier av hur samverkan i polycentriska Ortsstrukturer i Västra Götaland kan medverka till ökad attraktionskraft. Här vidgas perspektivet mot möjligheterna att genom ökad integration stärka konkurrensförmågan av hela området Västra Götaland och södra Norge.

För kritiska och konstruktiva synpunkter vill jag särskilt tacka Åke Forsström, Urban Fransson och Jerry Olsson samt övriga deltagare i CRA.

Göteborg i april 2013

Sten Lorentzon

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

1	SCENFÖRÄNDRINGAR I OMVÄRLDEN	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Disposition	4
2	TEORETISK REFERENS RAM, UTGÅNGSPUNKTER OCH ANSATS	5
2.1	Teoretisk referensram och begrepp	5
2.2	Konkurrenskraft mot bakgrund av teknologiska förändringar - internationellt perspektiv	7
2.3	Konkurrenskraft mot bakgrund av organisationsstruktur - skandinaviskt perspektiv	9
2.4	Nätverkssamhälle - människan som huvudaktör	10
2.5	Ansats och frågor	12
3	ENERGIPRODUKTION I NORGE – DRIVKRAFT FÖR VÄSTRA GÖTALANDS UTVECKLING	14
3.1	Inledning	14
3.2	Unikt geografiskt fenomen	14
3.3	Unika Norge	16
3.4	Petroleumsektorn i Norge	17
3.5	Oljefonden	21
3.6	Framtidsblick	24
3.7	Sammanfattning	25
4	GEOGRAFISKA SÄRDRAG I VÄSTRA GÖTALAND OCH SÖDRA NORGE	27
4.1	Inledning	27
4.2	Befolkningstäthet	27
4.3	Västra Götaland och södra Norge i skandinaviskt perspektiv	28
4.4	Centralortsstruktur och kommunikation samt transportutbyte	30
4.5	Västra Götaland - polycentrisk struktur	32
4.6	Södra Norge - monocentrisk struktur	33
4.7	Sammanfattning	35

5	NORSKA INVESTERINGAR – GEOGRAFISKA AVTRYCK	37
5.1	Inledning	37
5.2	Gränsöverskridande samarbete	38
5.3	Utvinning av olja och gas i Nordsjön - bas för investeringar i Sverige	40
5.4	Norges starka ekonomi - förutsättning för gränshandel och husköp	43
5.5	Gränshandel och husköp	45
5.6	Sammanfattning	47
6	INTEGRATION I NÄTVERK – KONKURRENSFAKTOR I SKANDINAVISKT ORTSPERSPEKTIV	49
6.1	Inledning	49
6.2	Infrastruktur för transporter	50
6.3	Nätverk på olika nivåer	53
6.4	Ortsavstånd - väg och tid	54
6.5	Ortsavstånd - järnväg och tid	56
6.6	Arbetsmarknad i samspel	57
6.6.1	Inledning	57
6.6.2	Nationell nivå – Norge och Sverige	58
6.6.3	Regional nivå - södra Norge och Västra Götaland	59
6.7	Pendlingsmönster	62
6.8	Godsflöden och trafikgenerering	68
6.9	Sammanfattning	71
7	SAMMANFATTANDE RESULTAT OCH SLUTSATSER	74
8	REFLEKTIONER	80
	BILAGA 1: FÅGEL- OCH VÄGAVSTÅND SAMT KÖRTID MELLAN ORTER MED FLER ÄN 20 000 INVÅNARE ÅR 2010 LOKALISERADE UTANFÖR DE STÖRRE ORTERNAS OMLAND	83
	BILAGA 2: IN- OCH UTPENDLARE FÖR KOMMUNERNA OSLO, MOSS, SARPSBORG, HALDEN, GÖTEBORG, BORÅS, TROLLHÄTTAN, LIDKÖPING OCH SKÖVDE	86
	REFERENSER	88

1 SCENFÖRÄNDRINGAR I OMVÄRLDEN

1.1 Bakgrund och syfte

Anfallet på Israel i oktober 1973 skakar världsekonomin. Rikligt flöde av billig olja upphör. Oljekranarna dras åt. Priset på olja stiger från 3 till 12 dollar per fat. Förhandlingar inleds mellan OPEC och USA:s utrikesminister Henry Kissinger. Oenighet om oljepriset medförde dock att förhandlingarna sprack. Som motvikt till OPEC skapas i november 1974 IEA (International Energy Agency). Målsättningen är att minska oljeberoendet av i synnerhet olja från Mellanöstern. Ansträngningar att finna olja och gas i politiskt stabila områden ökar samtidigt som satsningar görs på teknik för att pumpa upp olja offshore (Odell 1986). Konsekvenserna är särskilt stora i Skandinavien där Norge men även Danmark växer fram som olje- och gasproducenter.

Investeringarna i olje- och gasproduktion i Nordsjön förutsätter höga energipriser. De kraftiga höjningarna 1973/74 följdes av viss stabilisering. Men oljepriset kom åter att skjuta i höjden vid 1970-talets slut orsakat av shahens fall i Iran och kriget mellan Irak och Iran. Därefter var prisnivån lägre under 1980- och 1990-talen, medan betydligt högre priser har kännetecknat 2000-talet (BP Statistical Review 2012). I Skandinavien har också stora fyndigheter varit avgörande för offshore-satsningarna. Men här finns även ett framgångsrikt risktagande, som bekräftas av stor export av olja och gas.

Intäkter under särskilt senare år har gjort Statens Pensionsfond (Oljefonden) i Norge till världens största statliga förmögenhetsfond. Förlorad förmögenhet genom satsningar på aktier och obligationer vid den senaste finanskrisen har ökat intresset för alternativa investeringar i bl a infrastruktur för transporter. Denna fråga avser också eventuella satsningar på höghastighetståg från Norge till kontinenten; en fråga som aktualiserades av att Europa drabbades av askmoln från vulkanutbrott på Island våren 2010. Sårbarheten med flyg blev uppenbar.

Till förändringarna i omvärlden hör EU:s utvidgning. År 1995 blev Sverige medlem. Därmed lyftes olika regioners konkurrenskraft fram som en viktig del i ansträngningarna att stimulera ekonomisk utveckling. Ambitionen att stärka regional konkurrenskraft omfattar även stöd till gränsregioner mellan EU- och icke EU-land såsom mellan Sverige och Norge. Integration förutsätter bra infrastruktur för transport och kommunikation. En myriad av kontakter sker där noder och länkar formar nätverk på olika geografiska nivåer.

Med hänsyn till geografisk nivå varierar önskemålen. På den internationella nivån ges förbindelser via flyg hög prioritet. Nationellt och regionalt är tåg-

och bussförbindelser särskilt viktiga, medan bilen ofta är enda färdssättet i glest bebyggda områden. I stadsbygd är gång- och cykel givna transportsätt. Med godsflöden i fokus är båt, tåg och lastbilar väsentligaste alternativ. Överföring av information ställer krav på väl utbyggda bredband men även på lättillgängliga mötesplatser för överföring av informell ostrukturerad information. Utmaningen omfattar även miljökrav.

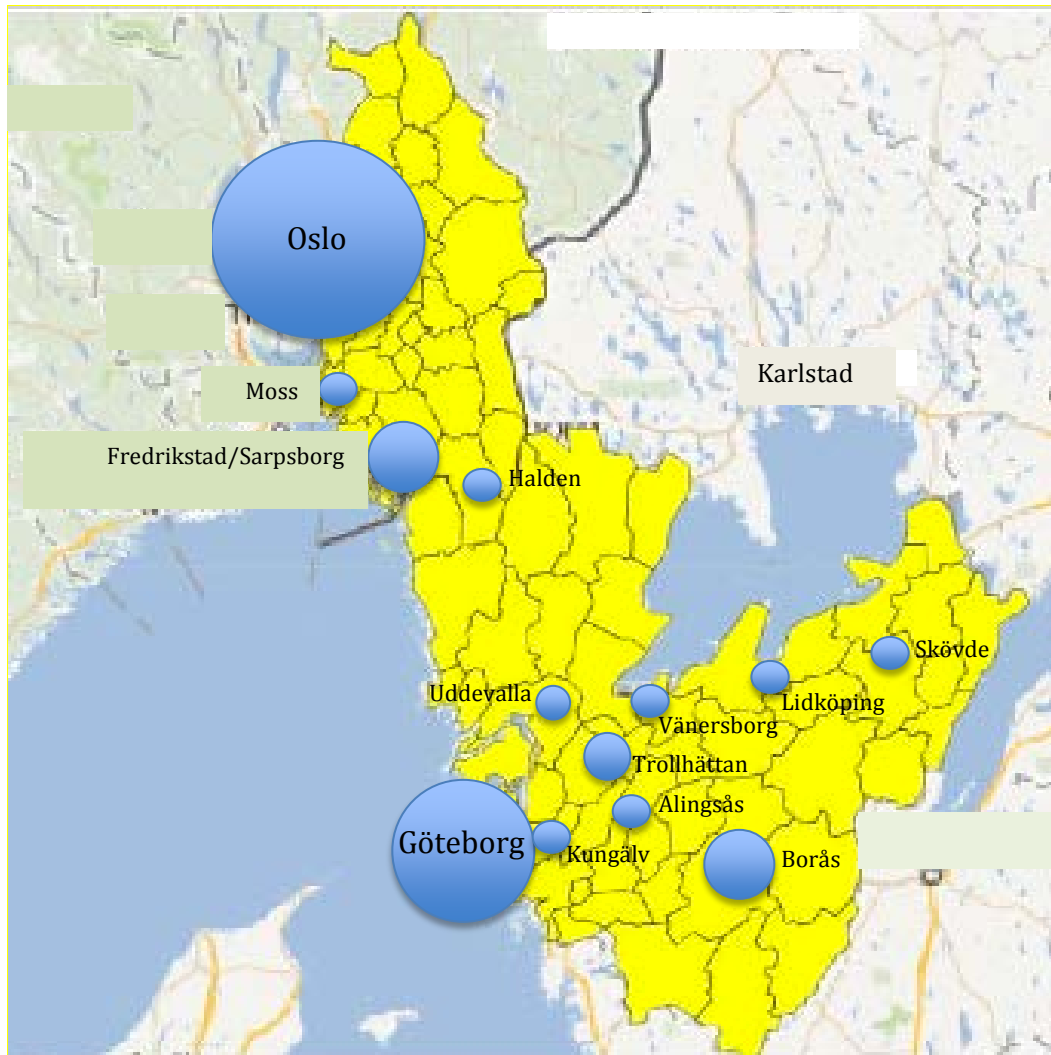
Samtidigt varierar behovet av utbyte med typ av ärende. För det internationellt inriktade näringslivet i Västra Götaland är kontakter med företrädare för verksamheter i andra länder liksom tillgänglighet till mötesplatser strategiska konkurrensvillkor. Men tillgänglighet krävs också för att tillgodose människors krav på varierat utbud av arbete, boende och service. Människan avgör som kunskaps- och kompetensbärare allt mer verksamheters lokaliseringsval och därmed bebyggelsens utformning.

Göteborg är Skandinaviens största transportcentrum för gods. Genom hamnen sker in- och utskeppning av stora mängder gods, vilket genererar trafik från när och fjärran. Varuflöden på svensk mark har ofta Göteborg som start- eller slutstation. Göteborg är också nav i Västra Götaland med Borås, Trollhättan och Skövde som största kompletterande centra. Denna struktur är här plattform för möjligheterna att forma en väl fungerande arbetsmarknad med nätverk och kontaktytor lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

På EU-nivå har polycentriska regioner fått ökad uppmärksamhet, vilket i Skandinavien aktualiserat frågan om en region med Oslo, Göteborg och Köpenhamn som centra. Men denna storskaliga vision kan också ha bärighet när mindre regioner granskas. Västra Götaland karakteriseras av en polycentrisk struktur med Göteborg som största nav och flera centra med betydande inpendling. En konsekvens är att regionförstoring i Västra Götaland inte endast avser ökad integration med en stor ort utan flera mindre och medelstora orter.

Ett grundläggande antagande är här att tillväxten i den norska ekonomin är en drivkraft, vars avtryck sträcker sig utanför Norge. Expansion av näringslivet i södra Norge förväntas påverka utvecklingen i Västra Götaland. Utbud av arbetskraft och arbetstillfällen i Västra Götaland torde i hög grad ”matcha” arbetsmarknadskrav i Oslo, Akershus och Östfold. Denna möjlighet ska ses i ljuset av att genom ”relatedness” höja kompetensnivån och integrera branscher i den regionala miljön (Henning 2012). Den polycentriska strukturen i Västra Götaland pekar också på förutsättningarna att genom vittförgrenade nätverk knyta samman regionen.

Syftet med denna studie är att belysa hur Norges närvaro på den globala energimarknaden och intäkter från export av olja och gas påverkar utvecklingen i Västra Götaland och södra Norge (KUSK-området)¹. Syftet förverkligas genom studier av Norges energiproduktion, geografiska särdrag i KUSK-området och hur orter kan bilda nätverk för ökad integration av arbetsmarknader. Vidare belyses den geografiska fördelningen av norska investeringar i Västra Götaland. Empiriskt underlag är officiell statistik och specifika studier. Figur 1.1 visar studieområdet.



Figur 1.1 Västra Götaland och södra Norge (Östfold, Akershus och Oslo) med angivelse av orter med 20 000 eller fler invånare.

¹ Västra Götaland och södra Norge omfattar samma geografiska område som KUSK (Kunskap, Utveckling, Statistik och Kommunikation); ett INTERREG-projekt som belyser utvecklingen i Västra Götaland, Östfold, Akershus och Oslo (KUSK 2012). Här används KUSK synonymt med Västra Götaland och södra Norge.

1.2 Disposition

Att fånga in relevanta aspekter på regioners konkurrenskraft kräver en mångfacetterad ansats. Således omfattar kapitel 2 teoretiska aspekter på hur externa drivkrafter kan påverka regional utveckling. Här skärskådas förutsättningarna att inom befintlig Ortsstruktur kunna utnyttja potential för ekonomisk utveckling förknippad med olje- och gasutvinning i Norge. Centralortsteorin är en viktig utgångspunkt även om dess vertikala relationer tonas ned och kompletteras med horisontella länkar mellan orterna. Denna kombination av ortshierarki och horisontella förbindelser i nätverk kan ses som referensram för hela arbetet. Kapitlet avslutas med frågor inför det fortsatta arbetet.

Kapitel 3 fokuserar Norges unika roll på den internationella energimarknaden och petroleumsektorns betydelse för den norska ekonomin. Kapitlet lyfter fram ansträngningarna att säkra ett långsiktigt perspektiv vid användningen av intäkterna från exporten av olja och gas.

Kapitlen 4 och 5 riktar blickarna mot dels förutsättningar att knyta samman södra Norge och Västra Götaland, dels om ekonomisk dynamik i Norge medfört närvaro av norska verksamheter i Sverige; främst Västra Götaland. De geografiska särdragen i Västra Götaland och södra Norge (KUSK-området) uppmärksammas med särskild observans på hur Ortsstrukturen är formad i hela KUSK-området samt varierar i områdets olika delar. Mono- respektive polycentrisk struktur medverkar till att förklara var norska investeringar sker.

Fokus i kapitel 6 är frågan hur orter på olika geografiska nivåer kan bilda nätverk för ökad integration mellan arbetsmarknader i Västra Götaland och södra Norge. Inledningsvis diskuteras tekniska förändringar inom transport- och kommunikationsområdet, vilket ändrat förutsättningarna att forma organisationer. En konsekvens är framväxten av nätverk. Här uppmärksammas tillgängligheten till KUSK-områdets större centra och hur dessa är lokaliserade i förhållande till varandra. Vidare behandlas hur näringslivets inriktning varierar inom området samt hur pendlingsströmmarna är relaterade till ortsnivå och lokalisering. Aspekter på godsflöden och trafikgenerering avslutar kapitlet med observans på Göteborgs betydelse som transportnav.

Resultat och slutsatser sammanfattas i kapitel 7 och arbetet avslutas i kapitel 8 med reflektioner.

2 TEORETISK REFERENSRAM, UTGÅNGSPUNKTER OCH ANSATS

2.1 Teoretisk referensram och begrepp

Studien belyser regional konkurrenskraft ur flera aspekter. Därför kan här ställda frågor hänföras till olika teorier. Således medför studiens geografiska inriktning att blickarna riktas mot centralorts- och migrationsteorierna, medan utvecklingen mot allt större pendlingsomland aktualiserar begrepp inom tidsgeografien. Centrala begrepp inom centralortsteorin är noder, länkar och nätverk, medan ”pull- och ”push”- faktorer används inom migrationsteorin. Olika typer av regioner och regionförstoring är andra begrepp som används vid analys av människors och verksamheters lokaliseringsval.

Centralortsteorin, utvecklad av Christaller (1933), beaktar hur vägsystem och kontaktmöjligheter påverkar verksamheters och människors lokaliseringsval. Infrastruktur för transport och kommunikation ges därmed en viktig roll för att attrahera verksamheter. Hierarkiskt ordnade orter avgör konkurrensförmågan. Stora orter med hög tillgänglighet formar stora omland, vars inflytande avtar med avståndet från centralorten till konkurrerande omland. Betoningen av kontaktmöjligheternas roll för att identifiera orters betydelse har medverkat till att centralortsteorin är en viktig del i förståelsen av framväxten av nätverk, som består av noder och länkar. Här uppmärksammas att nätverk med mer horisontella än centralortsteorins vertikala länkar ges allt större vikt i förståelsen av Ortsstrukturer (jfr Meijers 1997).

Typen av nätverk varierar. *Fysiska nät* är exempelvis järnvägar, landsvägar, flyglinjer och elledningar där noderna är de enda platserna som ger tillträde till näten. *Institutionella (organisatoriska) nät* binder samman enheter som producerar varor och sådana som förvaltar samt sådana som erbjuder tjänster. Dessa nät kan vara interna inom exempelvis företag eller externa som länkar samman enheter från skilda organisationer. Den tredje typen av nät avser *sociala och kulturella nät*, som förenar individer och därmed skapar kunskapsområden och sociala miljöer (jfr Törnqvist 1996). Dessa nätverk kan identifieras på olika nivåer. De nivåer, som här används, spänner från internationell till lokal nivå med betoning på den regionala nivån.

Migrationsteorin analyserar varför människor flyttar. Begrepp i analysen är ”pull” respektive ”push”. Arbetstillfällen och bostäder i angenäma miljöer är exempel på pullfaktorer, som genom ökad pendling medverkar till

framväxten av allt större funktionella områden². Arbetslöshet och låga löner har däremot i historiskt perspektiv stött bort människor. Men faktorerna som avgör lokaliseringssvalet varierar. Exempelvis söker lokala/regionala företrädare stärka pullfaktorerna genom satsningar på kulturliv och fritidsverksamheter. Framväxten av nätverk baserade på transnationella relationer mellan personer kan också förklara migration (jfr Pries 1999). Valmöjligheterna kan även öka genom att de kommunikativa förutsättningarna förbättras på allt fler platser (jfr Beyers et al 1995).

Tidsgeografin uppmärksammar *tidsgeografiska restriktioner* i individens vardag. Hit hör kapacitetsrestriktioner som behovet av sömn och näringsintag liksom begränsad rörlighet som följd av exempelvis avsaknad av bil och körkort. Användning av olika transportmedel ökar däremot den fysiska räckvidden. En annan begränsning avser kopplingsrestriktioner, som uppkommer när aktiviteter ska samordnas med andra individers aktiviteter. Ytterligare en begränsning är styrningsrestriktioner, t ex att inom kollektivtrafiken utfärda biljetter för olika territorier. Det område en individ kan nå med hjälp av fysiska förflyttningar - den fysiska räckvidden - begränsar således människans rörelser i rummet (Hägerstrand 1970).

Omvandlingen av regioner kan ur ekonomisk synvinkel delas in i *konvergens- respektive divergensteorier*. Konvergensteorin betonar att utjämning sker av sysselsättning och inkomster såväl inom som mellan regioner. Divergensteorin däremot poängterar att klyftorna ökar. Men förståelse av regional utveckling måste också omfatta andra faktorer. Exempelvis har betydelsen av konkurrens mellan olika regioner avseende komparativa fördelar lyfts fram. Här spelar regionernas infrastruktur en framträdande roll. En viktig del är att reducera friktionen i nätverk för transporter och kommunikationer (Karlsson 1994).

Vidare har i globaliseringens spår följt ökad uppmärksamhet av regionernas betydelse för ekonomisk utveckling. Kännetecken är försvagning av nationalstaten och framväxten av ett gränslöst samhälle som växer i styrka. Regional konkurrenskraft kan skapas genom samverkan mellan olika faktorer som avser dels grundläggande och allmänna *faktortillgångar* såsom naturresurser och mindre kvalificerad arbetskraft, dels faktortillgångar som är avancerade och specifika. De senare ökar, medan de förra minskar i betydelse. En förutsättning för att kunna upprätthålla konkurrenskraft är en ständig uppgradering av humankapital och utrustning (Porter 1990).

² Studier visar att avståndet som accepteras för denna pendling är cirka 10 mil men varierar med hänsyn till infrastrukturen för persontransporter (Fransson, Niedomysl 2013).

Begreppet *region* är mångtydigt. Ett synsätt är att regioner kan identifieras på kartan och har egenskaper höjda över tid och rum. Regionen finns i människors medvetande och betraktas mer eller mindre som naturliga storheter. Denna traditionella regionalgeografi inbegriper både människors liv och själ (Vidal de la Blache och Gallois 1927). Natur- och kulturförhållanden är sådana kriterier för att identifiera regioner. Exempel på naturgeografiska regioner är älvdalar i Sverige och fjordar i Norge. Kulturella regioner förklaras av bl a språklig och etnisk likhet samt ofta samma religion (Törnqvist 1998).

Områden med pendling exemplifierar den *funktionella regionen*, som också kallas centrerad genom att den ofta baseras på ett större centrum. Områden där människor dagligen rör sig mellan arbetsplatser, bostäder och serviceinrättningar identifierar vi i nutid som stadsregioner. Näriliggande städer bildar flerkärniga regioner. De största av dessa kallas konurbationer. Även den administrativa regionen kan ses som en funktionell region som fungerar som beslutsterritorium. Det är i allmänhet territorier som ligger mellan den nationella och lokala nivån (Törnqvist 1998).

Regionförstoring är ett mycket diskuterat och kritiserat begrepp (jfr Forsström 2008, Amcoff 2009). Det är förknippat med förbättrade transporter och kommunikationer och är främst ett politiskt planeringsbegrepp, som syftar till att öka människors möjligheter att bo kvar i stället för att flytta. Drivande kraft är en förändrad arbetsmarknad kännetecknad av ökade kunskaps- och kompetenskrav. Denna omstrukturering medför svårigheter att finna likvärdiga arbeten nära bostadsorten. Utbyggnad av transportsystemen, som medger ökad pendling, är ett sätt att inom befintlig Ortsstruktur hantera dessa omställningskrav och är samtidigt en strategisk åtgärd för att skapa regional dynamik (Hansson 2003, Forsberg et al 2006).

2.2 Konkurrenskraft mot bakgrund av teknologiska förändringar - internationellt perspektiv

Teknologiska framsteg är fundamentala för att utveckla det globala ekonomiska systemet. Således har nya transportmedel i luften, på marken och till havs ökat det funktionella omlandet. Genom introduktionen av jetplanet ökade möjligheterna att snabbt resa mellan kontinenterna, vilket stimulerade framväxten av transnationella företag. Containertrafik medförde ökad mobilitet av material och produkter. Nya transportvägar och kommunikationskanaler möjliggör interaktion och informationsutbyte i allt mer omfattande nätverk. Samtidigt intensifieras kontakterna.

Innovationer inom tele-dataområdet skapade under 1980-talet nya möjligheter att flytta filer, sprida nyheter och sända e-mail. Under 1990-talet när webben blev vanlig och innehåll kunde läggas på nätet förstärktes utvecklingen mot att arbeta i nätverk. Den s k nya ekonomin var således resultat av snabba förändringar inom tele-dataområdet. Här märks att Sverige ligger i framkant i användningen av ny tele-datateknik. Bra bredbandstäckning medger närvaro i internationella informationsflöden, som ofta är nödvändigt för att skapa och upprätthålla konkurrenskraft (Castells 1996).

Konkurrenskraft är förknippad med interaktion i nätverk. Överföring av informell information kräver mötesplatser. Tillit baseras på att människor känner varandra. Detta förtroende förankras i sociala nätverk, som formas i bl a föreningar och religiösa samfund. Närhet och interaktion kan åstadkommas i olika miljöer även om behovet att kunna mötas ansikte-mot-ansikte förutsätter lättillgängliga mötesplatser. För kontakter internationellt är det ofta fråga om att kunna mötas på flygplatser. Väl utbyggd infrastruktur för persontransporter medverkar till att skapa internationellt funktionella nätverk.

I den globala nätverksekonomin framträder världsstäder som New York, London och Tokyo. Dessa städer är centrala noder i världsomspännande nätverk (Dicken 2011). Från kunskapsorienterat affärsperspektiv ses Norden ofta som en sammanhållen marknad (Nordregio 2012). I EU-perspektiv är urbana centra i Norden få och lokaliserade långt från varandra. Inom EU uppnår endast Paris och London krav som ställs på världsstäder. I EU finns å andra sidan flera tätbefolkade områden, vars funktionella ytor är tätt sammanflätade av centra. Denna möjlighet att länka samman orter kan vara en anledning att lyfta fram polycentriska strukturer som viktig del av regionalpolitiken, vilket innebär att flera europeiska städer kan definieras som världsstäder (Hårsman et al 2009).

Även i Norden finns intresset att bevaka hur globaliseringen medför utmaningar och möjligheter för utvecklingen av de nordiska huvudstäderna. Ansatsen är att lyfta fram huvudstäderna och den roll de spelar i en värld av flöden. En central fråga är hur den globala nätverksekonomin påverkar utvecklingen av Helsingfors, Köpenhamn, Oslo och Stockholm men också dess inverkan på utformningen av den urbana politiken (Nordregio 2012). Globala nätverk av städer baseras i hög grad på deras roll som centra för olika finansiella tjänster. Stockholm dominerar denna roll i Norden (Hermelin 2010). Men när andra verksamheter står i fokus uppstår nya perspektiv. Exempelvis har de nordiska länderna en stark position inom tele-

datasektorn, vilket innebär att om denna sektor beaktas skulle städer i Norden få en mer synlig position i nätverk över världens städer (Hermelin 2012).

Det internationellt inriktade näringslivet i Västra Götaland ställer höga krav på möjligheterna att kunna skapa och upprätthålla världsomspännande kontakter. Från transport- och kommunikationssynpunkt medför detta krav på utbyggda flygförbindelser, utbyggda vägar för den tunga trafiken och kapacitetsstark tele-datateknik. Här kan noteras att ny tele-datateknik snarare medfört ökat behov av att kunna mötas än att den ersatt direkta personkontakter. Men en brasklapp är på sin plats. Även om ingen påtaglig substitutionseffekt hittills observerats torde finnas faktorer, som kan medföra att användning av avancerad tele-datateknik kan få större genomslag än tidigare. Detta kan medverka till mindre behov att mötas.

2.3 Konkurrenskraft mot bakgrund av organisationsstruktur - skandinaviskt perspektiv

Danmark, Norge och Sverige är unicentriska länder med huvudstaden som dominerande beslutscentrum. I dess spår har följt centrering av infrastruktur för transport och kommunikation till huvudstaden. En viktig förklaring är traditionen av kungamakt. Exempelvis lade Gustav Vasa grunden till statens inflytande genom sammanslagning av det sakrala och det profana i Sverige. Det var ett hierarkiskt system med kontroll och styrning ovanifrån, som även påverkat organisationen av senare tillkomna regionala och lokala verksamheter samt företag. Besluten är koncentrerade till huvudstaden med avtagande beslutsmyndighet på regional och lokal nivå. Alla viktiga beslut som avser statliga verksamheter fattas i Stockholm samtidigt som företag med huvudkontor i Stockholm kontrollerar en stor del av sysselsättningen inom privat verksamhet (Ahnström 1973).

Avseende södra Norge och Västra Götaland möts områden som i nationellt perspektiv spelar olika roller. Oslo har i egenskap av huvudstad stort inflytande inom många verksamheter. I Sverige har Stockholm en motsvarande position. I både Norge och Sverige är fysiska och institutionella/organisatoriska nätverk väl utbyggda, vilket återspeglar organisationen i länder med stark centralstyrning. De interna näten är ofta formade i en hierarkisk anda med beslutsfattande i huvudstaden. Samtidigt finns väl etablerade externa nät som binder samman arbetsplatser inom olika organisationer. Sociala/kulturella nätverk förmedlar idéer och impulser där individer och kunskapsområden förenas i olika sociala miljöer.

När blickarna riktas mot svenska företag verksamma utomlands är Stockholms dominans mindre framträdande. Detta pekar mot att näringslivets internationella kontaktytor också är sprungna ur andra förutsättningar än de som stammar från den politiska strukturen. När ostindienfararen "Götheborg" seglar till Kina sker det i farvatten etablerade på 1700-talet, vilket samtidigt markerar en förskjutning av handeln till avlägset belägna länder. I Skandinavien medför denna förskjutning att Göteborg stärker sin roll som handelscentrum och dess hamn expanderar till norra Europas största.

Beroende på kommunikationsbehov framträder dels ett geografiskt mönster där tillgänglighet är en strategisk faktor för konkurrenskraft, dels en struktur där kommunikationsbehov i hög grad kan tillgodoses genom avancerad tele-datateknik. Oslo och Stockholm har hög tillgänglighet genom att infrastrukturen för persontransporter är centrerad till huvudstäderna. Tillgänglighet får allt större betydelse för orters/regioners konkurrenskraft när samhället utvecklas mot mer kunskapsintensiv produktion. Behovet av mötesplatser ökar för att kunna överföra informell ostrukturerad information. Men konkurrensförmåga knyts också allt mer till miljöer som stimulerar kompetens- och kunskapsuppbyggnad, vilket förutsätter goda livsvillkor. Människan är aktören som dirigerar produktionens inriktning, omfattning och lokalisering. Att kunna tillgodose hennes önskemål om bl a angenäm boendemiljö avgör i allt högre grad lokaliseringssvalet. Utmaningen är att skapa konkurrenskraft genom att tillgodose krav från både verksamhets- och vardagsliv.

2.4 Nätverkssamhälle – människan som huvudaktör

Det geografiska utfallet av nätverksbildningar varierar med hänsyn till funktion. I den finansiella sektorn med krav på global kommunikation är koncentrationen till storstäder som London, New York och Tokyo framträdande. Dessa centra är sammanlänkade i globala nätverk skapade med hjälp av ny teknik för behandling och överföring av information (Malecki and Moriset 2008, Stutz and Warf 2012).

När innovationer ska främjas spelar närhet, interaktion och tillit en betydelsefull roll. Vid framväxten av kluster är dessa egenskaper viktiga. Samtidigt är konkurrenskraft förknippad med förmåga att kunna importera idéer och förverkliga dessa i ny produktion av varor och tjänster, vilket förutsätter närvaro i nätverk med stor geografisk täckning. Företagen väver nya mönster med allt intensivare flöden, vilka tenderar att forma en rumslig väv med svag nodal karaktär.

Ökad internationalisering - parad med ny tele-datateknik - kan medverka till att traditionella strukturer bryts ned. Om så sker kan huvudstädernas roll som nationella centra minska. Kontakter med huvudstaden klingar av, medan kontakter med andra regioner ökar. Att vara närvarande i nätverk för att nå viktig information ökar i betydelse. I en värld baserad på rikligt informationsflöde kan hierarkiska organisationer ha svårt att anpassa sig. Men samtidigt kan nationella strukturer medverka till att skapa stabilitet och minska osäkerheten vid företags beslutsfattande. Från både företag och individer finns önskemål om stabila verksamhets- och vardagsvillkor. Krav ställs på förmåga att kombinera möjligheter i såväl etablerade strukturer som i framväxande nätverk.

Bearbetning och överföring av information samt uppbyggnad av kunskap har sedan slutet av 1900-talet fått allt större betydelse och påverkar samhällsutvecklingen på olika sätt. Nya tjänster har skapats i snabb takt och ny tele-datateknik har ändrat villkoren för lokalisering av verksamheter. Teoriskaparna ställs inför nya utmaningar när utvecklingen pekar åt olika håll. Informations- och kommunikationsteknologi möjliggör flexibla produktionssystem i nätverk, medan framväxten av kluster i hög grad är relaterad till betydelsen av geografisk närhet (Asheim 2003, Malmberg and Maskell 2003, Saxenian 2006).

Såväl nätverks- som klusteransatserna lyfter fram betydelsen av kunskapsgenerering i nätverk. Detta avser nätverk såväl i näraliggande social miljö som i dess geografiskt spridda form. Samhällsstrukturen förändras i riktning mot ett K-samhälle med kunskap, konst, kreativitet och kommunikation i högsätet (Andersson och Strömquist 1988). Med fler kunskapskrävande arbetsuppgifter följer behov av att forma ett mer komplext socialt kapital (Westlund 2006). Begrepp som informations- eller kunskapssamhälle kritiserar dock för att vara en enkel extrapolering av industrisamhället. Ett alternativt begrepp är nätverkssamhälle, som lyfter fram organisatoriska förändringar och framväxten av en beroende global social struktur (Castells 2004).

Kännetecken för dessa förändringar är att människan är huvudaktör. Hennes möjligheter att bemästra sin omgivning kan hänföras till begreppen teknisk räckvidd och mänskligt räckhåll. Den tekniska räckvidden avser möjligheterna att under olika tider förflytta människor, meddelanden och materiel. Genom tekniska hjälpmedel kan aktörer och arbetsplatser länkas samman, vilket tonar ner det fysiska avståndets betydelse för olika verksamheters lokaliseringspreferenser. Men det mänskliga räckhållet är begränsat. Mentala tillstånd och psykiska processer är svåra att forcera. Det mänskliga räckhållets begränsningar kontrasterar mot ett geografiskt oändligt

rum skapat av ökad teknisk räckvidd (Törnqvist 1998). Hänsynstagande till miljön påverkar också individers rörlighet och företagens agerande (Frändberg et al 2005, Ernstson 2006).

Utvecklingen från varu- till tjänsteproduktion medför att produktionen kan ske både inom och utanför ”etablerade” fysiska rum. Ökad produktion i rumsligt oberoende strukturer motiverar att lokaliseringsteorier formas utanför den traditionella produktionsekonomin såsom i olika typer av miljöer (Alvstam 1998). Exempelvis krävs miljöer, som kan tillgodose både sociala och kulturella behov, för att genom kreativitet skapa framåtskridande. Platsen har ersatt det stora företaget från den industriella epoken som den centrala ekonomiska och sociala organisationsenheten; platsen för samman ekonomiska möjligheter och talanger, arbeten och personer som krävs för kreativitet, innovation och tillväxt (Florida 2002, 2004, Larsson och Lindström 2012). Bland önskemålen märks rikligt utbud av arbetstillfällen, attraktivt boende, brett serviceutbud och lättillgängliga utbudspunkter. Önskemålen kan även vara begränsade men tydliga, t ex att bo naturnära eller i barnvänliga omgivningar (Ström and Nelson 2010, Borggren 2011).

I södra Norge och Västra Götaland finns många attraktiva områden och platser, som kan erbjuda god livskvalitet (jfr Skaraborg och attraktivitet 2011). Vidare finns möjligheter att genom ökad integration mellan områdets olika delar stärka dess konkurrenskraft. Den kraft som finns i den dynamiska norska ekonomin bildar här plattform för den fortsatta framställningen.

2.5 Ansats och frågor

Av redovisade teorier och begrepp är några särskilt relevanta vid studier av hur Norges närvaro på den globala energimarknaden och intäkter från export av olja och gas påverkar utvecklingen i Västra Götaland och södra Norge. Centralortsteorins betoning av omlandets storlek relaterat till ortens position i en hierarkisk struktur har direkt bäring på Oslos respektive Göteborgs dominerande roller i södra Norge och Västra Götaland. I gränstrakterna mellan Norge och Sverige möts deras omland. I centralortstermer finns orter på lägre nivå, som bildar Ortsstrukturer med omland och avtagande influens mot periferin. Blickarna riktas här mot hur främst Västra Götaland och södra Norge genom olika typer av nätverk på olika geografiska nivåer är integrerade och ytterligare kan integreras.

Samtidigt finns i gränstrakterna mellan Västra Götaland och södra Norge en betydande handel. Förbättrad infrastruktur för transporter såsom ny Svinesundsbro med färre tidsgeografiska restriktioner har medverkat till ökad

interaktion över nationsgränsen och framväxten av större funktionella regioner. Gränstrakterna har ökat sin attraktionskraft för lokalisering av både arbetsplatser och bostäder. Därmed motverkas utflyttning som annars kännetecknar i förhållande till stora orter perifera områden. Gränstrakterna kan bl a erbjuda boende i angenäma miljöer. Denna dragningskraft överensstämmer med migrationsteorins idé om pull och push faktorer.

De ur ekonomisk synvinkel anförda konvergens- respektive divergensteorierna är problematiska att applicera på de specifika förutsättningar som finns i här studerat område. Interaktionen i gränstrakterna antyder att sysselsättning och inkomster konvergerar mot att likna förhållandena i södra Norge. Å andra sidan pekar den ekonomiska utvecklingen mot att klyftorna ökar mellan Norge och Sverige. Samtidigt knyts ekonomisk utveckling allt mer till framväxten av ett gränsöverskridande samhälle vars kännemärke är försvagning av nationalstaten och förstärkning av regionen. Denna utveckling baseras på ökade kunskaps- och kompetenskrav, vilket ökar kraven på arbetsmarknaden att kunna tillgodose önskemål om ett mångfacetterat utbud av arbetstillfällen. För detta krävs ett väl utbyggt transportsystem, som kan vidga och integrera allt större områden.

Syftet med denna studie är att belysa hur Norges närvaro på den globala energimarknaden och intäkter från export av olja och gas påverkar utvecklingen i södra Norge och Västra Götaland. Mot bakgrund av detta syfte och ovan behandlade utgångspunkter ställs följande frågor:

- Hur har Norges olje- och gasproduktion utvecklats och hur kan den förväntas utvecklas? (behandlas främst i kapitel 3)
- Hur påverkar kapital i Oljefonden den ekonomiska utvecklingen i södra Norge och Västra Götaland? (behandlas främst i kapitel 3)
- Finns geografiska särdrag i Västra Götaland och södra Norge i skandinaviskt perspektiv? (behandlas främst i kapitel 4)
- Var och vilka norska investeringar sker i Västra Götaland? (behandlas främst i kapitel 5)
- Hur kan orter på olika geografiska nivåer bilda nätverk för ökad integration mellan arbetsmarknaderna i Västra Götaland och södra Norge? (behandlas främst i kapitel 6)

3 ENERGIPRODUKTION I NORGE – DRIVKRAFT FÖR VÄSTRA GÖTALANDS UTVECKLING

3.1 Inledning

Världsekonomin ställer allt större krav på tillförsel av energi. De fossila bränslena olja, kol och naturgas dominerar världens energiförsörjning med en marknadsandel på 87 procent. Andelarna mellan de fossila bränslena förändras. Oljan tenderar att minska, medan kolet ökar. Förnybar energi växer men svarar idag för blygsamma 2 procent av världens kommersiella energikonsumtion (BP Statistical Review 2012). Förutsägelser om framtiden indikerar att de fossila bränslena även under 2000-talet kommer att svara för en stor del av den globala energiförsörjningen (jfr Odell 2004). Detta kapitel uppmärksammar Norges konkurrenskraft relaterad till intäkter från exporten av olja och gas och belyser dels frågan hur Norges olje- och gasproduktion utvecklats och hur den kan förväntas utvecklas, dels frågan hur kapital i Oljefonden påverkar den ekonomiska utvecklingen i södra Norge och Västra Götaland.

3.2 Unikt geografiskt fenomen³

Utvinningen av energiförekomsterna i Nordsjön är i hög grad baserad på politiska, teknologiska och entreprenöriella initiativ, vilka skapat ett unikt geografiskt fenomen i havsmiljön. Intresset för utvinning offshore är i allmänhet svagt. Men olja och gas är undantag. Med lågt pris på olja (och gas) under 1950- och 1960-talen fanns få incitament att utvinna offshore. Verksamheten var begränsad till grunt vatten, vanligen till områden som innebar utvidgning av landbaserad utvinning. Den viktigaste utvecklingen offshore skedde dock i Texas och Louisiana, vilket ska ses i samband med att kvotrestriktioner införda mellan 1959 och 1971 begränsade importen av olja (Odell 1986).

Efter Yom-Kippur kriget i oktober 1973 förändrades situationen drastiskt. Oljepriset steg 10 gånger mellan 1970 och 1981. Samtidigt nationaliserades de globalt verksamma oljebolagens tillgångar i nästan alla viktiga oljeexporterande länder. Den osäkerhet som detta skapade ökade intresset för att söka efter olja i områden som tidigare inte exploaterats. Men lägre oljepris 1981 och 1986 medförde att olje- och gasutvinning offshore ifrågasattes, vilket dock uppvägdes av positiva inslag i utvinningen i Nordsjön. En konsekvens var fortsatta investeringar i offshore-verksamhet.

³ Avsnittet är främst baserat på Odell (1997).

En faktor var *själva fenomenet*. De inledande stegen mot att utvinna olja och gas i Nordsjön togs innan den första oljeprischocken. Denna innebar att större intäkter från olja och gas inte enbart ökade möjligheterna att påverka utvecklingen utan också att satsningar kunde göras för att skapa nya reserver och ökad produktion. Företagen var i stort behov av mer produktion för att kompensera för den kapacitet de förlorat genom expropriation av deras anläggningar i OPEC-länder. Under andra förhållanden skulle företagen inte investerat i den omfattning som de gjorde i Nordsjön. De skulle inte ha satsat så mycket av sin kompetens att leda företagen och inte så mycket på forsknings- och utvecklingsarbete.

Några *processer i utvecklingen* är särskilt tydliga. Till dessa hör de internationella företagens acceptans av den politiska ramen för utvinning i Nordsjön med delvis statligt ägande, komplext regelsystem och krav på skatter på intäkter eller vinster (eller båda). Många företag såg Nordsjöns lokalisering som fördelaktig för investeringar. Teknologiskt framtingades utvecklingen av nya produkter av svåra väderbetingelser kombinerade med svårigheterna att arbeta i allt djupare vatten. Dessa utmaningar medförde en ständig ström av innovationer, som medverkade till att öka produktionen och sänka kostnaderna. Vidare märks hur innovationer - från metoder att finansiera satsningar till marknadsföring av olja och gas - knutit den internationella oljeindustrin till Nordsjön.

Den dramatiska utvecklingen av energiutvinning i Nordsjön har *ändrat Västra Europas ekonomiska och geopolitiska förutsättningar*. Västra Europa är inte längre mottagligt för externa påtryckningar och hot om eventuell avstängning av leveranser. Europas frihet att agera internationellt har utvidgats genom avsevärt mindre utsatthet för utpressning än den vilken följde av minskat oljeflöde 1973/74 och 1979/80.

Finns det då liknande utvecklingsmöjligheter i andra delar av världen? Förmodligen inte. Därför att lokaliseringen och vad som hör samman med denna avviker. Resurserna i Nordsjön är unika. De är relaterade till en geografiskt koncentrerad energimarknad och den specifika kombinationen av politiska, sociala, finansiella och teknologiska attribut. Utvecklingen av fyndigheterna i Nordsjön var även unikt "timade". Reserverna bekräftades när strukturen av den internationella oljemarknaden förändrades och angav starka skäl för en spridd marknadsorienterad olje- och gasexploatering.

Sättet varpå utvinningen i Nordsjön skett återspeglar traditionen i de inblandade länderna på så sätt att politiken formas genom delaktighet mellan statliga och privata oljeföretag. Denna ansats avviker från den med privata bolag vid mexikanska gulfen i USA. Västeuropa har genom utvecklingen i

Nordsjön visat på ett framgångsrikt alternativ, som inkluderar samarbete mellan statliga och privata företag och kontinuerlig samverkan vid exploatering av olja och gas i stor skala.

3.3 Unika Norge

Norge är världens sjunde största land avseende produktion av naturgas och världens 14:e största producent av olja. Norge producerar dessutom mycket el med hjälp av vattenkraft; större produktion har endast Kina, Brasilien, Kanada, USA och Ryssland (BP Statistical Review 2012).

När hänsyn tas till antalet invånare framträder Norges unika situation ännu tydligare. Produktionen per capita baserad på vattenkraft överträffas endast av Island, medan Qatar och Brunei har större produktion av naturgas per capita än Norge. Avseende olja är per capita produktionen större än den norska i Kuwait, Qatar, Förenade Arabemiraten och Ekvatorialguinea (se även tabell 3.1).

Tabell 3.1 Rangordning av Norge efter produktion i hela landet och per invånare bland världens länder avseende vattenkraft, naturgas och olja år 2011.

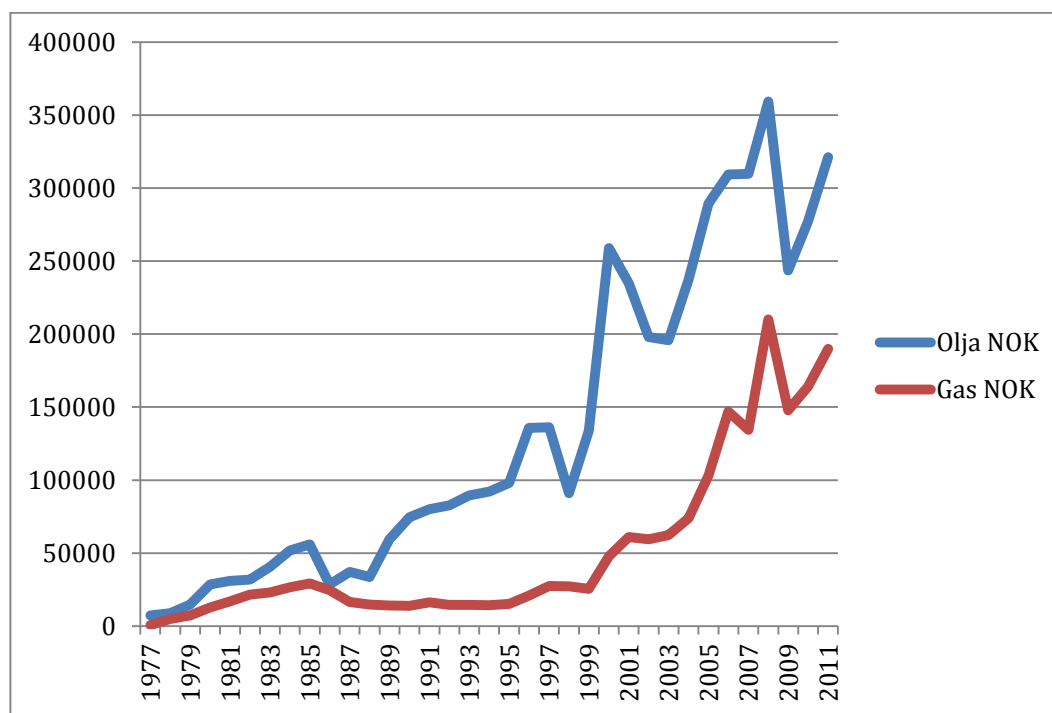
	Produktion (rang)	Produktion/invånare (rang)
Vattenkraft	6	2
Naturgas	7	3
Olja	14	5

Källa: Bearbetning av BP Statistical Review 2012 och Statistisk Årsbok för Sverige 2012.

Norge har också en särställning vid jämförelse av mängden exporterad energi. Efter Ryssland och Qatar exporterar Norge mest naturgas i världen. Ryssland och Saudi-arabien exporterar överlägset mest olja; vardera omkring 400 miljoner ton per år. Därefter följer en grupp länder, som exporterar omkring 100 miljoner ton (Iran, Kuwait, Förenade Arabemiraten och Venezuela). Norges export är drygt 80 miljoner ton. Summering av export av olja och gas placerar Norge på 3:e plats i världen efter Ryssland och Saudi-arabien.

3.4 Petroleumsektorn i Norge

Genom energiförekomsterna knyts Norges ekonomi allt mer till globala förändringar. Exporten av olja och gas har gett Norge ett stort exportöverskott, vilket förstärkts av höga olje- och gaspriser under främst 2000-talet. Figur 3.1 visar intäkterna av Norges export av olja och gas under perioden 1977 - 2011.

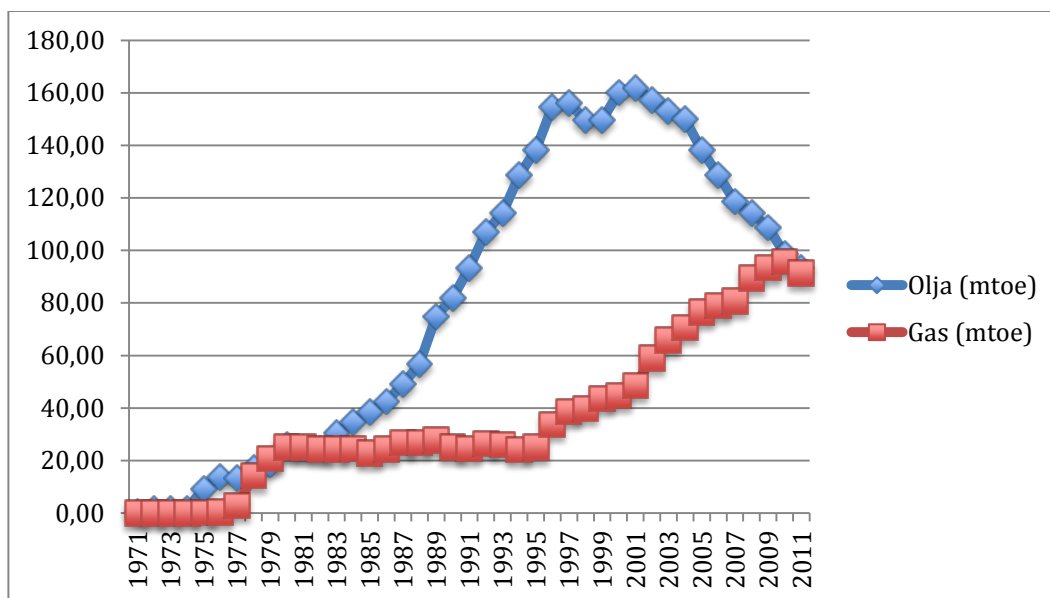


Anm Översta kurvan avser olja och nedersta kurvan naturgas.

Figur 3.1 Export (miljoner NOK) av råolja och naturgas från Norge under perioden 1977 – 2011.

Källa: Bearbetning av Statistical Yearbook of Norway 2012.

Av figur 3.1 framgår att intäkterna från olja varit större än från gas även om intäkterna ligger på nästan samma nivå år 1986 när oljepriserna sjönk kraftigt. Intäkterna från gasexporten ökar rejält under 2000-talet, medan oljeintäkterna ökar i det närmaste kontinuerligt. Värdet av både olje- och gasexporten minskar drastiskt i samband med finansorn i världen 2008-2009 men ökar åter under 2010 och 2011. Höga priser på olja förklarar att intäkterna ökar trots att exporterad mängd olja minskar. Under 2011 minskar även volymen exporterad gas. Se figur 3.2.



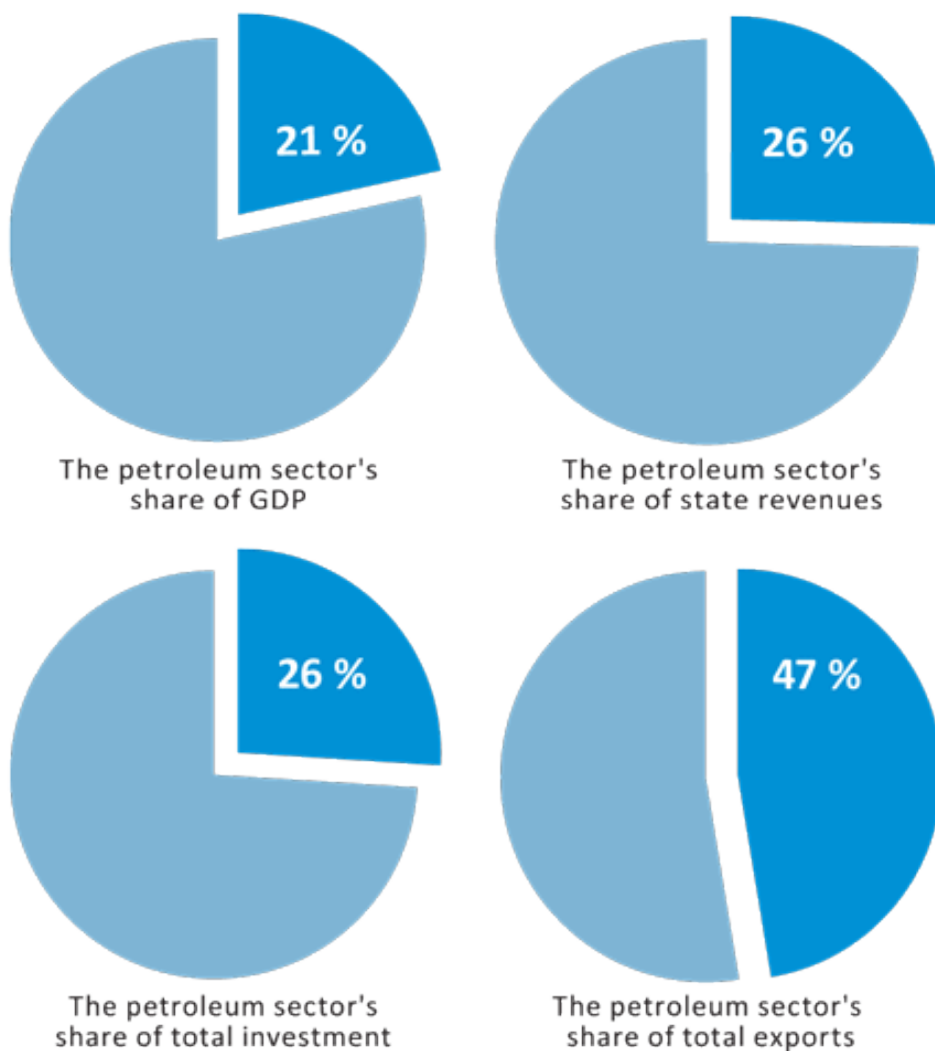
Figur 3.2 Produktion av olja och gas i Norge 1971 – 2011.

Källa: Bearbetning av BP Statistical review of the world oil industry 1975, PB Statistical Review of World Energy June 1985, June 1995, June 2005 och June 2012.

Krig och politisk instabilitet i Mellanöstern, såsom Yom Kippur-kriget (1973) och den iranska revolutionen (1979) har medfört drastiska öknings av oljepriset (BP Statistical Review 2012). Men Norges intäkter från export av olja och gas har som följd av exempelvis oro på finansmarknaden också minskat. Denna turbulens understryker vikten av att långsiktigt kunna balansera upp- och nedgångar. Här finns behov att kunna säkra gjorda investeringar och att diversifiera näringslivet så att oljan och gasen inte helt styr den norska ekonomin. Ett uttryck för denna ambition är upprättandet av Oljefonden⁴, vars inkomster utgörs av inbetalningar från petroleumverksamheter.

Dessa inbetalningar innebär betydande inkomster till den norska staten. År 2010 uppgick statens inkomster från företagsskatt och ägandet av företag till omkring en fjärdedel av de totala intäkterna. Figur 3.3 visar petroleumsektorns andelar av BNP, statens intäkter, investeringarna och av exporten.

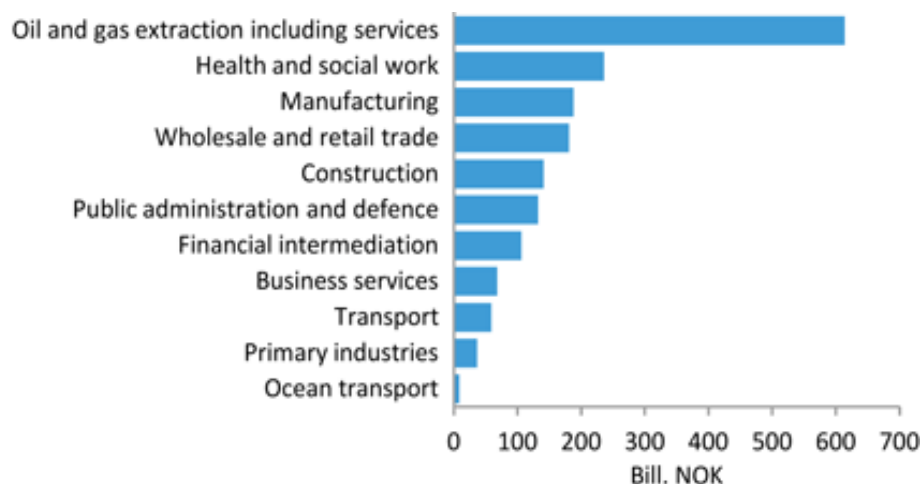
⁴ Officiellt är dess namn Statens pensjonsfond och kontrolleras av Norges Bank Investment Management.



Figur 3.3 Makroekonomiska indikatorer för petroleumsektorn år 2010.

Källa: Norwegian Petroleum Directorate (2012).

Petroleumverksamheter har varit avgörande för Norges finansiella tillväxt och för finansieringen av den norska välfärdsstaten. Under mer än 40 år har petroleumproduktionen lagt mer än 9 000 miljarder till landets BNP. År 2010 svarade petroleumsektorn för 21 procent av Norges totala BNP. Produktionsvärdet inom petroleumsektorn är mer än dubbla den för landbaserad industri och 15 gånger större än den inom den primära sektorn (Norwegian Petroleum Directorate 2012). Figur 3.4 visar värdeskapandet inom olika näringar i Norge.

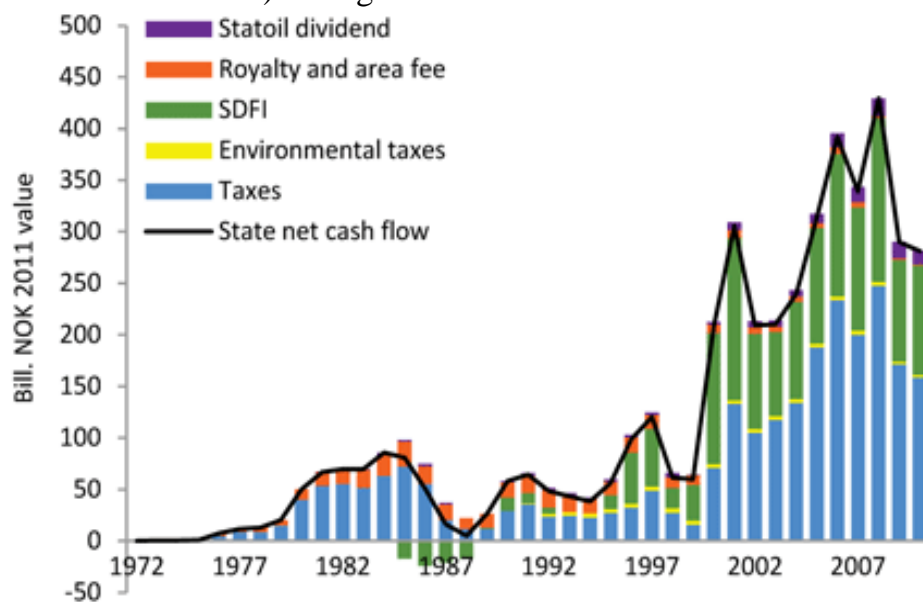


Figur 3.4 Värdeskapandet inom valda näringar i Norge år 2011.

Källa: Norwegian Petroleum Directorate (2012).

Produktionsvärdet av olje- och gasverksamhet uppgick år 2010 till 670 miljarder NOK (Statistics Norway 2012).

Kassaflödet till staten sker främst genom skatter och SDFI (The State's direct financial interest⁵). Se figur 3.5.



Figur 3.5 Kassaflödet netto från petroleumverksamheter till staten 1972 - 2011.

Källa: Norwegian Petroleum Directorate (2012).

⁵ SDFI etablerades 1985 och innebär att staten deltar i den norska petroleumsektorn som investerare. År 2010 uppskattades nettoflödet från SDFI-portföljen till 81,1 miljarder NOK och förväntas svara för en betydande del av intäkterna från petroleumsektorn kommande år (Ministry of Petroleum and Energy 2012-10-09).

Råolja, naturgas och tjänster i anslutning till rörledningssystemet svarade år 2011 för närmare hälften av Norges exportvärde. Petroleumprodukter uppgick till nästan 500 miljarder NOK, vilket är nästan 10 gånger mer än exportvärdet för fisk (Norwegian Petroleum Directorate 2012). Satsningarna på petroleumverksamheter, som inkluderar bl a utvinning, infrastruktur för transporter och anläggningar "onshore", omfattar 26 procent av Norges totala investeringar (se figur 3.3).

3.5 Oljefonden

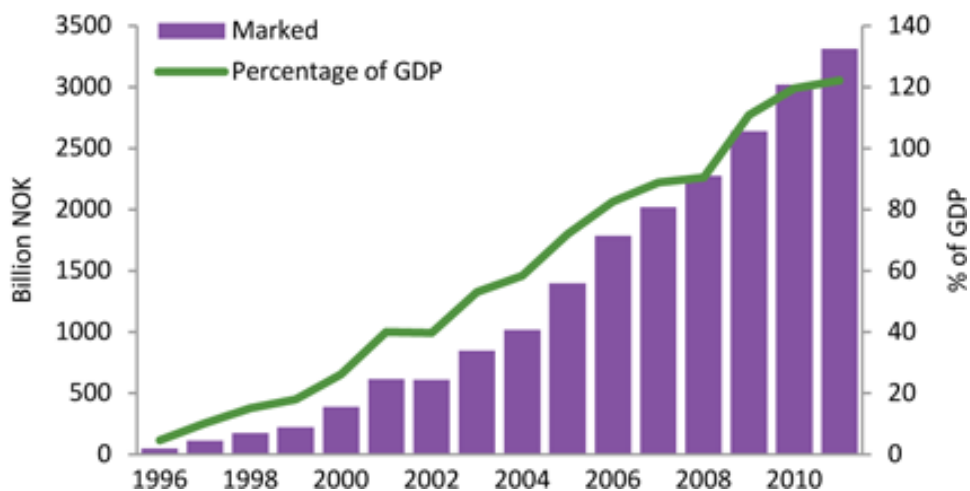
Oljefonden (Statens pensjonsfond - utland) grundades år 1990 för att säkra ett långsiktigt perspektiv vid användningen av inkomster från petroleumverksamheten. Den första överföringen till fonden skedde år 1996. Statens kassaflöde från petroleumverksamhet förs till Oljefonden. Dessutom sker överföring från återbäring inklusive ränta och avkastning på fondens investeringar. Intäkterna fasas gradvis in i ekonomin och täcker strukturella icke-oljerelaterade underskott i budgeten. Infasningen sker i stort sett i linje med utvecklingen av fondens förväntade reala återbäring (Norwegian Petroleum Directorate 2012)⁶.

Finansministeriet och Norges bank har i sin egenskap av ägare av respektive operatör för GPFG (Government Pension Fund Global) utvecklat en strategi som bl a karakteriseras av att investeringarna diversifieras, fondens långsiktighet exploateras, verksamheten är kostnadseffektiv och att ledningsstrukturen är tydlig. En grundläggande princip för ledningen av GPFG är att risk måste accepteras för att kunna tillgodose en över tid tillfredsställande avkastning på investerat kapital (Ministry of Finance 2012-10-10c).

Överföringen till Oljefonden uppgick år 2011 till 271 miljarder NOK. Vid slutet av året (2011) värderades Oljefonden till 3 312 miljarder NOK, vilket motsvarar mer än 650 000 per invånare (Norwegian Petroleum Directorate 2012). Efter tredje kvartalet 2012 hade värdet växt till 3 723 miljarder NOK

⁶ Finansministeriet har övergripande ansvar för ledningen av Statens Pensjonsfond, som består av GPFG (Government Pension Fund Global) och GPFN (Government Pension Fund Norway). Den operativa ledningen av de båda delarna är delegerad till Norges Bank respektive Folketrygdfondet under mandat fastställt av finansministeriet (Ministry of Finance 2012-10-10a). Huvuddelen av tillgångarna i GPFN investeras i Norge. Marknadsvärdet av GPFN var 129,5 miljarder NOK vid årsslutet 2011 (Ministry of Finance 2012-10-10b).

(SvD 2013-01-27). Utvecklingen av fondens marknadsvärde och dess andel av BNP framgår av figur 3.6, medan figur 3.7 anger investeringar av fondmedlen fördelade på olika objekt.



Figur 3.6 Marknadsvärdet av Oljefonden (Statens pensjonsfond - Utland - 31.12.2011) och dess andel av BNP 1996 – 2011.

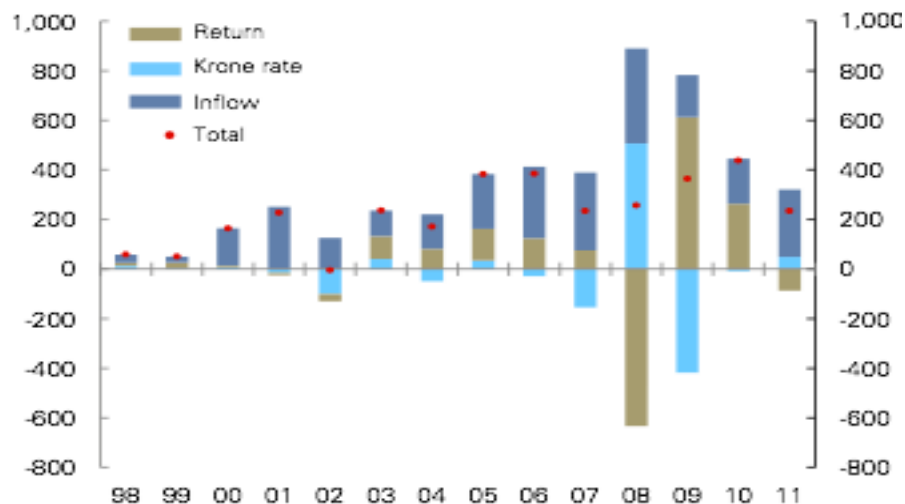
Källa: Fakta 2012.



Figur 3.7 Oljefondens marknadsvärde (NOK) 1998 – 2011 fördelat på olika investeringsobjekt.

Källa: NBIM (2011).

Figur 3.8 visar förändringar av Oljefondens marknadsvärde med angivelse av avkastning på investeringar, förändringar som följd av valutakurs och inflöde av kapital från petroleumverksamhet.



Figur 3.8 Förändringar av Oljefondens marknadsvärde med angivelse av avkastning på investeringar, förändringar som följd av valutakurs och inflöde av kapital från petroleumverksamhet samt förändringar totalt 1998 – 2011.

Källa: NBIM (2011).

Marknadsvärdet totalt visar en stigande tendens under större delen av perioden. Under senare år bryter dock utvecklingen under 2011 av med lägre ökning av marknadsvärdet. Men avvikelserna är desto större vad avser avkastning och växelkurs åren 2008 och 2009. Finansorn 2008 minskar fondens avkastning avsevärt, medan växelkursen ger stort överskott. År 2009 stiger värdet på investeringarna. Växelkursen däremot försvagar fondens marknadsvärde. Totalt stiger värdet båda åren.

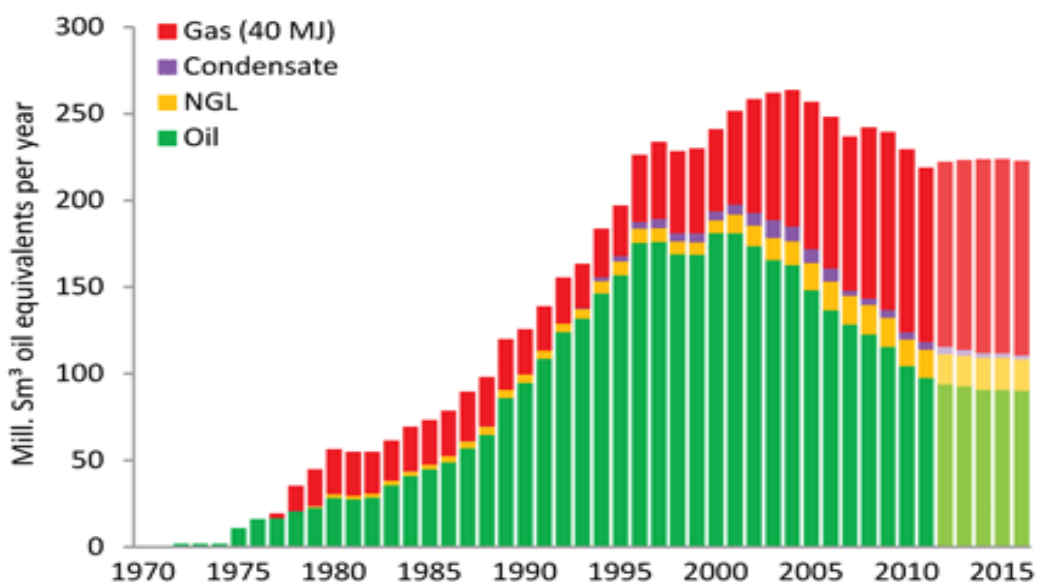
Nästan allt kapital i Oljefonden förvaltas av Norges Bank. Cirka 4 procent av kapitalet förvaltas dock av ett 50-tal andra aktörer varav Lannebo Fonder är den enda svenska förvaltaren (Hammar 2012-10-09). Vid kvartalsskiftet juni 2012 ägde Oljefonden aktier i 7 803 bolag i världen fördelade på 49 procent i Europa, 36 procent i USA, Afrika och Mellanöstern och 15 procent i Asien och Oceanien (Gustavsson 2012-08-10).

Ett problem är att investeringarna har svårt att uppnå Oljefondens avkastningsmål på minst 4 procent per år (Hammar 2012-10-09). Dessutom

varierar den årliga avkastningen kraftigt; från plus 25,6 procent till minus 23,3 procent (Norwegian Ministry of Finance 2011). Denna turbulens påverkar hur kapitalet förvaltas och vilka åtgärder som bör prioriteras för att på sikt behålla Oljefondens värde. Prioriteringar som har bärighet mot Västra Götalands konkurrensförutsättningar.

3.6 Framtidsblick

En viktig förutsättning för att kunna utveckla petroleumindustrin är att det finns resurser att exploatera. Utvinningen under de senaste 40 åren omfattar omkring 40 procent av förväntade resurser. Produktionen av olja har dominerat. Inför framtiden presenteras i Storting White Paper 28 (2010 – 2011) en plan för att kunna vidmakthålla en långsiktig produktion. Denna omfattar bl a ökad utvinning i befintliga fält och utvinning väster om demarkationslinjen i Barents hav, vilket kan innebära ny ekonomisk aktivitet i norra Norge. Produktionen förväntas förbli relativt stabil de närmaste åren. Oljeproduktionen minskar gradvis, medan försäljningen av gas ökar. Se figur 3.9.



Figur 3.9 Produktion av olja och gas och prognos för de närmaste åren.

Källa: Norwegian Petroleum Directorate (2012).

På längre sikt är antalet nya fyndigheter och resursernas storlek avgörande för produktionsnivån. Återstående resurser på kontinentalsockeln anger en betydande potential för framtida produktion (Norwegian Petroleum Directorate 2012).

Investeringarna på den norska sockeln har under senare år legat på en hög nivå och uppgick år 2011 till mer än 125 miljarder NOK, medan de operativa kostnaderna var nästan 60 miljarder. Särskilt investeringar men även operativa kostnader förväntas förbli höga kommande år. Petroleumindustrin är mycket viktig för en rad verksamheter. På basis av direkta och indirekta leveranser till petroleumindustrin kan antalet sysselsatta skattas till mer än 200 000 (Norwegian Petroleum Directorate 2012).

Resurserna av olja och gas har lagt grunden till etableringen av en kompetent och internationellt konkurrenskraftig industri. Underleverantörer förser idag den norska kontinentalsockeln och internationella marknader med tekniskt avancerade produkter och tjänster. Flera norska leverantörer har erövat en stark position baserad på viljan att utveckla och använda ny teknologi på den norska kontinentalsockeln. Samverkan mellan oljeföretag, underleverantörer och forskare har gett gott resultat. Underleverantörer i Norge har således kraftigt ökat sin försäljning utomlands; under senare år särskilt till Kina, Sydostasien och Australien. Denna internationalisering ska också ses i ljuset av tillkomsten av INTSOK⁷ (Norwegian Petroleum Directorate 2012, Intsok 2012-10-09). Till detta kan läggas politiska ansträngningar att genom ökat samarbete mellan länderna skapa förutsättningar för fortsatt utvinning av energi i Nordsjön⁸.

3.7 Sammanfattning

Detta kapitel behandlar hur Norges olje- och gasproduktion utvecklats. Vidare belyses hur intäkterna från energiexport skapat Oljefonden och vilken roll kapital i denna kan spela för näringslivets utveckling i Västra Götaland och södra Norge.

Utvinningen av olja och gas i Nordsjön baseras på händelserna som följde av Yom-Kippur kriget i oktober 1973. Innan dess var priset på olja (och gas) lågt och incitamenten att utvinna offshore var små. Men under 1970-talet ökade priset drastiskt. Samtidigt nationaliserades de globalt verksamma företagens tillgångar i viktiga oljeproducerande länder. Detta skapade

⁷ INTSOK – Norwegian Oil and Gas Partners – etablerades av den norska olje- och gasindustrin och den norska regeringen år 1997 och arbetar bl a med att öka den norska industrins förmåga att konkurrera internationellt (Intsok 2012-10-09).

⁸ Se t e x t a l av olje- och energiminister Ola Borten Moe över ämnet *Perspectives on the Norwegian-British Energy and Climate Partnership* vid seminariet ”Norwegian-British Energy & Climate” i London 26:e september 2012 (Borten Moe 2012-10-10).

osäkerhet som ökade intresset för offshore-utvinning. Nationaliserade företag sökte kompensera för kapacitet de förlorat och investerade kraftigt i Nordsjön. De satsade kompetens för att leda företagen och på forsknings- och utvecklingsarbete. Nya produkter framtvungade av svåra väderbetingelser medförde flera innovationer.

Resurserna i Nordsjön är unika och är relaterade till en geografiskt koncentrerad energimarknad. Här finns politiska, sociala, finansiella och teknologiska attribut. Utvinningen var även unikt ”timad”. Vidare är länderna vid Nordsjön vana vid politik som formas genom delaktighet mellan statliga och privata oljeföretag.

Norge sticker ut avseende energiproduktion per invånare. Till skillnad från länder med stor oljeproduktion i Mellanöstern har Norge även stor elproduktion. Höga priser på olja förklarar att intäkterna ökar trots att exporterad mängd olja minskar sedan början av 2000-talet. Under 2011 minskar även volymen exporterad gas. Förändringarna understryker vikten av att långsiktigt säkra inkomsterna och är en anledning till upprättandet av Oljefonden.

Oljefondens värde har ökat kraftigt. Utvecklingen under senare år bryts dock av lägre ökning av marknadsvärdet under 2011. Ett problem är att investeringarna har svårt att uppnå Oljefondens avkastningsmål. Dessutom varierar den årliga avkastningen kraftigt. Hur kapitalet förvaltas och vilka åtgärder som prioriteras för att på sikt behålla Oljefondens värde påverkar också Västra Götalands konkurrensförutsättningar.

Inför framtiden planeras ökad utvinning i befintliga fält och utvinning väster om demarkationslinjen i Barents hav, vilket kan innebära ny ekonomisk aktivitet i norra Norge. Produktionen förväntas bli relativt stabil de närmaste åren med minskad olje- men ökad gasproduktion. Investeringsnivån på den norska kontinentalsockeln har under senare år varit hög och förväntas bli hög kommande år.

Olje- och gasutvinningen har lagt grunden till en internationellt konkurrenskraftig industri. Underleverantörer förser idag den norska kontinentalsockeln och internationella marknader med tekniskt avancerad produktion och tjänster. Oljeföretag, underleverantörer och forskare har samarbetat, vilket under senare år resulterat i kraftigt ökad försäljning, särskilt i Kina, Sydostasien och Australien. Dessa leveranser signalerar internationell konkurrenskraft i Västra Götaland och södra Norge.

4 GEOGRAFISKA SÄRDRAG I VÄSTRA GÖTALAND OCH SÖDRA NORGE

4.1 Inledning

De geografiska förutsättningarna i KUSK-området (Västra Götaland och södra Norge) avviker från de gängse i Europa. Stora ytor och liten folkmängd i Västra Götaland och delar av södra Norge kontrasterar mot folkrika och tätbebyggda regioner i övriga Europa.

Västra Götaland bildades 1998 genom sammanslagning av Göteborgs och Bohuslän, Skaraborgs län utom Mullsjö och Habo samt Älvsborgs län. Folkmängden är efter Stockholms län störst i landet och ytan (24 000 km²) är mer än dubbelt så stor som i något annat län i Götaland. Södra Norge - Östfold, Akershus och Oslo - är avsevärt mindre; knappt 9 000 km². Folkmängden är dock nästan lika stor i den norska som svenska delen av hela området Västra Götaland och södra Norge. (Statistisk årbok 2012, Statistisk årbok 2012).

Här riktas blickarna mot Västra Götalands och södra Norges särdrag med avseende dels på områdets läge i skandinaviskt perspektiv, dels på ortsstrukturen. Kapitlet inleds dock med en översikt av befolkningstätheten.

4.2 Befolkningstäthet

Västra Götaland är till ytan nästan tre gånger större än fylkena Östfold, Akershus och Oslo (södra Norge)⁹. Se vidare tabell 4.1.

Tabell 4.1 Landareal, folkmängd och befolkningstäthet i Västra Götaland och södra Norge (Östfold, Akershus och Oslo).

Område	Landareal (km ²)	Folkmängd (tusen)	Täthet (inv./km ²)
Västra Götaland	23 797	1 591	67
Södra Norge	8 969	1 448	161
Totalt	32 766	3 039	93

Källa: Bearbetning av Statistisk årbok 2012, Årsbok för Sveriges kommuner 2012.

⁹ I Västra Götaland bor 17% av Sveriges och i fylkena bor 29 % av Norges befolkning (Statistisk årbok 2012, Årsbok för Sveriges kommuner 2012).

Av hela regionens (Västra Götaland och södra Norge) invånare bor något fler i Västra Götaland än i fylkena. Men befolkningstätheten är avsevärt högre i södra Norge än i Västra Götaland. Oslo och Akershus bildar Norges mest tätbebyggda område med 100 respektive 83 procent av befolkningen bosatta i tätorter med minst 2 000 invånare. Endast Rogaland har högre andel (80%) än Östfold (74%). Utspritt bor en liten del av befolkningen; noll procent i Oslo, 10 procent i Akershus och 15 procent i Östfold. Rogaland och Vestfold har ungefär samma andel som Östfold, medan andelen för hela Norge är 20 procent.

I södra Norge finns 41 och i Västra Götaland 49 kommuner. Befolkningstätheten i dessa spänner från 1 437 inv./km² i Oslo, 1 162 i Göteborg till mindre än 10 inv./km² i Aremark och Römskog i Östfold fylke samt i Dals-Ed i Västra Götaland. En tätbefolkad del av södra Norge möter särskilt i gränstrakterna en glest befolkad del av Västra Götaland. Antalet invånare varierar från Göteborgs 520 000 till Dals-Eds knappt 5 000 invånare i Västra Götaland. I södra Norge bor färre än 700 invånare i Römskog, medan antalet invånare i Oslo är 613 000 (Statistisk årbok 2012, Årsbok för Sveriges kommuner 2012).

4.3 Västra Götaland och södra Norge i skandinaviskt perspektiv

Västra Götalands konkurrensförmåga är förknippad med länets läge mellan huvudstadsområdena Oslo i norr och Köpenhamn i söder. I sydost är länet sammanlänkat med industriområden i Småland och i nordost med Mellansverige. Här uppmärksammas de gränsöverskridande kontakterna med södra Norge. Ett grundläggande antagande är att Norges ekonomi växer och att norska investeringar ökar i Västra Götaland genom bl a användning av kapital i Oljefonden. Ett integrerat nätverk av noder och länkar med Oslo, Göteborg och Köpenhamn som viktiga centra skapar förutsättningar för Västra Götaland att konkurrera inom många områden. Väsentliga faktorer, som kan medverka till att utveckla Västra Götaland och främja dess konkurrenskraft, är:

- Stark ekonomisk tillväxt i Norge ger ”spillover-effekter” i Västra Götaland,
- Västra Götalands läge mellan Norge och Danmark gynnar verksamheter inom handels- och transportnäringarna och stärker främst Göteborg som nod för import och export av varor,
- En stor del av Norges externa transportbehov tillgodoses genom Västra Götaland, vilket motiverar norska satsningar på infrastruktur för transporter,

- För kapital samlat i Oljefonden eftersträvas investeringar i projekt med långsiktig avkastning såsom infrastruktur för transporter i Västra Götaland,
- Västra Götaland är intressant för investeringar inom flera sektorer, förutom transporter, såsom inom service med satsningar på turist-, hotell- och konferensanläggningar (Lorentzon 2012).

Riklig tillgång på vattenkraft, olja och gas fördelad på få människor har medfört att Norge vilar på en robust ekonomi. Intäkter från export av olja och gas har skapat världens största oljefond, som det gäller att förvalta väl. Ett uttryck för detta är bl a utredningar om möjligheterna att investera långsiktigt i banor för snabbgående tåg (jfr Jernbaneverket 2012-09-20).

Intresset att investera i förbindelser söderut accentuerades av den stoppade flygtrafiken i samband med vulkanutbrottet på Island våren 2010. Detta gjorde det omöjligt att snabbt resa till och från Norge. Vidare pekade finansorn i världen på svagheten i att investera i värdepapper, vilket underströk betydelsen av investeringar i fysiska tillgångar såsom infrastruktur för transporter. Ambitionen att länka Norge till det allt mer utbyggda järnvägsnätet för höghastighetståg i Europa är en annan faktor, som medverkar till intresset att satsa på förbindelser genom Västra Götaland. Men från norsk och västsvensk horisont torde den största utmaningen vara att integrera ländernas arbetsmarknader. Stor efterfrågan på arbetskraft i Norge kontrasterar mot svag efterfrågan i stora delar av Sverige.

Vid gränsen mellan södra Norge och Västra Götaland möter urbaniserade områden i Norge rural bygd i Västra Götaland. Väg E6 är viktigaste förbindelselänk från gränsen (Svinesund) norrut till Oslo. Persontransporterna, som dominerar trafiken på E6 mellan Göteborg och Oslo, fördubblades under perioden 1990 – 2011; från 1 221 till 2 486 miljoner fordonskilometer. Relativt ökade den tunga trafiken ännu mer, från 78 till 220 miljoner fordonskilometer (Forsström 2013).

Transporter på järnväg förbinder Oslo via gränsövergång vid Kornsjö med Trollhättan och Göteborg. Denna bana är en viktig del i ansträngningarna att skapa gränsöverskridande arbetsmarknader och hör samman med frågan hur polycentriska ortsstrukturer i Västra Götaland kan ”matcha” den monocentriska strukturen i södra Norge. Om integration av arbetsmarknaderna eftersträvas krävs god tillgänglighet till flera centra.

Här bör även beaktas att gemensamma kulturella värden kan medverka till att skapa konkurrenskraft; värden mellan invånare i Skandinavien som på sikt kan medverka till större integration av hela Norden (jfr Wetterberg 2010).

4.4 Centralortsstruktur och kommunikation samt transportutbyte

Avvikelsen mellan Västra Götalands polycentriska och södra Norges monocentriska Ortsstruktur står i fokus när blickarna riktas mot hur gränsöverskridande kontakter kan forma nätverk på olika geografiska nivåer. Detta kräver kontakter och förbindelser som underlättar informationsutbyte. Exempelvis är behovet att kunna mötas stort vid överföring av informell ostrukturerad information. Tillgodoseende av detta behov kräver tillgänglighet till och från många platser. Detta ligger i linje med strategin för utvecklingen av Göteborg - Oslo - regionen; fortsatt intensivt samarbete om åtgärder för att förbättra infrastrukturen för transporter (jfr Einarsson et al 2007).

Norges tillväxt sker främst i landets södra delar, d v s i områden nära Västra Götaland. Norska önskemål att snabbt kunna nå kontinenten med tåg ger frågan om integration av ländernas arbetsmarknader extra tyngd, som stärks av diskussionen att Norge genom kapital i Oljefonden kan finansiera sträckan Oslo – Göteborg. Denna fråga aktualiseras av pågående utredningar i Norge att satsa på höghastighetståg (Öhman 2012-10-29).

Efter Fredrikstad/Sarpsborg är Trollhättan den största orten utmed järnvägen Oslo - Göteborg. I väster är Trollhättan genom järnväg och väg länkat till Uddevalla och väg E6, vars utbyggnad till motorväg ökar tillgängligheten till södra Norge. Genom bättre tågförbindelser kan restiden förkortas till flera destinationer såsom Oslo, Karlstad, Herrljunga (anslutning till Västra Stambanan) och Göteborg. Närhet till norska arbetsmarknader, understryker möjligheterna att stärka Trollhättans konkurrenskraft. Trollhättan är således en viktig del i nätverket av noder och länkar som utgör ryggraden i Västra Götalands Ortsstruktur och är strategiskt lokaliserat för att medverka till ökad integration mellan arbetsmarknader i södra Norge och Västra Götaland.

Tendensen är försvagad konkurrenskraft för orter med traditionell varuproduktion. Detta understryker behovet att sätta in orter i nätverk på olika geografiska nivåer. Figur 4.1 illustrerar Ortsstrukturen i Östfold, Akershus och Oslo (södra Norge) och Västra Götaland med angivelse av områdets största noder.



Figur 4.1 Orter med 10 000 eller fler invånare i södra Norge och Västra Götaland.

Källa: GIS-bearbetning av Elldér (2012).

Av figur 4.1 framgår Oslos dominans med Fredrikstad/Sarpsborg som enda motpol i södra Norge. I Västra Götaland kompletteras Göteborg av centra i delregionerna; Borås i Sjuhärad, Trollhättan i Fyrbodal och Skövde i Skaraborg.

Godstrafikens omfattning inom och mellan dessa regioner är betydande. Exempelvis är den tunga trafiken mer omfattande på sträckan Göteborg – Svinesund än på det senaste genomförda motorvägsprojektet i Sverige mellan Uppsala och Gävle. Trafikarbetet på denna sträcka om 112 kilometer beräknas till 77 miljoner fordonskilometer år 2011. Trafikarbetet samma år mellan Göteborg och Svinesund (186 km) beräknas till 220 miljoner fordonskilometer (Forsström 2013).

Möjligheter finns att integrera arbetsmarknader med olika inriktningar av näringslivet och varierande konkurrensprofiler, där människor kan vara verksamma inom olika typer av nätverk genom väl fungerande transport- och kommunikationssystem. Här märks att utbyggnaden av järnvägen sträckan Göteborg – Öxnered förkortar restiden till flera destinationer. Orter i Västra

Götaland knyts närmare orter i södra Norge såsom Halden, Fredrikstad/Sarpsborg, Moss och Oslo.

I nutid (2013) kännetecknas den nationsöverskridande arbetsmarknaden av efterfrågan i Norge och utbud av arbetskraft i Sverige. Inte minst för ungdomar i Västra Götaland är södra Norge en allt viktigare arbetsmarknad. För boende i Västra Götaland ligger den dynamiska norska marknaden i den tätbefolkade korridoren från norsk-svenska gränsen till Oslo-området inom räckhåll.

4.5 Västra Götaland – polycentrisk struktur

Befolkningsstätheten i Västra Götaland är hög i sydväst. Detta kontrasterar mot relativt glest befolkade områden i norr och nordost. Hav i väst och vidsträckt land i öst rymmer ett diversifierat näringsliv. Genom läget vid havet samt mellan Väner och Vättern har länet längre kust och stränder än något annat län i Götaland (Statistisk årsbok 2011). Kustlokaliseringen har skapat förutsättningar för handel och Göteborg har vuxit till ledande hamn- och industristad. I Göta Älvs dalgång har fabriker etablerats. Bebyggelsestrukturen har formats med sjö-, järnvägs-, väg- och flygförbindelser som drivkrafter i ett mångfacetterat mönster av nätverk i form av internationella, nationella, regionala och lokala kontakter.

Ortsstrukturen i Västra Götaland avviker från den i Stockholm respektive Skåne genom att Göteborg balanseras av noderna i delregionerna Sjuhärad, Fyrbodalen och Skaraborg. Dessa spelar en viktig roll för planering och genomförande av projekt avseende bl a infrastruktur för transporter och sjukvård. I Sjuhärad är Borås centralort, i Fyrbodalen Trollhättan och i Skaraborg Skövde. Tabell 4.2 visar orter i Västra Götaland med mer än 10 000 invånare.

Västra Götalands polycentriska Ortsstruktur blir ännu tydligare när antalet tätorter beaktas. Av Sveriges län har Västra Götaland flest orter (mer än 300). Skåne följer därefter med 250, medan Stockholms län har 134. Lägst antal har Gotland med 17 orter. I hela landet finns 1 956 orter (SCB 2011). Här märks att en flerkärnig struktur medför mindre trängselproblem men kräver varierad och tät infrastruktur (jfr Trafikanalys 2011).

Tabell 4.2 Tätorter med 10 000 eller fler invånare i Västra Götaland år 2010 (rangordnade).

Ort	Folkmängd
Göteborg	549 839
Borås	66 273
Trollhättan	46 457
Skövde	34 466
Uddevalla	31 212
Lidköping	25 644
Alingsås	24 482
Kungälv	22 768
Vänersborg	21 699
Lerum	16 855
Falköping	16 350
Mölnlycke	15 608
Mariestad	15 591
Kinna	14 776
Lindome	11 037
Skara	10 841
Summa:	923 898

Källa: SCB (2010a).

4.6 Södra Norge – monocentrisk struktur

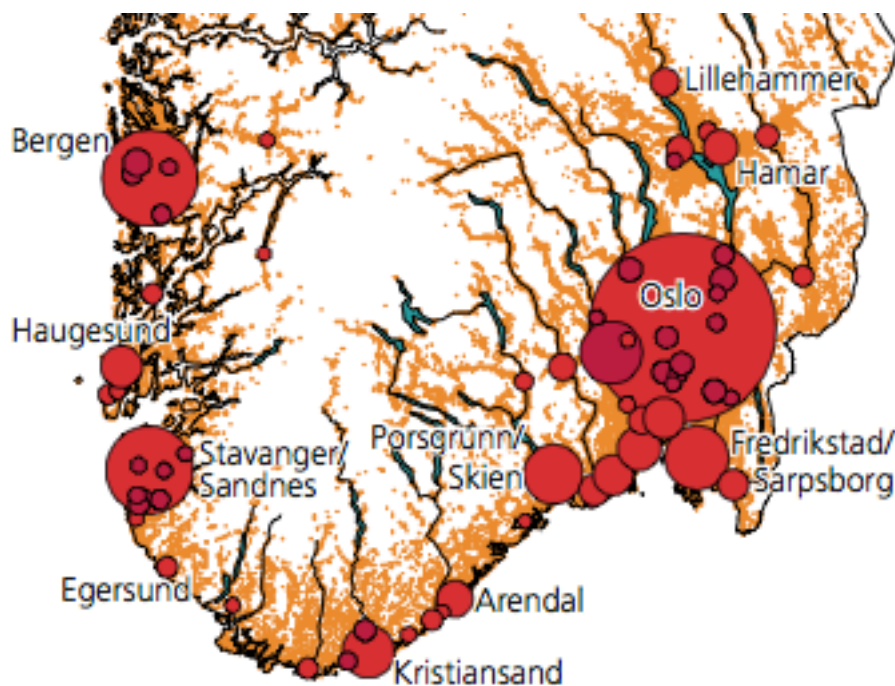
Till södra Norge förs här områden som ligger närmast Västra Götaland, dvs fylkena Akershus, Oslo och Östfold. Oslo har flest invånare och högst befolkningstäthet följt av Akershus. Avseende yta är Akershus störst. Landarealen är 8 969 km² och befolkningstätheten i genomsnitt 161 invånare per km². Se tabell 4.3.

Tabell 4.3 Folkmängd, landareal och befolkningstäthet i Akershus, Oslo och Östfold fylken år 2012 (1 jan.).

Fylke	Folkmängd	Landareal (km ²)	Befolknings- täthet per km ²
Akershus	556 254	4 620	120
Oslo	613 285	427	1 436
Östfold	278 352	3 922	71
Summa:	1 447 891	8 969	161

Källa: Bearbetning av Statistisk årbok 2012.

I södra Norge (inklusive Akershus, Oslo och Östfold) bor avsevärt fler människor än i de norra delarna. Detta återspeglas i Ortsstrukturen. Oslo har flest invånare (907 000). Därefter följer Bergen (235 000 inv.), Trondheim (165 000 inv.), Fredrikstad/Sarpsborg (104 000 inv.) och Drammen (100 000 inv.). Figur 4.2 visar Ortsstrukturen i södra Norge.



Anm: Tätort här definierad som ett sammanhängande område med minst 200 invånare och där avståndet mellan husen som regel inte överstiger 50 meter.

Figur 4.2 Tätorter med fler än 5 000 invånare i Norge söder om Bergen Lillehammer.

Källa: Statistical Yearbook of Norway (2011).

Oslos urbana område dominerar med 907 000 personer¹⁰. I Göteborgs tätort bor 550 000¹¹. Oslos dominans avspeglas i en ”spetsig” monocentrisk struktur. Enda större agglomeration som motvikt till Oslo är Fredrikstad/Sarpsborg med 104 000 invånare. Tabell 4.4 visar folkmängden i Akershus, Östfold och Oslo.

¹⁰ Urbant område definierat som agglomeration med lägst 200 invånare och där avståndet mellan husen i regel är mindre än 50 meter (Statistical Yearbook of Norway 2011).

¹¹ I Sverige definieras tätort som sammanhängande bebyggelse med högst 200 meter mellan husen och minst 200 invånare (SCB 2012-10-19).

Tabell 4.4 Tätorter med 10 000 eller fler invånare i Akershus, Östfold och Oslo 1 jan. 2011 (rangordnade).

Ort	Folkmängd
Oslo	906 681
Fredrikstad/Sarpsborg	104 382
Moss	42 781
Halden	23 711
Jessheim	16 769
Ski	13 619
Askim	13 258
Dröbak	12 720
Nesoddtangen	11 795
Råholt	10 795
Summa:	1 156 511

Källa: Statistical Yearbook of Norway (2011).

4.7 Sammanfattning

Västra Götaland och södra Norge (Östfold, Akershus och Oslo) är i jämförelse med stora delar av övriga Europa glest befolkat, vilket i synnerhet avser Västra Götaland. Folkmängden i Västra Götaland respektive södra Norge är nästan densamma men ytan är avsevärt större i Västra Götaland. En tätbefolkad del av södra Norge möter glest befolkade områden av Västra Götaland. Oslo är tätast befolkat följt av Göteborg.

Nätverk med noder och länkar är basen för ökad integration av Västra Götaland och södra Norge. Dynamiken i den norska ekonomin ger ”spill-over-effekter” i Västra Götaland inom bl a näringarna handel och transport. Västra Götaland spelar en viktig roll för in- och utförsel av varor till och från Norge, vilket medverkar till intresset från norsk sida att investera i infrastruktur för transporter inom och mellan södra Norge och Västra Götaland. Detta intresse förklaras också av kraven att få avkastning på kapital i Oljefonden.

Utbyggnad av infrastrukturen för transporter ska även ses mot bakgrund av att polycentrisk struktur i Västra Götaland möter monocentrisk struktur i södra Norge. Göteborg som största ort i Västra Götaland har som motvikt Borås, Trollhättan och Skövde, medan Sarpsborg/Fredrikstad utgör enda motvikt till Oslo. Om integration av arbetsmarknader ska ske är tillgänglighet till och från flera orter nödvändigt, vilket kräver analys av hur behovet av infrastruktur för transport och kommunikation varierar med hänsyn till typ av arbete. För att

”matcha” efterfrågan på kunskap och kompetens inom och mellan olika verksamheter krävs förbindelser mellan noderna.

Tillväxten i Norge sker främst i de södra delarna, som ligger nära Västra Götaland. Förbindelselederna mellan dessa områden utgörs i huvudsak av väg E6 och järnvägen mellan Göteborg och Oslo. Dessa leder förbättras successivt och om några år ska hela sträckan Göteborg – Oslo bestå av motorväg. Trafiken på E6 har under de senaste 20 åren ökat mycket, vilket särskilt avser tung trafik.

Den nya järnvägen med dubbelspår mellan Göteborg och Öxnered förkortar restiden till flera destinationer inklusive Oslo. I samband med dessa förbättringar märks att Trollhättans betydelse som nod i nätverk mellan södra Norge och Västra Götaland växer. Det är fråga om att knyta samman många orter av olika storlek och näringslivsprofiler. Att kunna erbjuda vittförgrenade kontaktnät inom olika verksamhetsområden och samtidigt närhet i vardagen. Dessa olikheter kräver särskild observans när ökad integration mellan områdena står på dagordningen.

5 NORSKA INVESTERINGAR – GEOGRAFISKA AVTRYCK

5.1 Inledning

Norge investerar i en rad verksamheter i Västra Götaland. Med kapital genererat i energiproduktion finns företrädare för norska verksamheter inom allt fler områden. Fastighetsbolag satsar på köpcentra utmed gränsen mellan Norge och Sverige. Låga priser i EU-landet Sverige lockar kunder från Norge. Tillgång på mark och bostäder till relativt låga kostnader i angenäma miljöer i Sverige attraherar norska spekulanter.

Företag i Norge inom fiskerinäringen uppmärksammade tidigt möjligheterna att genom köp av svenska företag nå EU-marknaden. Exempelvis blev Abba och Felix norska varumärken när Orkla 1995 tog över Pripps och Procordia Food. Till andra uppmärksammade transaktioner därefter hör Schibsteds köp av Aftonbladet och Svenska Dagbladet. Oslobörsens köp av Stockholmsbaserade Burgundy är i nutid exempel på hur Norges starka ekonomi medför inflytande över den nordiska värdepappershandeln (Bursell 2012). Norska investeringar påverkar således utvecklingen internationellt, nationellt, regionalt och lokalt.

Statoil - Norges största företag - verkar på alla geografiska nivåer. Företaget är inriktat mot produktion av olja och gas. Det bildades 1972 som statlig bolag och staten är fortfarande största ägare med 67 procent av aktierna (Statoil 2013-04-05). År 1979 startade produktionen i oljefältet Staffjord och år 1981 var Statoil det första norska företaget med operativt ansvar för ett oljefält i Nordsjön. Idag är Statoil en av världens största olje- och gasleverantörer med verksamhet i 35 länder (Statoil 2013-04-02).

Vittförgrenade internationella och nationella nätverk sätter ljuset på konkurrensen om kapitalet. Oslo tenderar att stärka sin position. En fråga är om denna utveckling även kan medföra en starkare position för Göteborg som nod i finansiella nätverk. Några faktorer talar för detta. En är den geografiska närheten och en annan att Göteborg har en stark tradition av norska företagsetableringar. Vidare är handel och sjöfart i Västra Götaland och södra Norge näringar, som förutsätter en väl fungerande kapitalmarknad. Ökad norsk aktivitet inom finanssektorn kan också avse investeringar, baserade på Oljefonden, i verksamheter i Västra Götaland. En antydning i denna riktning är signalerna att pengar i Oljefonden ska stödja utveckling av småföretag och entreprenörsverksamhet.

I detta kapitel behandlas i fortsättningen hur intäkter från export av olja och gas påverkar norska investeringar i bl a industriföretag, köpcentra och hus i Västra Götaland. Men först ett inledande avsnitt om politiskt samarbete mellan företrädare på internationell, nationell, regional och lokal nivå för att öka konkurrenskraften i här studerat område; Västra Götaland, Östfold, Akershus och Oslo (KUSK-området).

5.2 Gränsöverskridande samarbete

Den nationsövergripande EU-nivån sätter ramar för de regionalpolitiska åtgärderna på nationell och regional nivå. Vidare belyser detta avsnitt hur gränssamarbete mellan Norge och Sverige bedrivs på lokal/regional nivå.

Även om stora skillnader mellan rika och fattiga regioner fanns behandlade inte Romavtalet 1957 specifikt regionala problem. Antagandet var att dessa skulle behandlas nationellt. Men när beslut togs att skapa en gemensam marknad och monetär union framstod problemen för stora för att kunna hänföras till den nationella nivån. Dessutom sågs sammanhållning som viktigt mål och nyckelfaktor för ekonomisk framgång. Tillkomsten av Europeiska Regionala Utvecklingsfonden år 1975 manifesterade denna strävan att skapa en gemensam regionalpolitik (Hitiris 2003).

Den svenska anslutningen till EU år 1995 innebar att tidigare på nationell nivå fattade beslut om regionalt stöd även kom att inkludera stöd inom EU för att minska ekonomiska och sociala skillnader mellan regionerna. Nationella och gemensamma åtgärder inom regionalpolitiken ska komplettera varandra. Regionalpolitiken ska även stärka EU:s konkurrenskraft. Kraven medför att det är svårt att bedriva en nationell regionalpolitik som påtagligt avviker från EU:s (SOU 2000). Dessutom tenderar den europeiska sammanhållningspolitiken att kräva mer gränsöverskridande samarbete för att möta framtida utmaningar (SOU 2005).

Till EU:s åtgärder är också knutet en rad gemenskapsinitiativ och stöd för innovativa åtgärder. Västra Götalandsregionen och de norska gränsfylkena har således sedan slutet av 1990-talet deltagit i olika Interreg-program och över 100 projekt har genomförts (Haghighat 2011). Exempelvis är här studerat område - södra Norge och Västra Götaland - deltagare i programmet Interreg Sverige - Norge 2007-2013. Detta omfattar ett kärnområde med delområden; Nordens Gröna Bälte, Inre Skandinavien och Gränslöst Samarbete. Dessutom finns områden, som kan ta del av högst 20% av programmets medel. Gränslöst Samarbete omfattar Fyrbodalsområdet, Östfolds och Akershus fylken. Oslo är med i 20% området. Ett dussintal projekt ingår i programmet, vars vision är att

stärka regionens attraktivitet och konkurrenskraft genom gränsöverskridande samarbete (Interreg Sverige-Norge 2011).

Ett annat relevant Interreg-program för Västra Götaland och södra Norge är Öresund-Kattegatt-Skagerrak, som syftar till att främja hållbar tillväxt, vardagsintegration och att binda samman regionen. Gränsöverskridandet avser samarbete mellan Sverige, Danmark och Norge. Ett av projekten är COINCO North (Corridor of Innovation and Cooperation), som ska stärka banden mellan olika delar av Öresund-Kattegatt-Skagerrak området med särskilt intresse riktat mot bättre förbindelser i korridoren Oslo-Göteborg-Malmö. Ett annat projekt är KUSK (Kompetens, Utveckling, Statistik och Kommunikation) vars syfte är att öka kunskapen om förutsättningarna att skapa tillväxt i området utmed gränsen mellan Västra Götaland och Östfold (Haghighat 2011)¹².

Men även inom andra organisationer sker samarbete mellan Norge och Sverige. Gränskommittén Östfold-Bohuslän/Dalsland är ett exempel. Den är sedan 1980 forum för frågor av intresse för utvecklingen i både Norge och Sverige och består av 22 svenska och norska kommuner samt Västra Götalandsregionen och Östfold fylkeskommun. Inom detta område bor närmare 460 000 personer. Till målen hör att verka för en dynamisk, konkurrenskraftig och miljömässig hållbar utveckling. Ansatsen är att se gränsen som en möjlighet och inte som ett hinder. Till prioriterade insatser under 2012 hör att driva frågan om utökad tågtrafik samt dubbelspår mellan Göteborg och Oslo (Gränskommittén 2011).

Att skapa en attraktiv och hållbar region med gränslösa möjligheter ingår också i Göteborg-Oslo samarbetet (GO-samarbetet). Syftet är att stärka GO-regionen i förhållande till andra regioner i Europa. Samarbetet etablerades 1995 genom ett avtal mellan Göteborg och Oslo. År 2003 antogs ett nytt avtal. Idag inkluderar samarbetet även Västra Götalandsregionen och fylkeskommunerna Akershus och Östfold. Intresset är främst riktat mot näringslivsutveckling, kommunikationer, kultur och turism samt utbildning (Göteborgs stad 2012-11-28). Av utvecklingsprojekten dominerar de med inriktning mot att förkorta restiden. En långsiktig målsättning är att från år 2025 kunna resa mellan Oslo och Göteborg på 2 timmar. Som en del av förverkligandet av denna målsättning står järnvägsutbyggnad mellan Halden och Trollhättan högt på dagordningen (Göteborg-Oslo-regionen 2011).

I gränsområdet mellan norra delarna av Västra Götaland och södra delarna av Östfold har flera initiativ tagits för att öka samarbetet mellan kommunerna och

¹² Här kan tilläggas att även andra aktörer driver utvecklingsprojekt delfinansierade av EU. Exempelvis pågår i Göteborg nästan 150 EU-projekt (Göteborgs stad 2012).

mellan regionerna. Med hänsyn till bl a geografiska förutsättningar varierar frågorna som är mest angelägna att belysa. En gemensam nämnare är den stora betydelse besöksnäringen spelar för näringslivets utveckling. Det formella samarbetet sker inom Gränskommittén och inom Interreg, medan informella samtal dagligen sker genom kontakter och möten mellan företrädare för kommunerna i Östfold-Bohuslän-Dalsland. Företrädare för kommunerna utmed gränsen - Strömstad, Tanum och Dals-Ed - samarbetar med kollegerna på andra sidan gränsen i bl a näringslivs-, miljö- och arbetsmarknadsfrågor (Lorentzon 2006).

5.3 Utvinning av olja och gas i Nordsjön – bas för investeringar i Sverige

Utvinning av olja och gas i Nordsjön formar ett lokaliseringsmönster med verksamheter förlagda utmed den norska kusten. Stavanger växer tidigt fram som viktig nod och där lokaliseras huvudkontoret för Statoil. Som exportör av olja och gas med stora intäkter blir Norge allt mer betydelsefull aktör på den internationella energimarknaden. En konsekvens av intäkterna är behov av investeringsobjekt. Orolig finansmarknad har medfört ökat intresse att investera långsiktigt i fysiska anläggningar såsom infrastruktur för transporter.

Västra Götaland är genom närheten till södra Norge och med igenkännande kultur extra intressant för investeringar, vilket avser såväl företag som privatpersoner. Således ökar det norska ägandet inom bl a petroleumsektorn, hotell- och restaurangverksamhet och detaljhandel. Stora köpcentra i Sverige utmed gränsen till Norge är tydliga markörer av norskt pengaflöde både i form av investeringar och genom enskilda personers köp av varor och tjänster. Vidare märks norrmännens köp av fritidshus, som ofta medför renoveringar och ökad aktivitet inom byggsektorn.

I Sverige och Västra Götaland märks närvaron av norska företag. Norge kontrollerar flest företag i Sverige (drygt 2 200). Därefter följer Danmark (knappt 1 500) och USA (1 300). Antalet sysselsatta i norska företag är drygt 57 000, men USA (nästan 73 000) följt av Nederländerna, Tyskland och Finland har fler. År 2001 svarade det norska ägandet för 7 procent av de anställda i utlandsägda företag och år 2011 för 9 procent (Tillväxtanalys 2012). Trots den stora och växande marknaden i Kina är kinesiska ägare fåtaliga (Heyman och Norbäck 2013).

I Västra Götaland arbetade 11 100 personer på 855 norska arbetsställen år 2011; en ökning med 87 procent av antalet arbetsställen och 46 procent av antalet anställda sedan år 2001. Tillverkningsindustri och handel är största näringar. Norska företag är ofta verksamma inom livsmedelsindustrin. Av

samtliga anställda i Västra Götaland var andelen verksamma i norskt ägda företag 1,6 procent år 2011 mot 1,2 procent år 2002. Göteborgsregionen har flest norskt ägda arbetsställen. Även Bohuslän har många arbetsställen med norska ägare. Strömstad sticker ut; nästan en av tio är anställd inom norskt ägda företag. Vid sidan av Göteborgsregionen och gränskommunerna Strömstad och Tanum hade Uddevalla, Borås, Skövde och Trollhättan fler än 10 norskt ägda arbetsställen år 2011. Men nästan alla kommuner i Västra Götaland har arbetsställen med norska ägare (Regionutvecklingssekretariatet 2012).

Satsningarna i Norge på produktion av energi har varit framgångsrika och resulterat i stora exportintäkter. Under senare år är det främst de höga oljepriserna som förklarar de stora överskotten av exporten. Trots minskad volym ökar oljeintäkterna. Intäkterna från gasexporten sker i linje med ökad volymexport. Men under 2011 minskar även gasexporten, vilket bryter en uppåtgående kurva. Är detta tecken på förändringar i omvärlden?

Det är en observation som hittills inte påverkat tilltron till expansion av gassektorn. Men minskad nettovinst under tredje kvartalet 2012 bland flera av de största börsnoterade företagen i världen signalerar ändrade villkor på energimarknaden. En viktig förklaring är den kraftiga ökningen av produktion av skiffergas i USA, som pressat priserna på naturgas (Lindahl 2012)¹³. Samtidigt tyder fortsatt stor efterfrågan på olja och gas på ett starkt Norge på den internationella energimarknaden. För detta talar också potentiella reserver av främst naturgas i norra Norges farvatten; ett rikt Norge bildar fond för utvecklingen av Västra Götaland.

Här betonas hur kapital i Oljefonden - världens största - kan påverka utvecklingen i Västra Götaland¹⁴. För närvarande finns förslag som delvis implementeras kring hur Oljefonden kan finna ”nya” vägar för att behålla och helst öka sitt värde. En väg är ökat fokus på investeringar i Sverige i relation till övriga Europa. Ett annat förslag avser intresset att investera i mindre företag. Ett tredje förslag är riktat mot köp av aktier i etablerade svenska företag, där bl a fastigheter framstår som attraktivt investeringsobjekt. Några exempel belyser de olika förslagen.

Ökat fokus på Sverige i relation till övriga Europa återspeglas i att Oljefonden satsar på att köpa in sig i svenska företag. Riktlinjerna från regeringen anger för Oljefonden att investeringarna i Europa i närtid skall minska från 60 till 40

¹³ Utvinningsmetoden ”fracking” möter dock stark miljökritik (Jakobsson 2012).

¹⁴ Efter Statens pensionsfond – Norge, följer Abu Dhabi – Förenta Arabemiraten och Kuwait Investment – Kuwait (SvD 2012-10-15).

procent avseende obligationsinnehav och från 50 till 40 procent vad avser aktieinnehav. Investeringarna i Europa skall minska till förmån för andra marknader i världen. Men satsningarna i Sverige kommer att fortsätta, vilket förklaras av att Sverige har en stabil ekonomi med förväntad fortsatt tillväxt (mobil.nwt.se 2012-04-10).

Intresset att investera i mindre företag är relaterat till debatten i Norge om hur Oljefonden bör investera frammanad av kritik mot att fonden förlorade mycket i värde i samband med finansorn 2008-2009. En allmän uppfattning var att den investerat för aggressivt. Men resultat från en utredning tillsatt av regeringen visade på motsatsen; att fonden hade investerat för passivt. I den nya strategin ingår bl a att favorisera mindre företag framför större. Ett annat inslag är att snarare leta efter undervärderade aktier än sådana som redan snabbt stigit i värde (Haag 2012-10-15).

Oljefondens köp av aktier i etablerade svenska företag återspeglas i att värdet på Oljefondens totala innehav i svenska börsbolag sommaren 2012 efter en kraftig ökning uppgick till 73,8 miljarder kronor¹⁵. Fonden äger aktier i drygt 90 svenska börsbolag. Vidare märks att Oljefonden äger cirka 2,3 procent av värdet på börshandlade aktier i Europa och 1,1 procent av världens börshandlade aktier. Efter Kina och Förenade Arabemiraten är Norge störst nationell fondinvestering i världen.

Tabell 5.1 visar Oljefondens innehav av aktier i företag på Stockholmsbörsen i mars och augusti 2012. I den mån det går att skönja någon geografisk fördelning av aktieköpen tyder satsningarna på finanssektorn att Stockholmsregionen prioriteras. Men med industriell verksamhet i fokus ger de stora satsningarna på bl a Volvo och ABB intryck av att även verksamheter lokaliserade till andra delar av landet är intressanta investeringsobjekt.

Satsningar sker också i svenska bygg- och fastighetsbolag. Således uppgår Oljefondens investeringar till mer än 200 miljoner kronor i Castellum, Fabege, Hufvudstaden, NCC, Peab, Skanska och Wihlborgs. Den största satsningen avser Skanska (850 miljoner), medan andelen i bolaget är störst i Wihlborgs (3,29 %)(Fastighetsvärlden 2012-10-4).

¹⁵ Ökning från 46,2 till 73,8 miljarder kronor under perioden 30 mars – 8 augusti. Innehavet motsvarar ungefär totala börsvärdet av Kinnevik och Industrivärden (Leijonhufvud 2012).

Tabell 5.1 Oljefondens 20 största innehav av aktier i företag på Stockholms-börsen 8 augusti och 30 mars 2012 (Mkr).

Företag	Börsvärde 8 aug. 2012	Börsvärde 30 mars 2012	Förändring
Volvo	6 831	3 809	3 022
ABB	6 218	0	6 218
SCA	5 874	5 424	450
Ericsson	4 646	4 524	122
Nordea Bank	4 561	889	3 672
Hennes & Mauritz	3 733	2 988	745
Atlas Copco	3 614	3 126	488
SEB	3 280	1 011	2 269
Handelsbanken	3 180	91	3 089
Sandvik	2 963	2 652	311
Swedbank	2 950	71	2 879
Telia Sonera	2 081	772	1 309
Investor	1 921	1 850	71
Assa Abloy	1 623	1 575	48
Tele 2	1 574	1 821	- 247
SKF	1 374	1 419	- 45
Scania	1 129	1 253	- 124
Electrolux	982	76	906
Getinge	978	50	928
Boliden	890	868	22

Källa: Leijonhufvud (2012).

Under hösten 2012 har Oljefondens innehav av aktier ökat i bl a SCA, Volvo och Scania, medan exempelvis dess innehav i Telia Sonera och Hennes & Mauritz minskat. Fondens största innehav på Stockholmsbörsen är i Volvo (Dagens Industri 2013-01-27). Efter köp sedan början av september 2012 är Oljefonden Volvos näst störste ägare (4,7 %), efter Industrivärden (6,2 %)(Dagens Industri 2013-01-21).

5.4 Norges starka ekonomi – förutsättning för gränshandel och husköp

Svinesundsbron och E6 har skapat gynnsamma villkor för gränsöverskridande aktiviteter. Nya köpcentra i Sverige har samtidigt ökat utbudet av varor och tjänster under en period av ekonomisk tillväxt i Norge. Stark norsk valuta och relativt låga priser i Sverige har ökat de norska konsumenternas köpkraft och stimulerat framväxten av olika verksamheter i gränskommunerna Strömstad, Tanum och Dals-Ed (Lorentzon 2011). Utvecklingen av BNP illustrerar norrmännens ökade köpkraft. Per invånare har Norge högst BNP bland

jämförbara länder i Europa. Se tabell 5.2¹⁶.

Tabell 5.2 BNP per capita under perioden 2004 – 2010 justerad för olikheter i prisnivå i valda länder i Europa. EU27=100.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Norge	165	177	185	182	192	176	181
Danmark	126	124	124	123	125	123	127
Finland	116	114	114	118	119	115	115
Island	131	130	123	121	124	118	111
Sverige	126	122	123	125	124	119	123
Frankrike	110	110	108	108	107	108	108
Italia	107	105	105	104	104	104	101
Nederland	129	131	131	132	134	132	133
Polen	51	51	52	54	56	61	63
Spania	101	102	105	105	104	103	100
Storbritannia	124	122	120	116	112	111	112
Sveits	134	132	134	139	143	144	147
Tyskland	115	116	115	116	116	116	118

Källa: Statistisk årsbok 2012.

Norge har, trots rejäl tillbakagång år 2009, avsevärt högre BNP per capita år 2010 än 2004. Båda åren har Norge högst och Schweiz näst högst index. Även Polen har förbättrat sitt index om än från en låg nivå, medan Islands och även Storbritanniens index försämrats. Flertalet länder har sämre index år 2010 än 2004 varav Sverige är ett, vars index minskat från 126 till 123. Norge däremot har ökat från 165 till 181. BNP per capita i Norge är således omkring 50 procent högre än i Sverige.

Norge har även störst konsumtion per invånare bland jämförbara länder i Europa. Som framgår av tabell 5.3 har Island, Nederländerna, Storbritannien och Schweiz högre index än Norge år 2001. År 2010 har Norge klart högst index följt av Schweiz, Storbritannien och Tyskland.

¹⁶ Luxemburg är ej medtaget här men har hög inkomst per invånare. Dess situation är dock speciell med stor finansiell sektor men liten folkmängd. Lokaliseringen i område med hög tillgänglighet medger omfattande pendling.

Tabell 5.3 Personlig konsumtion per invånare under perioden 2001 – 2010 i valda länder justerad för olikheter i prisnivå. EU27=100.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Norge	119	121	125	128	127	129	133	132	135	136
Danmark	113	115	110	112	109	112	114	114	113	114
Finland	97	99	99	102	101	103	107	110	110	111
Island	126	123	125	129	134	131	132	122	109	105
Sverige	114	115	117	117	113	112	115	115	115	114
Frankrike	118	119	115	113	113	112	112	111	113	113
Italia	114	106	106	103	102	102	102	103	103	102
Nederland	121	123	118	117	116	117	119	119	118	116
Polen	51	53	53	54	54	55	59	61	64	66
Spania	97	99	98	99	99	100	100	99	95	95
Storbritannia	130	131	132	136	135	134	130	124	121	121
Sveits	124	124	122	120	118	116	119	122	123	125
Tyskland	115	113	116	114	116	115	113	113	116	117

¹ Personlig konsumtion omfattar konsumtion i husholdningar, konsumtion i ideella organisationer och individuellt konsumtion i offentlig förvaltning. Fordi särskilt omfanget av den offentliga tjänstestyrningen är forskjellig fra land til land, er personlig konsumtion ofte bedre egnet i internasjonale sammenlikninger enn konsumtion i husholdninger.

Källa: Statistisk årbok 2012.

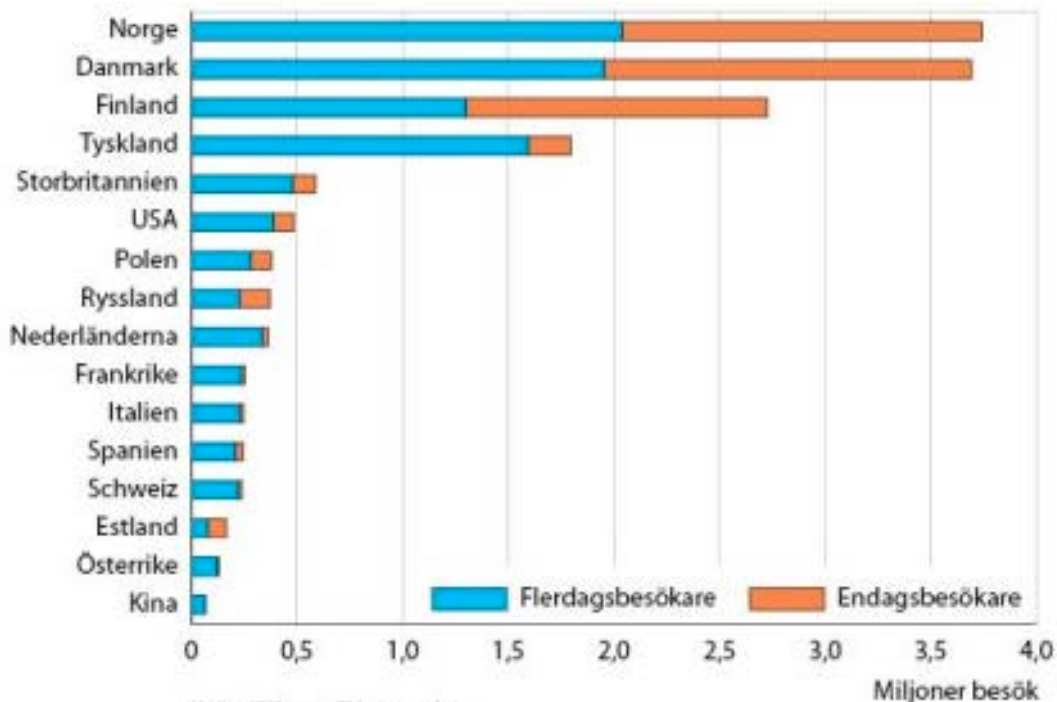
Både BNP per capita och personlig konsumtion per invånare anger att Norge har en stark ekonomi under tillväxt. Denna utveckling är en viktig orsak till den ökade handeln i gränsområdet mellan södra delarna av Östfold och norra delarna av Västra Götaland samt normännens investeringar i hus i Västra Götaland; en observation som är utgångspunkt för nästa avsnitt.

5.5 Gränshandel och husköp

Gränsområdet är glest befolkat på den svenska sidan, medan bosättningsmönstret på den norska sidan av gränsen varierar. Området består av kommunerna Strömstad, Tanum och Dals-Ed i Västra Götaland och Halden i Östfold. Störst är Halden med 29 543 invånare (1 jan. 2012), medan folkmängden i Strömstad är 12 010, i Tanum 12 320 och i Dals-Ed 4 679 (31 dec 2011). Befolkningsstätheten är 70 invånare/km² i Halden, 25 i Strömstad, 13 i Tanum och 6 i Dals-Ed (Statistical Yearbook of Norway 2011, Statistisk årbok 2012; SCB 2012-12-03, Statistisk Årsbok 2012). Om gränsområdet vidgas, exempelvis till 150 km från gränsen, blir skillnaderna i befolkningsstäthet ännu större som följd av Oslo-områdets stora folkmängd.

Av dessa kommuner lockar Strömstad flest nordiska turistbesök; 3,6 miljoner resor. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande siffra för Stockholms län var 2,6 miljoner turismbesök år 2011. Syftet med resan till Strömstad är främst shopping (HUI 2011). Strömstads fördelaktiga läge återspeglas också i tillväxten av löner och sysselsättning i FA-regionen, som under perioden 1997-2007 var högst i landet (Tillväxtverket 2010). Handeln är mest intensiv vid

gränsen i Nordby köpcentrum, vars omsättning år 2011 var 3,8 miljarder kr. Majoritetsägare är Olav Thongruppen (Nordby Shopping Center 2012-11-30). Men norskt kapital investeras också i köpcentra och anläggningar utanför gränsområdet, t ex vid Torp köpcenter i Uddevalla. Till de mest uppmärksammade satsningarna hör Hotel Post i Göteborg med Petter Stordalen som ägare (Hopen 2012). Som framgår av figur 5.1 svarar normmännen för en stor del av antalet utländska besökare i Sverige.



Figur 5.1 Utländska besökare i Sverige år 2011. Antal besök fördelade på vistelsetid och marknad.

Källa: Tillväxtverket 2012-12-03.

Vistelsetiden för besökare från Norge är, i likhet med besök från Danmark och Finland, ofta begränsad till en dag.

Priset på bostäder är i allmänhet högre på den norska än svenska sidan av gränsen. Men tendensen är att priserna konvergerar. Exempelvis var priset för småhus för permanentboende avsevärt högre i Fredrikstad än Strömstad år 2002 än år 2009. Oberoende av riksgrens är fastighetspriserna högre längs västkusten och i Oslo-området med närområden i Akershus fylke. Prisnivån därunder omfattar Borås, Karlstad, Hammarö och Lidköping. Dessa är med undantag för Borås lokaliserade vid Väneren. Normmännen äger också många fritidshus. I Strömstad avser detta vart tredje hus. Fritidshus med norska ägare finns i hela Fyrbodal och längs Vänerens kuster (Västra Götalandsregionen

2010). Men utländska ägare väljer olika områden. Således föredrar danskar främst Kronoberg och Skåne, medan ägare från Tyskland ofta har fritidshus i Kalmar och Västra Götaland (Bostads- och byggnadsstatistisk årsbok 2010).

Köp av fritidshus medför ofta renoveringsbehov. Husägare efterfrågar också vägar, vatten och avlopp. En konsekvens är efterfrågan på olika typer av hantverkare, vilket medverkar till utvecklingen av en mångfacetterad arbetsmarknad med småföretag. Ombyggnad av fritidshus till vinterbostäder möjliggör längre vistelser. Detta medför efterfrågan på varor och tjänster under längre tid än under sommaren. Samtidigt är icke permanent boende förknippat med efterfrågan på infrastruktur med kapacitet att under kort tid betjäna avsevärt fler människor än den bofasta befolkningen. Detta är en kostnad som måste vägas mot de intäkter som fritidsboendet genererar.

5.6 Sammanfattning

Intresset i Norge för att köpa och/eller etablera företag i Sverige förklaras av flera faktorer. En är Sveriges anslutning till EU år 1995. Lokalisering i Sverige innebar tillgång till EU-marknaden. Men den grundläggande faktorn är olje- och gasutvinningen i Nordsjön sedan 1970-talet. Intäkterna har tenderat att öka. En konsekvens är ökad köpkraft, som medfört ökad norsk närvaro inom flera verksamhetsområden med Statoil som tydlig aktör. Vidare märks hur norskt kapital allt mer integreras i internationella och nationella nätverk. Oslo stärker sin position på finansmarknaden.

En aspekt, som här belyses, är hur regionalpolitiska målsättningar på olika geografiska nivåer implementeras för att stärka konkurrenskraften. I detta avseende är EU en viktig aktör, som påverkar utformningen av den nationella regionalpolitiken. Södra Norge och Västra Götaland deltar i EU:s Interreg-program. Men samarbetet mellan Norge och Sverige sker också inom andra organisationer. Exempelvis har i gränsområdet mellan norra delarna av Västra Götaland och södra delarna av Östfold flera initiativ tagits för att öka samarbetet mellan kommuner och regioner.

Med bas i stora exportintäkter från olje- och gasutvinning söker sig norskt kapital till Sverige. Närhet till södra Norge och med igenkännande kultur gör Västra Götaland särskilt intressant för norska investeringar. Tendensen är ökat intresse. Tillverkningsindustri och handel är största näringsgrenar. Göteborgsregionen har flest norskt ägda arbetsställen. Strömstad sticker dock ut med nästan en av 10 anställda i företag med norrmän som ägare. Fler än 10 norskt ägda arbetsställen, vid sidan av Göteborgsregionen och

gränskommunerna Strömstad och Tanum, har Uddevalla, Borås, Skövde och Trollhättan.

Högt oljepris förklarar de stora norska exportintäkterna, som trots minskad oljeexport ökar. Intäkterna från exporten av gas följer ökad exportvolym. Men gasexporten minskar också under 2011. Den uppåtgående kurvan bryts, vilket väcker frågan om detta avspeglar förändringar i omvärlden. Ett tecken är den minskade nettovinsten bland flera av de största börsnoterade företagen på världens energimarknader. En orsak är den kraftiga ökningen av produktionen av skiffergas i USA, som pressar priset på naturgas. Denna utveckling har hittills inte påverkat tilltron till expansion av gassektorn. Fortsatt stor efterfrågan på olja och gas och stora förekomster av främst gas tyder på ett starkt Norge på den internationella energimarknaden.

Med ett resursstarkt Norge som fond med kapital samlat i Oljefonden signalerar dess företrädare ”nya” vägar för att behålla och helst stärka dess värde. Förslagen avser ökat fokus på investeringar i Sverige i relation till övriga Europa, investeringar i mindre företag och köp av aktier i etablerade svenska företag inklusive fastighetsbolag. I geografiskt hänseende antyder satsningen på företag inom finanssektorn att Stockholmsregionen prioriteras. Men innehaven i bl a Volvo och ABB ger intryck av att även andra delar av Sverige torde påverkas av det norska ägandet.

Norges starka ekonomi är också förutsättning för gränshandeln och norrmännens husköp. Nya köpcentra med ökat utbud av varor och tjänster, stark norsk valuta och relativt låga priser i Sverige har medverkat till ökad norsk köpkraft. BNP per capita och personlig konsumtion per invånare är störst i Norge bland jämförbara länder i Europa. Norskt kapital investeras i flera verksamheter i Sverige och norrmännen svarar för en stor andel av de utländska besökarna i Sverige.

Lägre huspriser är en viktig förklaring till den norska efterfrågan på hus i Sverige. Priserna tenderar dock att konvergera. Generellt är, oberoende av riksgränsen, fastighetspriserna högre längs västkusten och Oslo-området med närområden i Akershus fylke. En konsekvens av husköpen, varav många är fritidshus, är att de ofta medför renoveringar. Detta ökar efterfrågan på hantverkare och medverkar till utvecklingen av en mångfacetterad arbetsmarknad.

6 INTEGRATION I NÄTVERK - KONKURRENSFAKTOR I SKANDINAVISKT ORTSPERSPEKTIV

6.1 Inledning

Nätverk kan vara fysiska, organisatoriska eller sociala. De fysiska inkluderar användning av olika transportmedel vars kännetecken är vidgning och uppgradering med möjligheter att inom samma tid nå allt avlägsnare platser; världen krymper. Exempelvis medförde introduktionen av jetplan för civilt bruk under 1950-talet expansion av transnationella företag när geografiskt spridda enheter kunde koordineras och kontrolleras genom möten "face-to-face". För transport av varor kom införandet av containers 1956 att revolutionera varuhandeln i världen. Under senare år är ny tele-datateknik (ICT; Information and Communications Technologies) baserad på digital teknik den mest genomträngande teknologiska utvecklingen.

På dessa tekniska förändringar att förflytta människor och gods samt behandla och överföra information har således följt ändrade förutsättningar att forma organisationer. I den globala ekonomin kan två typer av nätverk identifieras; den organisatoriska (i form av produktionssystem och nätverk) och den geografiska (i form av ekonomisk aktivitet i lokaliserade kluster). Produktionen av en vara eller tjänst inkluderar individuella aktiviteter och transaktioner i tid och rum i produktionsnätverk. Denna process har blivit organisatoriskt och geografiskt mer komplex och förstärkts av att stater och lokala ekonomier är väsentligen territoriellt specifika, medan produktionsnätverk inte är det. Det är fråga om nätverk i nätverk (Dicken 2011).

Här riktas blickarna mot regionala nätverk mot bakgrund av nationella och internationella förhållanden. Med utgångspunkt från Norge och Sverige observeras att dessa är extremt beroende av den globala ekonomiska utvecklingen. Det är små nationer med ett näringsliv, som är och under lång tid varit internationellt orienterat. Det geografiska läget spelar här stor roll. Lokaliseringen i Europas periferi med långa avstånd internt och externt kräver särskild uppmärksamhet på möjligheterna att genom effektiv infrastruktur för transport och kommunikation skapa och upprätthålla goda förbindelser i nätverk på olika geografiska nivåer.

Näringslivets inriktning väcker frågor om vilka internationella flyg- och fartygsförbindelser som kan upprätthållas. Viktigaste transportled mellan näraliggande Västra Götaland och södra Norge är väg E6, medan järnvägsförbindelserna är sämre utbyggda. När E6 byggs ut till motorväg hela sträckan Göteborg - Oslo blir transporter med bil ännu något

fördelaktigare i jämförelse med tågtransporter även om sträckan Göteborg - Öxnered nu är utbyggd till dubbelspår.

Relaterat till möjligheten att, med hjälp av kapital i Oljefonden, investera i infrastruktur för transporter är utbyggnad av järnvägen Öxnered - Moss till dubbelspår ett intressant projekt (jfr ViS 2012). Denna utbyggnad av i princip befintlig sträckning framstår särskilt motiverat mot bakgrund av resultat från studier av kostnader för eventuell introduktion av höghastighetståg i Norge, som visar att samhällsekonomin är negativ för studerade sträckor (Jernbaneverket 2012).

6.2 Infrastruktur för transporter

I flera avseenden är södra Norge och Västra Götaland funktionellt sammanflätade även om de avviker i fråga om verksamhetsinriktning och transportbehov. Oslo har som huvudstad ett tjänsteinriktat näringsliv med krav på lättillgänglighet från olika geografiska nivåer. Å andra sidan finns i Göteborg Skandinaviens största hamn, vilket återspeglar Göteborgs viktiga roll som handels- och industrinav med förbindelser över hela världen. Genom utbyggnad av väg E6 till motorväg och genom att järnvägen byggs ut till dubbelspår på flera sträckor mellan Oslo och Göteborg knyts regionen allt mer samman.

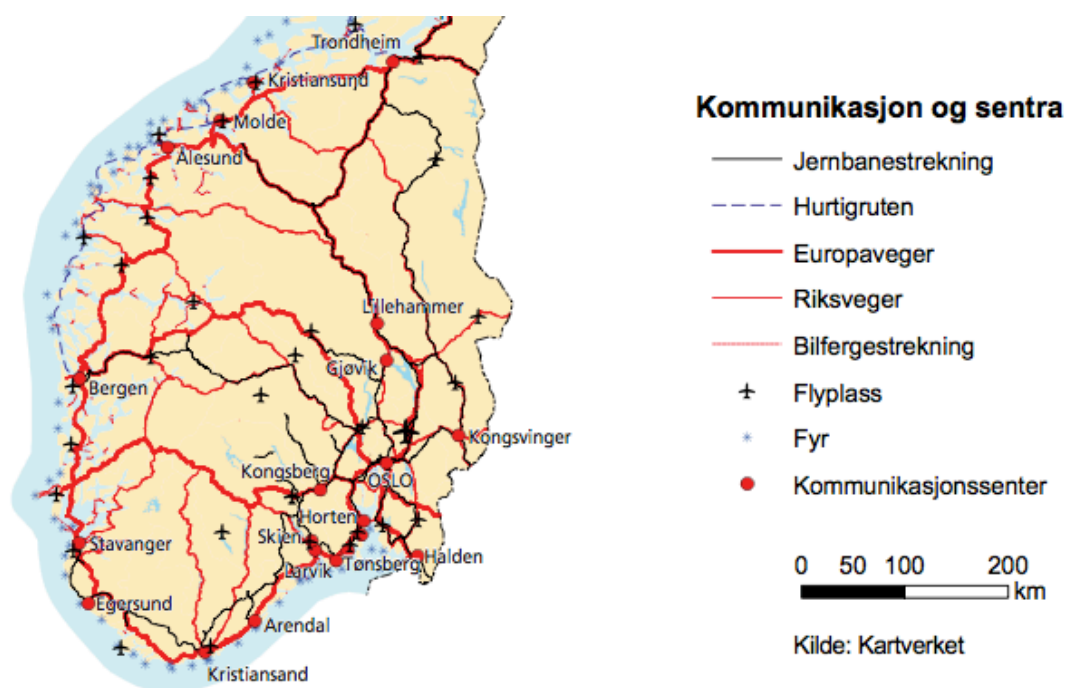
Gardermoen är den största *flygplatsen* i södra Norge och Västra Götaland. Antalet passagerare per år är drygt 21 miljoner, medan Landvetter (näst störst) transporterar cirka 4 miljoner. Moss Lufthavn Rygge har 1,7 miljoner, Sandefjord Torp Lufthavn 1,3 miljoner och Göteborg City Airport omkring en halv miljon passagerare (Civitas 2012).

Järnvägarna till Oslo är relativt sämre än vägarna. Det finns dock dubbelspår mellan Oslo och Moss. Vidare finns två förbindelser från Oslo till utlandet; en till Stockholm och en till Göteborg. I Sverige märks dubbelspåret mellan Göteborg och Öxnered.

Här observeras att utredningen om höghastighetsbanor i Norge från Oslo till Trondheim, Bergen, Halden och längs sydkusten till Stavanger konstaterar att dessa sträckningar är olönsamma ur samhällsekonomisk synvinkel. Förslaget till ny järnväg längs sydkustens många städer var minst ogynnsamt. Samtidigt studerades möjligheten att bygga en bana till Stockholm och en annan till Göteborg. Att märka är att banan mot Göteborg var billigast att bygga (Jernbaneverket 2012).

Viktiga vägar till Oslo är E18 från söder (Stavanger/Kristianstad och Telemark), E16/E18 från väster, E6 från norr och söder (Göteborg och Östfoldbyene) samt E18 österut (Stockholm). Särskilt vägen till Stockholm har varit i dålig kondition men har under senare år förbättrats avsevärt (Civitas 2012).

Infrastrukturen är centrerad kring Oslo, vilket återspeglar att Oslo är huvudstad. Detta tenderar att medföra investeringar som skapar tillgänglighet till landets administrativa centrum. Låg befolkningstäthet samt höga berg och djupa dalar försvårar utbyggnaden av landbaserade transporter i övriga delar av Norge. Men flygplatser finns i flera orter, som medger förbindelser över långa avstånd. Se figur 6.1.



Figur 6.1 Järnvägar, väsentligaste vägar, flygplatser och kommunikationscentra i södra delarna av Norge.

Källa: Statistisk årbok 2012.

Även i Göteborg sammanstrålar många vägar. Genom väg E6 är Göteborg länkat till Malmö/Köpenhamn i söder och i norr till Oslo. Vidare binder E20 samman Göteborg med Köpenhamn och Stockholm. E45 och Riksväg 40 -

mot Karlstad respektive Borås - är andra större vägar som korsar Göteborg (Civitas 2012). Trafiken är särskilt intensiv i OK-korridoren (väg E6/E20)¹⁷.

Flacka områden med jord- och skogsbruk har stimulerat framväxten av många orter spridda över en stor yta i Västra Götaland. Infrastrukturen för transporter har anpassats därefter med vittförgrenat transportnät. Se figur 6.2.



Figur 6.2 Järnvägar och väsentligaste vägar samt kommuncentra i Västra Götaland.

Källa: Länsstyrelsen Västra Götalands län (2012-03-19).

¹⁷ Jämförelse mellan OK-korridoren och Europakorridoren (väg E4 från Helsingborg till Gävle via Stockholm) visar att det totala trafikarbetet på E6/E20 ökat kraftigt och nu är större än trafiken på E4 (Forsström 2013).

6.3 Nätverk på olika nivåer

Behovet av kontakter varierar med typ av ärende och ekonomisk utvecklingsfas. Detta avgör vilken information olika verksamheter kräver och hur frekvent informationsöverföring sker. I detta fall är det fråga om materiellt utvecklade länder och regioner. Produktionen är främst tjänsteinriktad men i hög grad baserad på avancerad varuproduktion. Denna produktion förutsätter väl utbyggd infrastruktur för transport och kommunikation.

En utgångspunkt är noderna i södra Norge och Västra Götaland. På den ”högsta” nivån dominerar Oslo och Göteborg. Oslo är i egenskap av huvudstad en stark nod för styrande och ledande verksamheter inom både offentlig och privat tjänsteproduktion. Centraliserad myndighetsutövning är ett exempel; finansiell verksamhet ett annat med styrfunktioner lokaliserade till huvudstäderna i Skandinavien. Norges starka position i världens energiförsörjning och därav följande pengaflöden understryker Oslos betydelse som nod i globala nätverk. I Oslo finns beslutsfattare som avgör hur investeringar i olika projekt i världen ska prioriteras. Den globala ekonomin förutsätter världsomspännande kontakter genom fysiska, organisatoriska och sociala nätverk på olika nivåer.

Göteborgs internationella profil med Nordens största hamn och globalt inriktade företag lyfter fram behovet av vittomfattande kontaktytor. Internationella kontakter är nödvändiga för att Oslo och Göteborg ska kunna upprätthålla och stärka konkurrensförmågan. Detta förutsätter i flera fall flygförbindelser till olika delar av världen. Men behov av flyg avser även nationella förbindelser. I Norge med långa avstånd mellan orter och dramatisk topografi är tillgänglighet med flyg ofta en förutsättning för orters överlevnad. Den unicestriska strukturen av ledande och styrande verksamheter i Norge och Sverige medverkar dock till att flygförbindelserna tenderar att främst öka huvudstadens tillgänglighet.

På regional- och lokal nivå är tillgänglighet genom landtransporter avgörande för möjligheterna att överföra informell ostrukturerad information, som kräver närvaro i sociala nätverk och personliga möten. Möjligheterna att tillgodose dessa krav styrs av bebyggelsestrukturen, som bl a kan medge kontakter i närmiljön inom gång- och cykelavstånd. Men fler avlägsna kontakter kräver förflyttningar med tåg, buss eller bil. Tabell 6.1 belyser områdets övergripande Ortsstruktur genom att visa de största orterna (noderna). I dessa större orter bor 61 procent av det studerade områdets drygt 3 miljoner invånare.

Tabell 6.1 Noder med angivelse av folkmängd i Västra Götaland och södra Norge (Östfold, Akershus och Oslo) med fler än 20 000 invånare år 2010 lokaliserade utanför de större orternas omland.

Nod (ort)	Folkmängd
Göteborg	549 839
Trollhättan (inkl. Uddevalla och Vänersborg)	99 368
Borås	66 273
Skövde	34 466
Lidköping	25 644
Oslo	906 681
Fredrikstad/Sarpsborg	104 382
Moss	42 781
Halden	23 711

Anm Alingsås och Kungälv är inte medtagna p g a att de ingår i Göteborgsregionen. Uddevalla och Vänersborg är sammanslagna med Trollhättan. Fredrikstad ingår i Sarpsborgs tätort.

Källa: Bearbetning av SCB (2010), Statistical Yearbook of Norway (2011).

En annan möjlighet är att ersätta resor med ny teknik för överföring och behandling av information. Men effekterna på resbehovet av ökad användning av ny tele-datateknik har hittills varit begränsade¹⁸. Därför är denna aspekt av underordnat intresse i föreliggande presentation.

6.4 Ortsavstånd – väg och tid¹⁹

Här uppmärksammas hur noderna i tabell 6.1 är lokaliserade i förhållande till varandra med avseende på avstånd. Trollhättan har kortaste avstånd av här studerade noder i Västra Götaland och södra Norge. Se tabell 6.2.

¹⁸ Jfr dock bl a Cairncross (1997) som anfört att ny tele-datateknik skulle innebära "the death of distance". Detta motsägs av andra, som hävdar att påståendet är mycket överdrivet (jfr Economist 2012).

¹⁹ Avsnittet sammanfattar resultat reovisade i bilaga 1.

Tabell 6.2 Sammanlagda fågel- och vägavstånd samt sammanlagd uppskattad körtid för att nå studerade noder (rangordnade efter vägsträcka).

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Trollhättan	887	1 092	14 tim 10 min
Halden	909	1 246	15 tim 21 min
Sarpsborg	979	1 269	15 tim 6 min
Lidköping	953	1 317	17 tim 49 min
Göteborg	1 183	1 345	16 tim 9 min
Moss	1 131	1 439	17 tim 2 min
Borås	1 201	1 539	18 tim 57 min
Skövde	1 172	1 561	20 tim 46 min
Oslo	1 409	1 801	21 tim 6 min
Summa:	9 824	12 609	156 tim 26 min

Källa: Bearbetning av Avstånd i Sverige (2012-10-25).

Som vidare framgår av tabell 6.2 samvarierar i allmänhet fågelväg, vägsträcka och uppskattad körsträcka. Men för Lidköping är vägsträcka och körtid avsevärt längre än fågelvägen. Detta tyder på sämre vägstandard, vilket återspeglas i lägre hastighet. Tabell 6.3 visar den genomsnittliga hastigheten vid resor till här studerade noder.

Tabell 6.3 Hastighet i genomsnitt vid resor till studerade noder (rangordnade efter vägsträcka).

Nod	Hastighet i genomsnitt (km/tim)
Trollhättan	77
Halden	81
Sarpsborg	84
Lidköping	74
Göteborg	83
Moss	84
Borås	81
Skövde	75
Oslo	85
Genomsnitt:	81

Källa: Bearbetning av Avstånd i Sverige (2012-10-25).

Hastigheten är i genomsnitt 81 km/tim och är högst vid resor till Oslo, Sarpsborg och Moss, medan den är lägst vid resor till Skövde och Lidköping. De senare orterna saknar motorvägar, medan övriga orter ligger vid eller nära motorvägar.

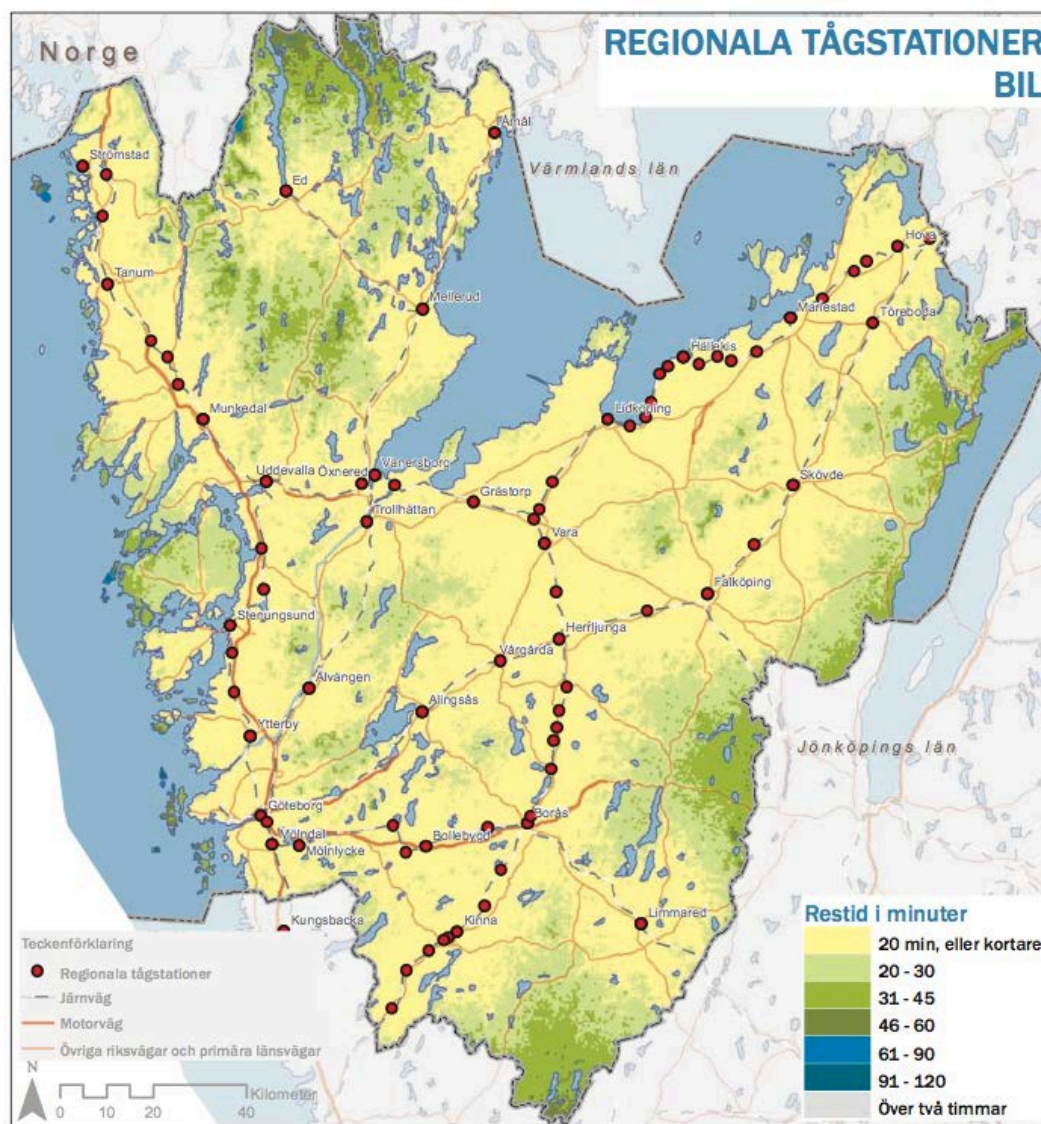
Denna översikt av avstånd mellan noderna ger i allmänhet en fördelaktig bild av orter i tätbebyggda områden lokaliserade utmed korridorer av biltrafik. Men trängseleffekter, som kan medföra avsevärda hinder i trafiktäta områden, är inte beaktade. Vidare observeras att läget har avgörande betydelse för det sammanlagda resavståndet. Det långa resavståndet till Oslo förklaras således av det perifera läget i norra delarna av KUSK-området (Västra Götaland och södra Norge).

6.5 Ortsavstånd – järnväg och tid

Med intresset riktat mot regionala avstånd spelar förbindelser med X2000 en viktig roll. Den första förbindelsen upprättades längs Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm år 1990. Flera sträckningar har därefter fått X2000-förbindelser och i Västra Götaland trafikeras åtta orter med X2000; Göteborg, Alingsås, Herrljunga, Falköping och Skövde längs Västra stambanan samt Vara, Vänersborg och Uddevalla längs Älvsborgsbanan. Till detta ska läggas att Trollhättan har förbindelser med "snabbtåg" genom lokaliseringen utmed sträckan Göteborg – Oslo. Men det ökade regionala resandet förklaras främst av en kraftig ökning av Västtrafiks tågtrafik.

Figur 6.3 visar regionala tågstationer med angivelse av restid med bil till stationen. Flertalet når med bil en station inom 20 minuter, medan vid användning av kollektiva färdmedel är resavståndet i allmänhet mindre än 45 minuter.

En strategisk faktor för att kunna konkurrera regionalt är tillgänglighet till universitet och högskolor. I Västra Götaland finns Göteborgs universitet och Chalmers i Göteborg, medan i övriga delar av länet finns högskolor i Borås, Trollhättan och Skövde. Med bil har många kortare restid än 30 minuter till respektive lärosäte. Kännetecknen för kollektivtrafiken är bra förbindelser utmed vägar och järnvägar, vars korridorer bildar stjärnformiga mönster med betydande räckvidd inom 30 minuters restid.



Anm Regionaltågsstation avser station där resenären kan göra längre resor utan byte. Stationer med endast pendeltåg är således inte medtagna.

Figur 6.3 Regionala tågstationer med angivelse av tidsavstånd för att nå stationen med bil.

Källa: Regionutvecklingssekretariatet (2011).

6.6 Arbetsmarknad i samspel

6.6.1 Inledning

Stora exportintäkter har medfört att Norge samlat kapital i Oljefonden, som kräver investeringsobjekt med långsiktig avkastning. Här märks dels intresset att öka investeringarna i infrastruktur för transporter, dels intresset att investera i andra delar av världen än Europa. Viljan att investera i Sverige finns dock kvar.

Norges starka ekonomi är också en viktig plattform för ökad integration mellan svenska och norska arbetsmarknader. Norges unika position på världens energimarknad är drivkraft för den ekonomiska utvecklingen i Skandinavien. Tillväxten i särskilt södra Norge får spridningseffekter. Men förutsättningarna att integrera näringsliv och arbetsmarknader varierar. Exempelvis möter monocentrisk Ortsstruktur i södra Norge polycentrisk struktur i Västra Götaland. Utmaningen är att trots olika förutsättningar knyta samman arbetsmarknaderna.

Här redovisas hur sysselsättningen fördelad på näringsgrenar varierar mellan Norge och Sverige. Vidare belyses inriktningen av näringslivet i olika delar av södra Norge och Västra Götaland.

6.6.2 Nationell nivå - Norge och Sverige

Antalet sysselsatta omfattade 1 januari 2010 2 432 000 personer i Norge och 4 438 000 personer i Sverige (Nordisk statistisk årsbok 2011). Som framgår av tabell 6.4 är andelen sysselsatta störst inom offentlig verksamhet (omkring 1/3) i båda länderna följt av handel, transport, hotell- och restaurangverksamhet (omkring 1/5).

Tabell 6.4 Andel (%) sysselsatta efter näringsgren 1 januari 2010 i Norge och Sverige.

Näringsgren	Norge	Sverige
Jordbruk, skogsbruk, jakt och fiske	2	2
Gruvor, stenbrott och annan industri	3	1
Tillverkning	10	12
Byggsektorn	7	7
Handel, transport, hotell- och restaurangv.	22	21
Information och kommunikation	4	4
Finansiell- och försäkringsverksamhet	2	2
Fastighets- och företagstjänster	1	1
Professionella, vetenskapliga, tekniska, administrativa och andra stödtjänster	9	12
Offentlig förvaltning, försvar, utbildning, hälso- och sociala tjänster	36	32
Övriga servicesektorn	4	5
Totalt	100	100

Källa: Nordisk statistisk årsbok (2011).

Bland avvikelserna märks att Norge har större andel sysselsatta inom offentlig förvaltning med flera tjänster (4 % större än Sverige) och inom gruvor, stenbrott och annan industri (2 % större än i Sverige), medan Sverige har större andel professionella med flera tjänster (3 % högre än i Norge) och sysselsatta inom tillverkning (2 % mer än i Norge).

Arbetslösheten i Sverige är mer än dubbelt så hög som i Norge; totalt 8,4 procent mot 3,7 procent år 2010 (Nordisk statistisk årsbok 2011).

6.6.3 Regional nivå - södra Norge och Västra Götaland²⁰

Rapporten "Näringsstruktur i KUSK-området" (2012) söker bl a svar på:

- * Vilka är de dominerande branscherna?
- * Vilka branscher dominerar i gränskommunerna?
- * Finns några skillnader mellan näringslivsstrukturen i Oslo och näraliggande kommuner jämfört med Göteborg och näraliggande kommuner?

Källor är främst officiell statistik i Sverige och Norge. Studien avser perioden 2004 – 2009. Sju näringar har analyserats. Presentationen sker på engelska eftersom det kan finnas vissa skillnader mellan norska och engelska beteckningar. Tabell 6.5 anger att Business service är den största *näringsgrenen* inom KUSK-området (Västra Götaland, Östfold, Akershus och Oslo).

Tabell 6.5 Andel (%) sysselsatta efter näringsgren i KUSK-området åren 2004 och 2009 samt förändringar under perioden 2004 – 2009.

Näringsgren	Andel sysselsatta efter näringsgren 2004 (procent)	Andel sysselsatta efter näringsgren 2009 (procent)	Förändring (procentenheter)
Business service	22,0	25,3	3,3
Goods Production	21,3	19,2	- 2,2
Retail and restaurant	17,8	17,9	+0,1
Health and social work	16,7	17,3	+0,5
Other private and public services	12,1	10,1	-1,7
Education	8,8	8,7	-0,1
Agriculture	1,4	1,3	-0,1

Källa: KUSK (2012).

²⁰ Detta avsnitt baseras på rapporten "Näringsstruktur i KUSK-området" (2012) utförd inom *Projekt KUSK*, som är ett Interreg-projekt med syfte att bidra till ett kreativt och kompetent arbete med vision och strategi för tillväxt i regionen.

Dessutom ökade andelen sysselsatta inom Business service under perioden 2004 – 2009 i motsats till Goods production vars andel minskade. Minskar gör också andelen Other private and public services, medan förändringar av sysselsättningen inom övriga näringar är små.

Andelen sysselsatta inom *Agriculture, hunting and forestry* är generellt liten, vilket särskilt avser storstäderna Oslo och Göteborg (0,1 procent). Höga andelar kännetecknar dock flera gränskommuner. Här uppmärksammas att kommunerna med lägst respektive högst andel sysselsatta är små, vilket medför att antalet sysselsatta kan vara relativt litet när kommunerna rankas högst respektive lägst. Se tabell 6.6.

Tabell 6.6 Kommuner med lägst respektive högst andel sysselsatta inom olika näringar år 2009 i KUSK-området.

Näringsgren	Kommun	
	Lägst	Högst
Business service	Essunga	Ullensaker
Education	Ullensaker	Ås
Goods production	Ås	Tranemo
Health and social work	Ullensaker	Våler
Other private and public services	Vårgårda	Karlsborg
<u>Retail and restaurant</u>	<u>Römskog</u>	<u>Strömstad</u>

Källa: Bearbetning av KUSK (2012).

Ullensaker har högst andel sysselsatta (42%) inom *Business service*. Höga andelar inom Business service har även Oslo (35%) och Göteborg (31%)²¹. Oslos kringliggande kommuner har en högre andel sysselsatta än kommunerna kring Göteborg och Nedre Glomma-regionen har något högre andel än Trollhättan-regionen.

Ås kommun har högst andel sysselsatta (23%) inom *Education*. Hög andel sysselsatta har även Ale (18%) och Lerum (20%), medan andelen i Oslo och Göteborg är lägre (6 respektive 8%). Andelen är högre på den svenska än den norska sidan av KUSK-området.

I allmänhet är fler i de svenska än i de norska delarna av KUSK-området sysselsatta med *Goods production*. Andelen är högst i Tranemo (58%). I

²¹ Som jämförelse kan nämnas att Stockholms andel var 43 procent.

Göteborg är andelen närmare 20 procent och i Oslo 11 procent. Hög andel avser främst de södra och sydöstra delarna av Västra Götaland.

Andelen sysselsatta inom *Health and social work* är högst i Vålers kommun (39%). I Göteborg och Oslo är andelen 14 procent. Generellt är andelen högre i de norska i jämförelse med de svenska delarna av KUSK-området, vilket överensstämmer med siffror för hela Norge (20%) respektive hela Sverige (16%).

Inom *Other private and public service* har Karlsborg högst andel sysselsatta (29%). I Oslo är andelen 15 procent och i Göteborg 10 procent. Vidare märks att andelen i gränskommunen Römskog är hög liksom i Vänersborg, Mariestad och Lidköping. Vänersborg och Mariestad är tidigare residensstäder och i Lidköping finns Skaraborgs flygflottilj. Hela Sverige respektive hela Norge har samma andel (10%).

Störst andel sysselsatta inom *Retail and restaurant* har Strömstad (41%). Andelarna i Oslo och Göteborg är 18 respektive 16 procent. Generellt är - med undantag för Strömstad och Tanum - andelen sysselsatta inom denna näringsgren i KUSK-området högre i de norska än de svenska delarna.

Avseende *dominerande branscher i gränskommunerna* kännetecknas dessa av höga andelar sysselsatta inom Agriculture, hunting and forestry. Särskilt Strömstad men även Tanum har en stor andel sysselsatta inom Retail and restaurant.

Skillnader mellan näringslivsstruktur i Oslo- respektive Göteborgsområdet avser främst Goods production. Göteborgsregionen har en avsevärt högre andel sysselsatta än Oslo med närliggande regioner.

Näringsarnas andel av sysselsättningen i kommunerna förklaras i flera fall av specifika arbetsplatser. Ullensakers höga andel sysselsatta inom Business service kan således hänföras till flygplatsen (Gardermoen), medan den höga andelen i Oslo förknippas med huvudstadsfunktioner. Den stora andelen sysselsatta inom Education i Ås ska ses i ljuset av Universitetet för Miljö och Biovitenskap. Omfattande tillverkningsindustri förklarar Tranemos position inom Goods production. Karlsborgs höga andel verksamma inom försvaret medför den framskjutna positionen inom Other private and public services. Gränshandeln leder till många sysselsatta i Strömstad inom Retail and restaurant.

6.7 Pendlingsmönster

Pendlingens omfattning och riktning förklaras av flera faktorer såsom geografiska och demografiska förutsättningar, infrastruktur för transporter och kommunikationer, boendepriiser, lönenivåer samt efterfrågan och utbud av arbetskraft. Normer och värderingar påverkar också pendlingen. Viktiga kategorier av pendlare är karriärpendlare och boendependlare. Karriärpendlingen, baserad på yrken med specialistkompetens, är viktigast för att skapa dynamik på arbetsmarknaden. Karriärinpendlarna finns främst i storstäderna eller i kommuner med stark lokal arbetsmarknad, medan karriärutpendlarna söker sig till populära boendekommuner runt storstäderna (Sveriges Kommuner och Landsting, Arena för tillväxt 2008).

Med hjälp av andelen utpendlare kan lokala arbetsmarknader (LA-regioner) identifieras²². I Sverige var antalet LA-regioner 75 år 2008 (Håkansson et al 2011-11-25). Av dessa var 8 helt eller delvis lokaliserade till Västra Götaland. Vidare märks att av landets 10 polycentriska LA-regioner finns 3 i Västra Götaland; Lidköping-Götene, Skövde och Trollhättan/Vänersborg. Detta är unikt. Inget annat län har mer än en polycentrisk LA-region. I länet är även 4 av LA-regionerna förknippade med betydande centra; Göteborg, Borås, Trollhättan och Skövde²³.

I Norge är centralortsteorin liksom i Sverige en viktig utgångspunkt för avgränsningen av regioner. Orter/noder identifieras i egenskap av marknadsplatser och centra för ekonomiska och kulturella aktiviteter. Omlandet kring dessa bestämmer regionens avgränsning. Med hänsyn till typ av tjänst och antal centralortsfunktioner varierar den geografiska räckvidden och medför att orter/noder kan hänföras till olika nivåer. Norge är också indelat i LA-regioner på ungefär samma sätt som LA-regionerna i Sverige, vilka avgränsas med hjälp av pendlingsmönster. Antalet är dock fler och omfattar 161 regioner.

Vidare avser indelningen en ortsklassificering. På den högsta nivån finns nio storstäder (varav fyra konurbationer) med fler än 50 000 invånare: Oslo, Bergen, Stavanger-Sandnes, Trondheim, Fredrikstad-Sarpsborg, Drammen,

²² Pendlare; personer vars arbetsställe ligger i annan kommun än bostadskommunen (Håkansson et al 2011-11-25).

²³ Kommuner som i tillräckligt hög grad kan försörja sin egen förvärvsarbetande befolkning med jobb klassas som självständiga kommuner och benämns lokala centra. För detta krävs att minst 80 procent av de sysselsatta som bor i kommunen också arbetar i sin bostadskommun och att den största pendlingsströmmen till en enskild kommun inte överstiger 7,5 procent (SCB 2010b).

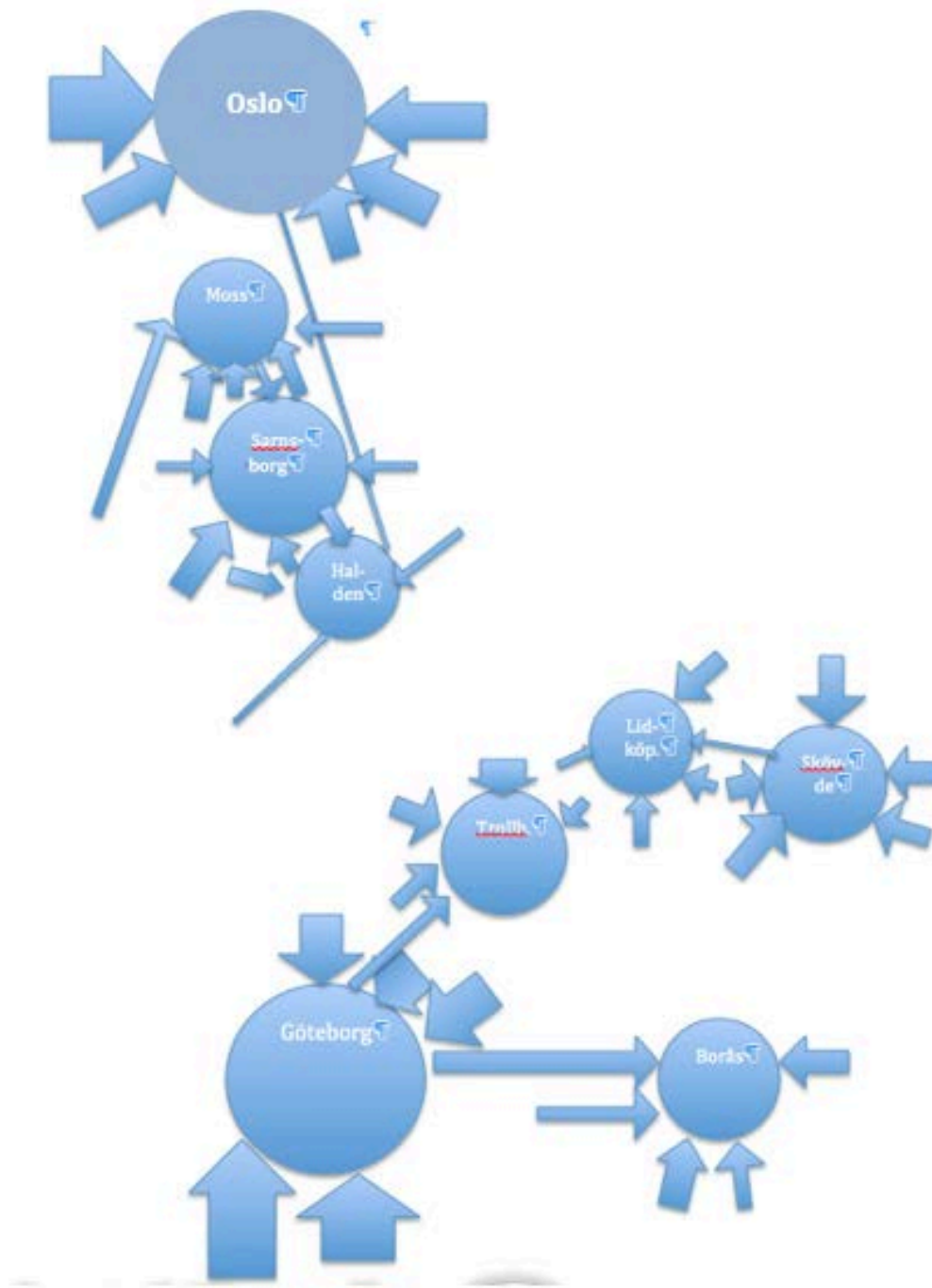
Skien-Porsgrunn, Kristiansand och Tromsø. Nästa nivå är småstäder (15 – 50 000 inv.). Därunder följer landsbygdsstäder med undergrupperna stora landsbygdsstäder (5 – 15 000 inv.) och små landsbygdsstäder (1 – 5 000 inv.). Småcentra är den lägsta nivån med 200 – 1 000 invånare. Stora delar av södra Norge ingår i Oslos omland (Glesbygdsverket 2008).

Här riktas blickarna mot pendlingsmönster inom KUSK-området (södra Norge och västra Götaland). Utgångspunkt är noder/orter med mer än 20 000 invånare (jfr tabell 6.1). Figur 6.4 visar de 5 största inpendlingsströmmarna till respektive kommun med dessa centra.

Inpendlingen till Oslo och Göteborg är omfattande. Pendlingen till övriga kommuner har liknande mönster som Oslo och Göteborg med övervikt för inpendling från närliggande kommuner. Men Borås och Trollhättan har också betydande inpendling från Göteborg. Detta återspeglar den polycentriska ortstrukturen med arbetstillfällena i flera orter, som kännetecknar Västra Götaland.

Pendlingen uppmärksammas i bemärkelsen ortshierarki visar att kommunerna på den högsta nivån - Oslo och Göteborg - kännetecknas av avsevärt fler in- än utpendlare (se bilaga 2). Särskilt Oslo har många inpendlare (drygt 170 000) i förhållande till antal utpendlare (cirka 50 000). För Göteborg är motsvarande antal 100 000 och färre än 50 000. Här identifierade kategorier av pendlare - karriär- respektive boendependlare - ger avtryck i form av tydliga pendlingsströmmar. Krav på arbete kan tillgodoses i centralorten, medan önskemål om boende i angenäma miljöer kan uppfyllas i dess omgivningar. En avvikelser från denna separation mellan arbete och boende med åtföljande inpendling är för både Oslo och Göteborg utpendlingen till kommuner med flygplats, vilket antyder att närhet till flygplats ökar i konkurrenskraft vid lokalisering av verksamheter.

Här studerade kommuncentra i södra Norge utöver Oslo - Moss, Sarpsborg och Halden - har relativt små avvikelser mellan in- och utpendling. Endast Moss har fler in- än utpendlare. Till Sarpsborg närliggande Fredrikstad har inte heller något nämnvärt pendlingsöverskott. Med inpendlingen som indikator på kommuners förmåga att skapa arbetstillfällena är det således svårt att identifiera motvikt till Oslos dominerande ställning på arbetsmarknaden i södra Norge. I Västsverige märks att Göteborg kompletteras av kommuner med betydande nettopendling såsom Borås, Trollhättan och Skövde.



Anm. Strömmarna avser pendling mellan kommuner. Alingsås och Kungälv är inte medtagna p g a att de ingår i Göteborgsregionen. Uddevalla och Vänersborg är sammanslagna med Trollhättan. Fredrikstad ingår i Sarpsborgs tätort.

Figur 6.4 Inpendling till kommuner inom KUSK-området, exklusive kommuner i storstadsområdena, vars huvudort har fler än 20 000 invånare.

Källa: Bearbetning av StatNord (2013-01-09).

Det generella pendlingsmönstret visar överensstämmelse mellan in- och utpendling. Avvikelsen avser främst utpendlingen, som tenderar att länka kommunerna till högre nivå i ortshierarkin och till mer avlägset belägna kommuner. Detta avspeglar åter tillgodoseende av krav från karriär- respektive boendependlare. Den monocentriska strukturen i södra Norge medför kraftig inpendling till Oslo, medan den polycentriska strukturen i Västra Götaland medverkar till att skapa en mer geografiskt balanserad utveckling av en gemensam arbetsmarknad. Pendelströmmarna indikerar ett mångfacetterat kontaktnät mellan kommunerna.

Sverige är det klart största utpendlingslandet i Norden och Norge har tagit emot flest svenska pendlare. År 2008 var, efter kraftig ökning 2006 – 2008, antalet svenska arbetspendlare till Norge drygt 26 000. Från Sverige till Danmark var antalet pendlare knappt 21 000. Oslo är för den långdistanta pendlingen en given destinationsort. Det är ofta fråga om veckopendling, medan pendlingen i gränstrakterna i allmänhet avser daglig pendling. Alla svenska kommuner har någon invånare som arbetspendlar till Norge, vilket innebär ett utspritt pendlingsmönster. Men två huvudströmmar kan urskiljas. En är pendling från de stora städerna Göteborg, Stockholm och Malmö och en annan är pendlingen från kommuner nära gränsen mellan Norge och Sverige (TemaNord 2011).

Pendlarna från Sverige till Norge återfinns främst inom ”Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster” (18%), ”Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar” (13%), ”Byggverksamhet” (11%), ”Transport och magasinering” (11%), Tillverkning” (10%) och ”Vård och omsorg” (9%)(TemaNord 2011). Tabell 6.7 visar pendlingen från Sverige till de viktigaste destinationerna i Norge.

Tabell 6.7 Pendling från Sverige till de 10 viktigaste arbetskommunerna i Norge år 2008.

Arbetskommun	Antal	Andel (%)
Oslo	4 514	47,8
Ullensaker	560	5,9
Baerum	485	5,1
Kongsvinger	375	4,0
Sarpsborg	345	3,7
Halden	343	3,6
Fredrikstad	321	3,4
Eidsberg	319	3,4
Skedsmo	243	2,6
Eidskog	182	1,9

Källa: TemaNord (2011).

Dessa destinationer är, förutom Kongsvinger och Eidskog, lokaliserade inom KUSK-området. Pendlingen till Oslo är stor. Samtidigt stärker pendlingen till närliggande kommuner som Ullensaker och Baerum Oslo-regionens betydelse som arbetsmarknad. Tabell 6.8 visar var pendlarna från Sverige är bosatta.

Tabell 6.8 Pendling från de 10 viktigaste bostadskommunerna i Sverige till Norge år 2008.

Bostadskommun	Antal	Andel (%)
Göteborg	1 012	10,7
Karlstad	826	8,7
Årjäng	728	7,7
Strömstad	700	7,4
Eda	574	6,1
Torsby	423	4,5
Arvika	362	3,8
Sunne	243	2,6
Säffle	198	2,1
Uddevalla	194	2,1

Källa: TemaNord (2011).

Göteborg har flest pendlare. Från Västra Götaland pendlar också många från Strömstad. Om till Uddevalla läggs pendlingen från Trollhättan och Vänersborg är antalet pendlare från "Trestad" närmare 500. Pendlingen är även stor från flera kommuner i Värmland.

Pendlingsmönstret för här uppmärksammat ortssystem med centra i kommunerna Oslo, Moss, Sarpsborg, Halden, Göteborg, Borås, Trollhättan, Skövde och Lidköping är orienterat mot Oslo och Göteborg, vilket framgår av tabell 6.9.

Både Oslo och Göteborg kännetecknas av stor inpendling från närliggande kommuner. Men de avviker avseende pendlingen från mer avlägset belägna kommuner. Till Oslo pendlar avsevärt fler personer bosatta långt från Oslo än antalet personer som pendlar till Göteborg från avlägsna kommuner. Särskilt i Göteborg bor fler personer med arbete i Oslo än vice versa. Ett fåtal bosatta i Oslo (27 personer) och Halden (3 personer) pendlar till Göteborg från de norska kommunerna (StatNord 2013-01-23).

Tabell 6.9 Antal pendlare till Oslo respektive Göteborg från här studerade kommuner år 2009.

Från kommun	Till kommun	
	Oslo	Göteborg
Oslo		27
Moss	1 985	18
Sarpsborg	1 227	20
Halden	560	12
Göteborg	797	
Trollhättan	114	1 118
Borås	110	2 067
Skövde	75	358
Lidköping	45	196

Källa: Bearbetning av StatNord (2013-01-23).

Oslo attraherar även arbetskraft från de vid gränsen liggande svenska kommunerna, vilket belyses av uppgifterna i tabell 6.10.

Tabell 6.10 Antal pendlare till Oslo från Strömstad, Tanum, Dals-Ed och Bengtsfors år 2009.

Kommun	Antal pendlare
Strömstad	123
Tanum	71
Bengtsfors	60
Dals-Ed	27

Källa: Bearbetning av StatNord (2013-01-23).

Till dessa kommuner pendlar från Oslo endast 4 personer. Norges attraktionskraft blir ännu tydligare när pendlingen till Fredrikstad, Sarpsborg och Halden beaktas. Således pendlar från Strömstad till Halden 173, till Fredrikstad 127 och till Sarpsborg 165 personer. Av personerna som arbetar i Halden bor 48 i Dals-Ed, 36 i Bengtsfors, 34 i Tanum och som nämnts 173 i Strömstad. Bortsett från pendlingen från Halden till Strömstad (197 personer) är inpendlingen till de svenska kommunerna obetydlig.

Pendlingsmönstret kan också belysas genom att lyfta fram utbytet mellan kommunerna i de relativt jämnstora urbana områdena Trestad (Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg) och Fredrikstad/Sarpsborg. Bilden är densamma; pendlingsströmmarna går från Trestad till Fredrikstad/Sarpsborg. Sammantaget

arbetar drygt 50 personer bosatta i Trestad i Fredrikstad/Sarpsborg, medan ingen reser i motsatt riktning (StatNord 2013-01-23).

En indikation om arbetskraftstillgången i Sverige ger befolkningsunderlaget, vilket beaktas i kommungruppsindelningen genomförd av Sveriges Kommuner och Landsting (2010). Det regionala befolkningsunderlaget omfattar antalet boende i en cirkel med centralorten som mittpunkt och en radie på 112,5 km. Detta avstånd (11-12 mil) uppfattas av många som maximalt avstånd för dagliga arbetsresor. Med gränsvärdet 300 000 personer för att definieras som tätbefolkad region observeras att av Sveriges 35 kommuner i denna kategori är 10 lokaliserade till Västra Götaland. Detta tyder på att även om några av dessa kommuner finns i Västra Götalands periferi är de belägna i områden med stor folkmängd.

Vidare finns i Västra Götaland, utöver Göteborg, de relativt stora lokala arbetsmarknaderna Trollhättan-Vänersborg, Skövde och Borås. Arbetsställebefolkningen på dessa arbetsmarknader omfattar mellan 75 000 och 90 000 personer och innebär på rankinglistan över Sveriges arbetsmarknader 8:e, 9:e respektive 13:e plats (SCB 2010b).

6.8 Godsflöden och trafikgenerering

Export och import av varor (i kronor) har vuxit snabbare än BNP. Därmed har utrikeshandeln blivit allt viktigare för Sveriges ekonomi. Större godsmängder (i ton) i utrikeshandeln medför också att effektiva transporter till och från avsändar- och mottagarländer ökat i betydelse. De största exportflödena avser de nordiska länderna, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. Ryssland och Norge dominerar importen, som är starkt länkad till vissa regioner med råvaror. Importen av olja respektive exporten av järnmalm påverkar således i hög grad godsflödena. Export av malm placerar Kiruna främst bland Sveriges kommuner avseende utleveranser av gods följt av Göteborg och Lysekil. Import av olja medför att Lysekil också är landets tredje största importkommun. Till Göteborg sker de största leveranserna, medan Stockholm med hälften så stor godsmängd är landets näst största importkommun (VTI 2012).

Varuexporten från Sverige till Norge uppgick år 2010 till 25,6 miljoner ton. Transporterna på järnväg dominerade (71 %), medan leveranserna med lastbil svarade för 18 procent och båttrafiken för 11 procent. Godstransporterna till Sverige från Norge var hälften så omfattande och transporterades främst med fartyg. Dessa stod för 55 procent av leveranserna, medan tunga lastbilar svarade för 36 och järnvägstrafiken för 9 procent (Trafikanalys 2012).

Nästan alla transporter från Sverige med järnväg (18 milj. ton) avsåg leveranser från Kiruna och MalMBERGET längs Malmbanan för utskeppning från hamnarna i Narvik och Luleå. Till Sverige är mängden transporterat gods på järnväg avsevärt mindre (1,3 milj.) och leveranserna mer spridda. Varustransporterna med fartyg från Sverige till Norge uppgick till 2,7 miljoner ton, medan den sjöburna godsmängden från Sverige totalt var 71 miljoner ton. Leveranser från Norge svarade för 10 procent av det fartygsbaserade godset till Sverige (84 milj.). Större delen (67 %) av de norska leveranserna bestod av kol, råolja och naturgas. Av importen av dessa varor till Sverige kom 27 procent från Norge (Trafikanalys 2012).

Transporterna med tunga lastbilar mellan Sverige och Norge uppgick år 2010 till nästan 5 miljoner i vardera riktningen. Andelen av totalt transporterat gods med tung lastbil var också likartad. Norge svarade för 34 procent av gods från Sverige och för 32 procent av leveranserna till Sverige. Under perioden 2005-2010 är den mest påtagliga förändringen den ökade transportmängden mellan åren 2005 och 2006 (Trafikanalys 2012).

Expansionen av den tunga lastbilstrafiken belyser i västsvenskt perspektiv effekterna av den ekonomiska utvecklingen i södra Norge. Mot den östsvenska Europakorridorens 576 km (väg E4) kan ställas den 627 km långa sträckan Oslo – Köpenhamn (OK-korridoren). Trafikverkets mätningar av trafiken visar att den tunga lastbilstrafiken ökat mer i OK- än Europakorridoren. Således ökade trafikarbetet under perioden 1990 – 2011 från 358 till 931 miljoner fordonskilometer i OK-korridoren, medan trafikarbetet i Europakorridoren ökade från 371 till 815 miljoner fordonskilometer (Forsström 2013).

Godstransporterna i Sverige sker till stor del utmed några stora stråk. De nordsydgående stråken dominerar, vilket framgår av figur 6.5. Transporterna med fartyg är framträdande. Omkring 40 procent av godsmängden på alla vägar kan hänföras till dessa vägstråk, medan motsvarande andel för järnvägen är omkring 90 procent (VTI 2012).

Göteborg är lokaliserat i skärningspunkten mellan kraftiga godsflöden. Via Göteborgs Hamn går en tredjedel av svensk utrikeshandel och omkring två tredjedelar av containertrafiken. Hamnen är den enda i Sverige med kapacitet för världens största containerfartyg att anlöpa. Närmare hälften av containrarna till och från hamnen sker med tåg (Göteborgs Hamn 2013-01-26). Godsflödet genom hamnen omfattade 42 miljoner ton år 2012 (Göteborgs Hamn 2013-01-29).



Anm. Sjöfart blå, järnväg grön och väg röd markering.

Figur 6.5 De viktigaste transportflödena i ton fördelade på trafikslag i Sverige år 2010.

Källa. VTI (2012).

Som ett led i strävan att stärka konkurrenskraften har Göteborgs Hamn AB infört tågpendlar. Dessa - Railport Scandinavia - trafikerar Göteborgs Hamn och är ett system med godsterminaler i Sverige och Norge. Mellan Göteborgs Hamn och 24 orter i Sverige och Norge går dagligen 26 tågpendlar, som främst fraktar containrar. Sedan 2002 då utvecklingen startade på allvar har godsvolymererna ökat till närmare 400 000 containrar. Destinationerna för tågpendlarna spänner från Helsingborg i söder till Sundsvall i norr samt till Oslo (Göteborgs Hamn 2013-01-27). Göteborgs hamns järnvägssystem omfattar också systemtåg och vanlig godstrafik till och från terminaler från Narvik i norr till Malmö i söder (Göteborgs Hamn 2013-01-28).

Göteborgs roll som transportcentrum framträder ännu tydligare när lokaliseringen av terminaler beaktas. För tågtrafiken är det i allmänhet fråga om att terminaler kan länkas till destinationer på längre avstånd än 500 kilometer, medan lastbilens aktionsradie är kortare. Båttrafik binder samman hamnar över hela världen. Oberoende av lokalisering och typ av gods genererar terminalverksamhet trafik. Göteborg intar en särställning med stor hamn och bra tillgänglighet i det skandinaviska transportsystemet. En tredjedel av Sveriges största distributionsföretag finns i Göteborg. Denna position förutsätter väl utbyggd infrastruktur för transporter. För landbaserade transporter märks betydelsen av att vara lokaliserad vid motorväg, vilket avspeglas i att huvuddelen av Sveriges största terminaler och centrallager är lokaliserade vid eller nära förbindelser med motorväg (Olsson 2013).

6.9 Sammanfattning

Den tekniska utvecklingen har medverkat till framväxten av nätverk på olika geografiska nivåer. Ändrade förutsättningar att förflytta människor och gods samt överföring av information har påverkat utformningen av organisationer. Här står internationella och nationella förhållanden i fokus och hur dessa haft betydelse för regionala förändringar. Det studerade området – södra Norge och Västra Götaland – är internationellt orienterat och förutsätter mot bakgrund av dess perifera läge effektiv infrastruktur för transport och kommunikation. Nätverken spänner över alla geografiska nivåer; internationellt, nationellt, regionalt och lokalt.

För de internationella kontakterna spelar flygförbindelser en central roll. Oslos tjänsteinriktade verksamhetsprofil ger särskilt avtryck i flygtrafiken. För sjö- och landtransporter å andra sidan sticker Göteborg ut genom den stora mängden gods som skeppas in och ut i hamnen. Mellan Västra Götaland och södra Norge är E6 viktigaste transportled. Flera transportleder strålar samman i Oslo och Göteborg. Relativt är järnvägarna till Oslo sämre än vägarna även om utbyggnad av sträckan Göteborg – Öxnered med dubbelspår medfört bättre förbindelser söderut.

Typ av ärende och ekonomisk utvecklingsfas avgör behovet av kontakter. Oslo är i egenskap av huvudstad en stark nod för styrande och ledande verksamheter. Oslo har också genom Norges stora export av energi en viktig uppgift i världsekonomin. Denna medverkan i den globala ekonomin förutsätter världsomfattande kontaktnät och flygförbindelser, vilket även avser Göteborgs internationellt inriktade näringsliv.

Kartläggning av hur de största noderna i Västra Götaland och södra Norge är lokaliserade i förhållande till varandra visar att Trollhättan har det fördelaktigaste läget följt av Halden och Sarpsborg. Förmågan att konkurrera är också förknippad med tillgänglighet i nätverk, vilket i Sverige bl a avser förbindelser med X2000. Med undantag för Lidköping trafikeras här studerade orter, om Trollhättans förbindelse via Öxnered räknas, med X2000. Trollhättan har även en länk med "snabbtåg" genom förbindelsen Oslo – Göteborg.

Jämförelse av sysselsättningen visar att Norge har en större andel sysselsatta inom offentlig förvaltning och inom gruvor, stenbrott och annan industri, medan Sverige har en större andel professionella med flera tjänster och inom tillverkning. I KUSK-området (södra Norge och Västra Götaland) är den största näringsgrenen Business service. Denna näring tenderar också att öka. Däremot minskar sysselsättningen inom den näst största näringen Goods production.

De största skillnaderna i näringslivsstruktur mellan Oslo- och Göteborgsområdena avser Goods production. Göteborgsregionen har en avsevärt större andel sysselsatta inom denna näring än Oslo med närliggande regioner. Andelen sysselsatta inom Goods production är generellt högre i de svenska än de norska delarna av KUSK-området.

Pendlingens omfattning och riktning förklaras av bl a infrastrukturen för transporter, boendepriiser, löner och värderingar. Viktiga kategorier av pendlare är karriär- och boendependlare. Ortsstrukturen i södra Norge präglas av Oslos dominans. I Västsverige kompletteras Göteborg av arbetstillfällena i Borås, Trollhättan och Skövde, som förses med arbetskraft genom inpendling.

Med avseende på ortshierarki märks att inpendlingen till orter på den högsta nivån - Oslo och Göteborg - är avsevärt fler än utpendlarna. Arbete finns i den stora centralorten, medan önskemål om boende i angenäma miljöer kan tillgodoses i dess omgivning. Men Borås och Trollhättan har också betydande inpendling från Göteborg. Pendling till kommunerna med flygplats är en annan observation som motverkar separationen mellan arbete och boende i både Oslo- och Göteborgsregionerna.

Oslo-området är väsentligaste destination för pendlingen från Sverige. Pendlingsströmmarna för här uppmärksammat ortssystem i södra Norge och Västra Götaland är orienterade mot Oslo och Göteborg. Både Oslo och Göteborg har stor inpendling från närliggande kommuner men avviker avseende pendling från mer avlägset belägna kommuner. Detta gäller också relationen Oslo – Göteborg. Flera pendlar till Oslo, medan ett fåtal pendlar

från Oslo till Göteborg. Oslo attraherar också pendlare från gränskommunerna. Bilden är densamma avseende pendling mellan de jämnstora urbana områdena Trestad och Fredrikstad/Sarpsborg; pendling sker främst från Sverige till Norge.

Terminalverksamheten vid Göteborgs hamn - störst i Skandinavien - genererar omfattande trafik. Transporterna med tunga lastbilar mellan Norge och Sverige är i det närmaste lika stor i vardera riktningen. Göteborg har ett fördelaktigt läge som nav i flera transportflöden. Via Göteborgs Hamn går en tredjedel av svensk utrikeshandel och omkring två tredjedelar av containertrafiken. Närmare hälften av containrarna till och från hamnen sker med tåg. Genom tågpendlar – Railport Scandinavia – trafikerar Göteborgs hamn godsterminaler i Sverige och Norge. Vidare märks att den tunga lastbilstrafiken ökar kraftigt i OK-korridoren.

Befintlig Ortsstruktur formar nätverken. Kännetecken är Oslos dominerande roll som centralort. Oslo attraherar verksamheter och arbetskraft och tenderar att stärka sin betydelse som centralort i en monocentrisk struktur. Göteborg som nav i en polycentrisk struktur spelar som centralort en något mindre roll. Här finns konkurrerande centralorter såsom Borås, Trollhättan och Skövde. Ambitionen att genom nätverk integrera arbetsmarknader ställs således inför utmaningen att länka samman monocentrisk struktur i södra Norge med polycentrisk struktur i Västra Götaland.

7 SAMMANFATTANDE RESULTAT OCH SLUTSATSER

Syftet med denna studie är att belysa hur Norges närvaro på den globala energimarknaden och intäkter från export av olja och gas påverkar utvecklingen i södra Norge och Västra Götaland. Resultat och slutsatser som här redovisas följer frågorna i kapitel 2:

- Hur har Norges olje- och gasproduktion utvecklats och hur kan den förväntas utvecklas?
- Hur påverkar kapital i Oljefonden den ekonomiska utvecklingen i södra Norge och Västra Götaland?
- Finns geografiska särdrag i Västra Götaland och södra Norge i skandinaviskt perspektiv?
- Var och vilka norska investeringar sker i Västra Götaland?
- Hur kan orter på olika geografiska nivåer bilda nätverk för ökad integration mellan arbetsmarknaderna i Västra Götaland och södra Norge?

Hur har Norges olje- och gasproduktion utvecklats och hur kan den förväntas utvecklas?

Utvinningen av olja och gas i Nordsjön baseras på händelserna som följde av Yom-Kippur kriget i oktober 1973. Innan dess var priset på olja (och gas) lågt och incitamenten att utvinna offshore var små. Men under 1970-talet höjdes priset på olja kraftigt. Samtidigt nationaliserades de globalt verksamma företagens tillgångar i viktiga oljeproducerande länder, vilket ökade intresset för offshore-utvinning. Denna gynnades av att nationaliserade företag sökte kompensera för kapacitet de förlorat. Dessa företag investerade kraftigt i Nordsjön och satsade kompetens för att leda företagen samt på forsknings- och utvecklingsarbete.

I länderna vid Nordsjön finns politiska, sociala, finansiella och teknologiska attribut för utvinning av olja och gas. Dessutom var den ursprungliga utvinningen unikt ”timad” och länderna vid Nordsjön är vana vid politik som formas genom delaktighet mellan statliga och privata oljeföretag.

Genom rikliga tillgångar men liten folkmängd sticker Norge ut avseende energiproduktion per invånare. Till skillnad från länder med stor oljeproduktion i Mellanöstern har Norge även stor elproduktion baserad på vattenkraft. Dessutom har Norge en särställning i fråga om mängden exporterad energi. Export av olja och gas placerar Norge på 3:e plats i världen efter Ryssland och Saudi-arabien.

Inför framtiden planeras ökad utvinning i befintliga fält och utvinning väster om demarkationslinjen i Barents hav. Produktionen förväntas bli relativt stabil de närmaste åren med minskad olje- men ökad gasproduktion. Olje- och gasutvinningen har lagt grunden till en internationellt konkurrenskraftig industri. Underleverantörer förser idag den norska kontinentalsockeln och internationella marknader med tekniskt avancerad produktion och tjänster. Oljeföretag, underleverantörer och forskare har samarbetat med gott resultat. Således har underleverantörer i Norge kraftigt ökat sin försäljning i andra länder. Dessa framgångar tyder på att Norge kan konkurrera internationellt. *Slutsatsen är att olje-och gasutvinningen i Nordsjön i kombination med avancerad tjänsteproduktion är styrkefaktorer som även framledes torde medverka till en dynamisk utveckling av Norges näringsliv.*

Hur påverkar kapital i Oljefonden den ekonomiska utvecklingen i södra Norge och Västra Götaland?

Stor export har resulterat i stora exportintäkter. Höga priser på olja förklarar att intäkterna ökar trots att exporterad mängd olja minskar sedan början av 2000-talet. Under 2011 minskar även volymen exporterad gas som följd av bl a turbulens på finansmarknaden. Den uppåtgående kurvan bryts, vilket väcker frågan om detta avspeglar förändringar i omvärlden. Ett tecken är den minskade nettovinsten bland flera av de största börsnoterade företagen på världens energimarknader. En orsak är den kraftiga ökningen av produktionen av skiffergas i USA, som pressar priset på naturgas. Denna utveckling har hittills inte påverkat tilltron till expansion av gassektorn.

Men risken för oväntade händelser på energimarknaden understryker vikten av att långsiktigt kunna säkra inkomster från petroleumverksamheten. Det är en anledning till upprättandet av Oljefonden med inbetalningar från petroleumverksamheten, som svarar för närmare hälften av Norges export och omkring 20 procent av Norges BNP.

Oljefonden grundades år 1990 och den första överföringen till fonden skedde år 1996. Statens kassaflöde från petroleumverksamhet förs till Oljefonden liksom återbäring på fondens investeringar (ränta och avkastning). Intäkterna fasas gradvis in i ekonomin och täcker strukturella icke-oljerelaterade underskott. I Oljefondens strategi ingår att investeringarna diversifieras och att verksamheten är kostnadseffektiv. Oljefondens värde har ökat kraftigt och uppgick vid slutet av tredje kvartalet år 2012 till 3 723 miljarder NOK.

Ett problem är att uppnå Oljefondens avkastningsmål på minst 4 procent per år. Dessutom varierar den årliga avkastningen kraftigt. Denna osäkerhet påverkar hur kapitalet i Oljefonden ska förvaltas och vilka investeringar som

bör prioriteras för att på sikt behålla fondens värde. Prioriteringar som har bärighet mot Västra Götalands konkurrensförutsättningar. *Slutsatsen är att Oljefonden växer och att förvaltningen av dess kapital inkluderar investeringar i Västra Götaland.*

Finns geografiska särdrag i Västra Götaland och södra Norge i skandinaviskt perspektiv?

Folkmängden i Västra Götaland respektive södra Norge är nästan densamma men ytan är avsevärt större i Västra Götaland. En tätbefolkad del av södra Norge möter glest befolkade områden av Västra Götaland. Oslo är tätast befolkat följt av Göteborg.

Västra Götaland är lokaliserat mellan Norge och Danmark och rymmer inom sina gränser transportkorridoren Oslo - Göteborg - Köpenhamn och Skandinavians största hamn. Vidare ligger Västra Götaland nära Norges mest dynamiska områden. Förbindelseleder mellan södra Norge och Västra Götaland är i huvudsak väg E6 och järnvägen mellan Göteborg och Oslo. Dessa leder förbättras successivt. Järnvägen mellan Göteborg och Öxnered är nyligen utbyggd med dubbelspår och om några år ska hela sträckan Göteborg - Oslo bestå av motorväg.

Utbyggnad av infrastrukturen för transporter ska även ses i ljuset av hur polycentrisk struktur i Västra Götaland möter monocentrisk struktur i södra Norge. Göteborg har som motvikter Borås, Trollhättan och Skövde, medan Sarpsborg/Fredrikstad utgör enda motvikt till Oslo. Polycentrisk står mot monocentrisk struktur. För att ”matcha” efterfrågan på kunskap och kompetens inom och mellan olika verksamheter krävs förbindelser mellan noderna. I Oslos struktur är sannolikheten stor att kontaktytan förstärks genom centrering till den dominerande orten Oslo. I Västra Götaland är det fråga om att knyta samman många orter av olika storlek och näringslivsprofiler. Att kunna erbjuda vittförgrenade kontaktnät inom olika verksamhetsområden och samtidigt närhet i vardagen betonar betydelsen av bra infrastruktur mellan både små och stora orter.

Den spetsiga Ortsstrukturen i södra Norge framträder tydligt vid jämförelse av befolkningstätheten. I Oslos urbana område bor drygt 900 000 personer, medan i Göteborgs urbana område bor 550 000. Skillnaderna återspeglas också i antal orter med fler än 10 000 invånare; 16 i Västra Götaland och 10 i södra Norge. Dessa olikheter kräver särskild observans när ökad integration mellan områdena står på dagordningen.

Förbättring av förbindelserna inom KUSK-området (södra Norge och Västra Götaland) kräver att samspel skapas mellan orter med olika verksamheter. Vid

prioritering av investeringar i infrastruktur för transporter bör dessa olikheter vara utgångspunkt. Utmaningen är att binda samman noderna till starka nätverk. *Slutsatsen är att ökad integration mellan den monocentriska strukturen (södra Norge) och den polycentriska strukturen (Västra Götaland) förutsätter tillgänglighet till flera orter genom väl utbyggd infrastruktur för persontransporter.*

Var och vilka norska investeringar sker i Västra Götaland?

Intresset i Norge för att köpa och/eller etablera företag i Sverige förklaras av flera faktorer. En är Sveriges anslutning till EU år 1995. Men den grundläggande faktorn är olje- och gasutvinningen i Nordsjön sedan 1970-talet. Intäkterna tenderar att öka. En konsekvens är ökad köpkraft, som medfört ökad norsk närvaro inom flera verksamhetsområden. Vidare märks hur norskt kapital allt mer integreras i internationella och nationella nätverk. Oslo stärker sin position på finansmarknaden. Detta väcker frågor kring om denna utveckling också kan öka Västra Götalands konkurrenskraft.

Närhet till södra Norge och med igenkännande kultur gör Västra Götaland särskilt intressant för norska investeringar. Intresset ökar. Tillverkningsindustri och handel är största näringsgrenar. Göteborgsregionen har flest norskt ägda arbetsställen. Strömstad sticker dock ut med nästan en av 10 anställda i företag med norrmän som ägare. Fler än 10 norskt ägda arbetsställen har, vid sidan av Göteborgsregionen och gränskommunerna Strömstad och Tanum, Uddevalla, Borås, Skövde och Trollhättan.

Med kapital samlat i Oljefonden signalerar dess företrädare ”nya” vägar för att behålla och helst stärka fondens värde. Förslagen avser ökat fokus på Sverige i relation till övriga Europa, investeringar i mindre företag och köp av aktier i etablerade svenska företag. Bland aktieköpen märks innehaven i Volvo AB och ABB samt i de svenska storbankerna. I geografiskt hänseende antyder satsningen på finanssektorn att Stockholmsregionen prioriteras. Men innehaven i bl a Volvo och ABB ger intryck av att även verksamheter lokaliserade till andra delar av landet är intressanta investeringsobjekt.

Gränshandeln och norrmännens husköp baseras på Norges ekonomisk styrka. Den norska köpkraften hör således samman med stark valuta, relativt låga priser i Sverige och att nya köpcentra byggts med ökat utbud av varor och tjänster. Gränshandeln är störst i Strömstad. Norskt kapital investeras i köpcentra och anläggningar såväl inom som utanför gränsområdet. Lägre huspriser är en viktig förklaring till den norska efterfrågan på hus i Sverige. Priserna tenderar dock att konvergera även om fastighetspriserna är högre

längs västkusten och Oslo-området med närområden i Akershus fylke. En konsekvens av husköpen är att de ofta medför renoveringar, vilket ökar efterfrågan på hantverkare och medverkar till utvecklingen av en mångfacetterad arbetsmarknad.

Fortsatt stor efterfrågan på olja och gas och stora förekomster av främst gas tyder på ett starkt Norge på den internationella energimarknaden. Detta antagande kombinerat med Norges allt starkare position på finansmarknaden och Oljefondens signaler att öka investeringarna i Sverige i relation till övriga Europa leder fram till *slutsatsen att Norge även framledes kommer att påverka utvecklingen i Västra Götaland inom många verksamhetsområden.*

Hur kan orter på olika geografiska nivåer bilda nätverk för ökad integration mellan arbetsmarknaderna i Västra Götaland och södra Norge?

Ändrade förutsättningar att förflytta människor och gods samt överföring av information har påverkat utformningen av organisationer. Här står internationella och nationella förhållanden i fokus och hur dessa haft betydelse för regionala förändringar. Näringslivet inom KUSK-området (södra Norge och Västra Götaland) är internationellt orienterat.

Oslo är i egenskap av huvudstad en stark nod för styrande och ledande verksamheter och har genom Norges stora export av energi en viktig uppgift i världsekonomin. Medverkan i den globala ekonomin förutsätter världsomfattande kontaktnät, vilket också avser Göteborgs internationellt inriktade näringsliv. För dessa kontakter spelar flygförbindelser en central roll. Oslos tjänsteinriktade verksamhetsprofil ger här avtryck. För sjö- och landtransporter å andra sidan sticker Göteborg ut genom den stora hamnen.

Business service är den största näringsgrenen i KUSK-området. Denna näring tenderar att öka, medan den näst största näringen Goods production minskar. Andelen sysselsatta inom Goods production är generellt högre i de svenska än de norska delarna av området.

Med avseende på ortshierarki märks att inpendlingen till orter på den högsta nivån - Oslo och Göteborg - är avsevärt fler än utpendlarna. Men Borås och Trollhättan har också betydande inpendling från Göteborg. Pendling till kommunerna med flygplats är ett annat inslag som motverkar separationen mellan arbete och boende i både Oslo- och Göteborgsregionerna. Studierna av hur noderna är lokaliserade i förhållande till varandra visar att Trollhättan har bäst tillgänglighet.

Oslo och Göteborg har stor inpendling från närliggande kommuner men avviker avseende pendling från mer avlägset belägna kommuner. Detta gäller också relationen Oslo – Göteborg. Flera pendlar till Oslo, medan ett fåtal pendlar från Oslo till Göteborg. Bilden är densamma avseende pendling mellan de jämnstora urbana områdena Trestad och Fredrikstad/Sarpsborg; pendling sker främst från Sverige till Norge. Den norska arbetsmarknaden attraherar.

Göteborg har ett fördelaktigt transportläge. Via Göteborgs Hamn går en tredjedel av svensk utrikeshandel och omkring två tredjedelar av containertrafiken. Närmare hälften av containrarna till och från hamnen sker med tåg. Genom tågpendlar – Railport Scandinavia – trafikerar Göteborgs hamn godsterminaler i främst Sverige men även Norge.

Resultaten leder fram till två slutsatser baserade på observationer av KUSK-områdets konkurrensvillkor relaterat till dess geografiska läge, Ortsstruktur, arbetsmarknad och pendlingsmönster. Den första slutsatsen uppmärksammar områdets Ortsstruktur och arbetsmarknadens efterfrågan på kompetent personal. Den andra slutsatsen behandlar transportkrav som ställs vid godshantering med observans på Göteborgs hamn i skandinaviskt perspektiv.

Ortsstrukturen i södra Norge präglas av Oslos dominans, medan Ortsstrukturen i Västra Götaland erbjuder närhet i vardagen och tillgång till vittförgrenade kontaktnät inom olika verksamhetsområden. I Västsverige kompletteras Göteborg av arbetstillfällena i Borås, Trollhättan och Skövde, som förses med arbetskraft genom inpendling. Slutsatsen är att *möjligheter finns att integrera och diversifiera arbetsmarknaderna kring centra och forma nätverk i södra Norge och Västra Götaland. En förutsättning är väl utbyggd infrastruktur för persontransporter.*

Till fördelarna med Göteborgs lokalisering hör närheten till Norge. Den kraftiga ökningen av godstrafiken mellan Göteborg och Oslo lyfter fram de allt starkare banden mellan södra Norge och Västra Götaland. Göteborgs fördelaktiga läge spelar här en viktig roll. Detta medför också att Göteborg har potential att konkurrera som nod i internationella nätverk för godstransporter baserade på trafik med större fartyg. *Slutsatsen är att Göteborgs läge i kombination med utvecklingen av allt större fartyg ökar Göteborgs möjligheter att spela en allt större roll som nav i nätverk för transporter till och från Norge och länder vid Östersjön.*

8 REFLEKTIONER

Slutsatserna av resultaten i detta arbete visar potentiella möjligheter för utvecklingen av KUSK-området (södra Norge och Västra Götaland). Men belysta aspekter väcker också frågor och reflektioner inför framtiden.

Norges närvaro på den internationella energimarknaden baseras på relativt högt pris på olja och gas. Den kraftiga ökningen av utvinningen av skiffergas i främst USA signalerar dock lägre gaspriser. En möjlig konsekvens är att USA blir exportör i stället för importör av gas. Förändringar i nutid tyder på ökat norskt intresse att exportera till Europa till följd av avbräck i leveranser till USA. Är detta ett bestående inslag som kommer att medföra avtagande efterfrågan med lägre priser och mindre behov av investeringar i gas- och oljeutvinning? En reflektion är hur lägre priser kan påverka olje- och gasutvinning offshore, som av kostnadsskäl är särskilt utsatt för prissänkningar. Men här observeras att Norges integration med den europeiska energimarknaden och dess betydelse som pålitlig leverantör torde motverka drastiska prisförändringar.

Utvinningen av skiffergas belyser svårigheterna att sja om utvecklingen. Något oväntat kan ske. Trots det kvarstår faktumet att Norge investerar stort i energiutvinning och spelar en framträdande roll på den internationella energimarknaden. Utvecklingen av kunskapskrävande produkter och tjänster för verksamheter offshore ger Norge särskild konkurrenskraft. Vidare finns kapital i Oljefonden som kan användas till utveckling av den norska ekonomin. Turbulens på energimarknaden understryker dock *behovet att bevaka förändringar i omvärlden*.

Norges ekonomiska styrka och dess förmåga att agera på den internationella energimarknaden medför att Oslo växer som finansiellt centrum. Norskt kapital erövrar allt fler verksamhetsområden i olika delar av världen. Ett inslag i denna utveckling är köp av aktier i svenska bolag. Detta väcker frågor om norsk expansion inom finanssektorn får positiva konsekvenser för utvecklingen av näringslivet i Sverige. Redan etablerade kontaktnät mellan verksamheter i södra Norge och Västra Götaland indikerar att detta inflytande genom bl a *investeringar kommer att påverka den ekonomiska utvecklingen i KUSK-området*. Utveckling i denna riktning står också i samklang med EU:s ambitioner att skapa konkurrenskraft genom nationsövergripande samarbete och interaktion inom polycentriska urbana strukturer.

De skandinaviska länderna har dock med hänsyn till sin ringa och utspridda befolkning svårt att konkurrera med riktigt stora urbana centra i världen. Men

konkurrenskraft kan skapas genom nätverk med små och stora orter länkade till varandra. Denna aspekt bör lyftas fram när skandinavisk konkurrensförmåga diskuteras. Nätverk med väl fungerande transportnät kompenserar långa avstånd mellan orter. Dessa avgör också framväxten av integrerade produktionsområden. Satsning på noder och länkar framstår således som en strategisk åtgärd i ansträngningarna att forma en funktionell region av södra Norge och Västra Götaland.

Ortsstrukturer med nätverk på olika geografiska nivåer är en viktig plattform för möjligheterna att utveckla KUSK-området. Detta kräver öppenhet dels mot kringliggande regioner såsom Halland och Värmland, dels för impulser och idéer från olika delar av världen. Att importera idéer och omvandla dem till exportprodukter är ett starkt konkurrensvapen. Vilka orter kommer att beröras? Hur ser förutsättningarna ut?

Tillgängligheten är central. Tillgänglighet i nätverk är viktigt för bl a utvecklingen av kompetensprofiler. Trollhättan är centralt lokaliserat, vilket antyder potential att utvecklas som nod i KUSK-områdets nätverk. Men läget måste beaktas i kombination med arbetskraftens kompetens och understryker behovet att utveckla och omvandla näringslivet mot mer kunskapsorienterad varu- och tjänsteproduktion. Lokaliseringen mellan södra Norges monocentriska och Västra Götalands polycentriska Ortsstruktur talar också för att Trollhättans betydelse för integrationen av KUSK-området ökar.

KUSK-områdets största orter - Oslo och Göteborg - präglar transporternas omfattning och riktning. Olika Ortsstrukturer möts. En konsekvens är varierande trafikflöden. I södra Norge är dessa centrerade till Oslo. I Västra Götaland är trafikflödena orienterade mot Göteborg men också mot förbindelser mellan många små och medelstora orter, vilket betonar betydelsen av en helhetssyn på möjligheterna att genom nätverk på olika geografiska nivåer stärka KUSK-områdets konkurrenskraft. En konsekvens är ökade investeringar i infrastruktur för transport och kommunikation mellan många orter i relation till nuvarande satsningar på storstadsområden.

Dynamiken i den norska ekonomin och utbudet av arbetskraft i Sverige talar också för möjligheten att knyta södra Norge och Västra Götaland närmare varandra. Efterfrågan på arbetskraft i södra Norge attraherar. Oslo med omnejd har störst attraktionskraft men pendlingsströmmarna visar även att andra orter i Norge kan erbjuda arbete. Förbindelser mellan de största orterna Oslo och Göteborg förbättras successivt och medger pendling på allt större avstånd. En konsekvens är ökad trafik med trängselproblem i områdena kring Oslo och Göteborg. Denna trafiksituation lyfter fram betydelsen av att investeringar i infrastruktur för transport och kommunikation görs såväl

mellan och i orter i både starka och svaga områden för att integrera arbetsmarknader och utveckla kompetensprofiler. Men trafiksituationen ger också upphov till reflektioner.

Länkar mellan flera orter kan minska trafikproblemen i storstäderna. Exempelvis kan förbättringar av Älvsborgsbanan via Herrljunga och Borås samt av Viskadalsbanan öka användningen av denna förbindelse för nord-sydgående trafik. Genom utbyggnad av förbindelsen Borås - Göteborg via Landvetter kan också banan Herrljunga - Borås - Landvetter - Göteborg medverka till att avlasta den starkt trafikerade sträckan Alingsås - Göteborg.

Utformningen av olika regioner avser även *möjligheterna att skapa resurssnåla strukturer*. Således är i mindre och medelstora orter många utbudspunkter tillgängliga inom gång- och cykelavstånd. Redan i slutet av 1800-talet skisserade Howard en Ortsstruktur som än idag kan vare inspirationskälla. Denna baseras på tanken att mer specialiserade arbeten är förlagda till en centralt belägen ort med bra förbindelser till mindre kringliggande orter. De olika förutsättningarna inom KUSK-området manar här till extra ansträngningar att skapa harmoni mellan områdets olika delar.

En annan reflektion avser utvecklingen av *ny tele-datateknik och efterfrågan på persontransporter*. Ny teknik för behandling och överföring av information (ICT) har snarare stimulerat än substituerat möten ansikte mot ansikte. Men finns tecken på uppluckring av etablerade kontaktmönster? Krav på ökad effektivitet inom organisationer och minskad klimatpåverkan samt introduktion av ny teknik torde öka ICT-användningen. Vidare kan medias ökade sociala profil medföra att mer information kan förmedlas via bl a smarta telefoner. Konsekvenserna av ökad användning för det dagliga resmönstret är dock komplexa och kan knappast förklaras av en enkel process som substitution eller komplement, även om nya generationer vana att använda internet kan medverka till tydligare substitutionseffekter (jfr Thulin and Vilhelmson 2010, Frändberg och Vilhelmson 2012).

Förändringar av in- och utskeppning via Göteborgs hamn föranleder reflektioner kring krav som detta ställer på *olika transportlösningar*. Tillväxt av containertrafiken medför exempelvis stora leveranser på väg och järnväg samt omfattande terminalhantering; verksamheter som genererar mycket trafik. Samtidigt pekar Göteborgs fördelaktiga läge i kombination med utvecklingen av allt större fartyg på Göteborgs möjligheter att spela en mer framträdande roll som nav för leveranser av gods regionalt, nationellt och internationellt. Denna utveckling tyder på fortsatt stort behov av investeringar i infrastruktur för godstransporter.

BILAGA 1: FÅGEL- OCH VÄGAVSTÅND SAMT KÖRTID MELLAN ORTER MED FLER ÄN 20 000 INVÅNARE ÅR 2010 LOKALISERADE UTANFÖR DE STÖRRE ORTERNAS OMLAND

Tabellerna B.1.1– B.1.9 anger avstånd mellan orter med fler än 20 000 invånare år 2010 lokaliserade utanför de större orternas omland. Alingsås och Kungälv ingår i Göteborgsregionen. Uddevalla och Vänersborg är sammanslagna med Trollhättan, medan Fredrikstad ingår i Sarpsborgs tätort. Tabell B.1.1 anger avstånd från Göteborg, B.1.2 från Trollhättan och B.1.3 från Borås.

Tabell B1.1 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Göteborg* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Trollhättan	68	75	1 tim 10 min
Borås	57	62	44 min
Skövde	134	154	2 tim 6 min
Lidköping	113	130	1 tim 54 min
Oslo	257	290	3 tim 13 min
Sarpsborg	184	206	2 tim 17 min
Moss	208	238	2 tim 37 min
Halden	162	190	2 tim 8 min
Summa:	1 183	1 345	16 tim 9 min

Tabell B1.2 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Trollhättan*.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Göteborg	68	75	1 tim 10 min
Borås	73	99	1 tim 40 min
Skövde	91	103	1 tim 34 min
Lidköping	56	60	59 min
Oslo	202	248	2 tim 51 min
Sarpsborg	131	163	1 tim 55 min
Moss	159	196	2 tim 15 min
Halden	107	148	1 tim 46 min
Summa:	887	1 092	14 tim 10 min

Trollhättan har i jämförelse med Göteborg kortare avstånd till orterna. Vidare är den sammanlagda vägsträckan från Trollhättan avsevärt längre än fågelvägen och tidsåtgången är större för Trollhättan än för Göteborg, vilket indikerar att vägarna från Trollhättan är sämre och/eller har ofördelaktig sträckning i jämförelse med vägarna från Göteborg.

Tabell B1.3 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Borås* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Göteborg	57	61	43 min
Trollhättan	73	99	1 tim 42 min
Skövde	92	110	1 tim 50 min
Lidköping	88	107	1 tim 49 min
Oslo	275	350	3 tim 53 min
Sarpsborg	204	265	2 tim 57 min
Moss	232	298	3 tim 16 min
Halden	180	249	2 tim 47 min
Summa:	1 201	1 539	18 tim 57 min

Uppgifterna i tabell B1.3 anger stor skillnad mellan fågelväg och vägsträcka, d v s vägarnas sträckning från Borås till övriga orter är ogynnsam. Tabell B1.4 anger avstånd från Skövde till övriga orter.

Tabell B1.4 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Skövde* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Göteborg	134	154	2 tim 8 min
Trollhättan	91	104	1 tim 35 min
Borås	92	110	1 tim 48 min
Lidköping	42	49	54 min
Oslo	245	345	4 tim 15 min
Sarpsborg	187	261	3 tim 19 min
Moss	217	293	3 tim 38 min
Halden	164	245	3 tim 9 min
Summa:	1 172	1 561	20 tim 46 min

Fågel- och vägavstånd är ungefär samma för Borås och Skövde men längre tidsavstånd antyder sämre vägstandard från Skövde. Tabell B1.5 visar avstånd från Lidköping.

Tabell B1.5 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Lidköping* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Göteborg	113	129	1 tim 55 min
Trollhättan	56	60	1 tim 1 min
Borås	88	108	1 tim 50 min
Skövde	42	50	56 min
Oslo	208	302	3 tim 41 min
Sarpsborg	146	217	2 tim 45 min
Moss	177	250	3 tim 5 min
min Halden	123	201	2 tim 36 min
Summa:	953	1 317	17 tim 49 min

Avståndet från Lidköping fågelvägen är liksom från Trollhättan kort. Men vägavståndet är avsevärt längre, vilket ska ses mot bakgrund av att förbindelser från Lidköping i riktning mot Norge måste kringgå Väneren. Tabell B1.6 visar avstånd från Oslo.

Tabell B1.6 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Oslo* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)
Göteborg	257	290	3 tim 12 min
Trollhättan	202	248	2 tim 51 min
Borås	275	351	3 tim 52 min
Skövde	245	346	4 tim 14 min
Lidköping	208	302	3 tim 40 min
Sarpsborg	73	89	1 tim 6 min
Moss	54	59	46 min
Halden	95	116	1 tim 25 min
Summa:	1 409	1 801	21 tim 6 min

Av tabell B1.6 framgår att långa avstånd fågelvägen medför långa väg- och tidsavstånd. Tabell B1.7 visar avstånd från Sarpsborg.

Tabell B1.7 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Sarpsborg* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)	
Göteborg	184	205	2 tim	14 min
Trollhättan	131	163	1 tim	53 min
Borås	204	266	2 tim	55 min
Skövde	187	260	3 tim	17 min
Lidköping	146	217	2 tim	42 min
Oslo	73	90	1 tim	7 min
Moss	30	38		31
min <u>Halden</u>	24	30		27 min
Summa:	979	1 269	15 tim	6 min

Uppgifterna i tabell B1.7 visar korta avstånd från Sarpsborg, vilket återspeglar ett gynnsamt transportläge nära den svenska gränsen. Tabell B1.8 anger avstånd från Moss.

Tabell B1.8 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Moss* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)	
Göteborg	208	238	2 tim	37 min
Trollhättan	159	197	2 tim	16 min
Borås	232	299	3 tim	17 min
Skövde	217	294	3 tim	39 min
Lidköping	177	251	3 tim	4 min
Oslo	54	59		48 min
Sarpsborg	30	37		31 min
<u>Halden</u>	54	64		50 min
Summa:	1 131	1 439	17 tim	2 min

Moss lokaliserat längre norrut än Sarpsborg ökar väg- och tidsavstånden till övriga orter. Avstånden från Halden framgår av tabell B1.9.

Tabell 1.9 Fågel- och vägavstånd samt uppskattad körtid från *Halden* till övriga orter.

Nod (ort)	Fågelväg (km)	Vägsträcka (km)	Körtid (tim och min)	
Göteborg	162	190	2 tim	9 min
Trollhättan	107	148	1 tim	48 min
Borås	180	251	2 tim	49 min
Skövde	164	246	3 tim	11 min
Lidköping	123	202	2 tim	36 min
Oslo	95	115	1 tim	27 min
Sarpsborg	24	31		31
min <u>Moss</u>		54		63
<u>min</u>				50
Summa:	909	1 246	15 tim	21 min

Källa: Bearbetning av Avstånd i Sverige (2012-10-25).

BILAGA 2: IN- OCH UTPENDLARE FÖR KOMMUNERNA OSLO, MOSS, SARPSBORG, HALDEN, GÖTEBORG, BORÅS, TROLLHÄTTAN, LIDKÖPING OCH SKÖVDE

Tabell B 2.1 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Oslo* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Baerum	22 525	13,0	Baerum	17 230	33,0
Skedsmo	9 710	5,6	Asker	3 685	7,1
Asker	8 276	4,7	Lörenskog	3 508	6,7
Lörenskog	8 134	4,6	Skedsmo	3 435	6,6
Oppegård	6 662	3,8	Ullensaker	2 787	5,3
Totalt	173 081	100	Totalt	51 659	100

Tabell B 2.2 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Moss* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Rygge	2 507	34,1	Oslo	2 010	29,9
Fredrikstad	815	11,1	Rygge	1 544	22,9
Våler	663	9,0	Fredrikstad	453	6,7
Sarpsborg	658	8,9	Vestby	453	6,7
Råde	532	7,2	Sarpsborg	300	4,4
Totalt	7 337	100	Totalt	6 721	100

Tabell B 2.3 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Sarpsborg* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Fredrikstad	3 727	47,0	Fredrikstad	4 495	48,8
Halden	912	11,5	Oslo	1 204	13,0
Rakkestad	371	4,6	Moss	658	7,1
Moss	300	3,7	Halden	623	6,7
Råde	280	3,5	Rakkestad	329	3,5
Totalt	7 914	100	Totalt	9 204	100

Tabell B 2.4 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Halden* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Sarpsborg	623	24,3	Sarpsborg	912	26,0
Fredrikstad	442	17,2	Fredrikstad	814	23,2
Aremark	305	11,9	Oslo	513	14,6
Strömstad	168	6,5	Strömstad	231	6,5
Oslo	143	5,5	Moss	131	3,7
Totalt	2 558	100	Totalt	3 505	100

Tabell B 2.5 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Göteborg* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Mölndal	15 271	14,4	Mölndal	12 319	26,4
Kungsbacka	13 118	12,4	Härryda	3 416	7,3
Partille	9 594	9,0	Partille	3 299	7,0
Lerum	9 058	8,5	Stockholm	2 916	6,2
Kungälv	8 239	7,7	Kungsbacka	2 679	5,7
Totalt	105 790	100	Totalt	46 494	100

Tabell B 2.6 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Borås* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Ulricehamn	1 749	16,2	Göteborg	2 129	27,0
Mark	1 618	15,0	Mark	757	9,6
Göteborg	1 517	14,0	Bollebygd	519	6,5
Bollebygd	867	8,0	Ulricehamn	498	6,3
Svenljunga	751	6,9	Tranemo	408	5,1
Totalt	10 773	100	Totalt	7 871	100

Tabell B 2.7 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Trollhättan* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Vänersborg	5 097	45,1	Vänersborg	1 880	30,0
Uddevalla	1 588	14,0	Göteborg	1 136	18,1
Lilla Edet	882	7,8	Uddevalla	899	14,3
Grästorp	550	4,8	Lilla Edet	478	7,6
Göteborg	550	4,8	Stockholm	132	2,1
Totalt	11 281	100	Totalt	6 255	100

Tabell B 2.8 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Lidköping* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Götene	1 012	26,8	Götene	1 191	23,4
Skara	588	15,5	Vara	891	17,5
Vara	482	12,7	Skara	829	16,3
Grästorp	250	6,6	Skövde	589	11,5
Skövde	205	5,4	Göteborg	314	6,1
Totalt	3 770	100	Totalt	5 080	100

Tabell B 2.9 De 5 största in- och utpendlingskommunerna för *Skövde* med angivelse av antal och andel av samtliga in- respektive utpendlare år 2008.

Inpendlingsk.	Antal	Andel(%)	Utpendlingsk.	Antal	Andel(%)
Falköping	1 672	15,7	Falköping	583	11,9
Mariestad	1 410	13,2	Skara	543	11,1
Tibro	1 331	12,5	Tibro	492	10,1
Skara	1 076	10,1	Mariestad	455	9,3
Hjo	905	8,5	Göteborg	399	8,2
Totalt	10 626	100	Totalt	4 863	100

Källa: StatNord (2012-01-09).

REFERENSER

Ahnström, L (1973) *Styrande och ledande verksamhet i Västeuropa – en ekonomisk geografisk studie*. Ekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm. Almqvist & Wiksell.

Alvstam, C-G (1998) Lokaliseringsteori för produktion av tjänster – Ueber den mangel eines Standort der Dienstleitung. *Svensk Geografisk Årsbok*, s 67-80.

Amcoff, J (2009) Rapid regional enlargement in Sweden: a phenomenon missing an explanation. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 91 (3): 275-287.

Andersson, Å. & Strömquist, U (1988) *K-Samhällets Framtid*. Prisma. Stockholm

Asheim, B (2003) On the new economic geography of post-Fordist learning economies. In Öhman, J, Simonsen, K (Eds) *Voices from the North. New Trends in Nordic Human Geography*. Ashgate, Aldershot, pp 29-47.

Beyers, W.B, Lindahl, D and Hamill, E (1995) *Lone Eagles and other High Flyers in the Rural Producer Services*. Department of Geography DP-10. University of Washington. Seattle.

Borggren, J (2011) Kreativa individers bostadsområden och arbetsställen – Belysta mot bakgrund av näringslivets omvandling och förändringar i bebyggelsestrukturen i Göteborg. Department of Human and Economic Geography. Doctoral thesis. *Publications edited by the Departments of Geography, University of Gothenburg, nr 120*.

Bostads- och byggnadsstatistisk årsbok (2010) Boende, byggande och bebyggelse. Statistiska centralbyrån.

BP Statistical review of the world oil industry 1975.

BP Statistical Review of World Energy June 1985, June 1995, June 2005, June 2012.

Bursell, J (2012) Burgundyköp del i ett börskrig. *SvD Näringsliv onsdag 17 oktober 2012*.

Cairncross, F (1997) *The Death of Distance: How the Communications Revolution Will Change Our Lives*. Cambridge, MA: Harvard Business School.

Castells, M (1996) *The Rise of the Network Society. The information Age: Economy, Society and Culture*. Blackwell Publishers Ltd. Oxford.

Castells, M (2004) Informationalism, networks and the network society: a theoretical blueprint. In Castells, M (Ed.) *The Network Society. A Cross-cultural Perspective*. Edward Elgar. Cheltenham, pp 3-45.

Christaller, W (1933) *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Central places in Southern Germany (1966). Enlewood Cliffs, N.J.

Civitas (2012) Tilgjengelighetsstudie. Göteborg og Oslo (G-O regionen) – benchmarking med andre regioner i Europa. Göteborg-Oslo-regionen. *Civitas, 14.08.2012*.

Dicken, P (2011) *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. 6th Edition. SAGE.

Economist (2012) A sense of place. Technology and Geography. Special Report. *The Economist October 27th 2012*.

Einarsson, H, Ekberg, T, Fraas, M och Merdem, K (2007) *SWOT-analys av Göteborg-Oslo regionen* - Executive summary. Two Countries – One Region. Göteborg Oslo Region.

Ernstson, U (2006) Kontrakt med naturen. Om spridning och implementering av miljöledningssystem. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. *Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner. Serie B, nr 109*.

Fakta 2012. Norsk petroleumsvirksomhet. Olje- og energidepartementet, Oljedirektoratet.

Florida, R (2002) *The Rise of the Creative Class; and how it's transforming work, leisure, community, & everyday life*. Basic Books, New York.

Florida, R (2004) *The Flight of the Creative Class: The New Global Competition for Talent*. HarperBusiness, New York.

Forsberg, G, Grimsrud, G.M, Jakobsen, L, Jansdotter, M & K Vansgraven Stubberud (2006) Gränsfall. Platsens betydelse för omställning och utveckling i gränsregion. *Nordregio 2006*.

Forsström, Å (2008) Lokal arbetsmarknadsregion – ett uppblåst, överutnyttjat och missuppfattat begrepp. Presentation vid SCB-konferens i Malmö, april 2008.

Forsström, Å (2013) Pågående arbete vid *Centrum för Regional Analys (CRA)* avseende motorvägsnätets trafikstruktur och förändringar från 1990. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Fransson, U, Nedomysl, T (2013) Pågående arbete vid *Centrum för Regional Analys (CRA)* avseende jämförelser av den faktiska migrationen som den kan mätas via koordinatsatta data. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Frändberg, L, Thulin, E, Vilhelmson, B (2005) *Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Studentlitteratur.

Frändberg, L och Vilhelmson, B (2012) Hållbar mobilitet och omgivningsstruktur i förändring. I Tonell, L (red.) *Hållbar utveckling. Samhällsplanering, lokala villkor och globala beroenden*. Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi. YMER 2012, s. 115–133.

Glesbygdverket (2008) Landsbygdsdefinitioner i Sverige och andra länder.

Gränskommittén (2011) Handlingsplan 2012. Antagen av Gränskommittén 2011-12-09. *Gränskommittén Östfold-Bohuslän-Dalsland*.

Göteborg-Oslo-regionen (2011) Årsberättelse. *Göteborg-Oslo-samarbetet. Verksamhetsåret 2011*.

- Göteborgs stad (2012) Pågående strukturfondsprojekt. Göteborgs stad 2012. *Göteborgs stad*.
- Haghighat, M. N (2011) Sverige-Norge-samarbetet; en samverkan på frammarsch. *Västra Götalandsregionen. Regionutvecklingssekretariatet*.
- Hansson, B (2003) Infrastruktur och regionförändringar. Regionförstoring och lokal tillgänglighet: målkonflikter i praktisk politik. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. *Choros 2003:1*.
- Henning, M (2012) *Stockholmsregionen ur ett nytt kompetensperspektiv*. Länsstyrelsen i Stockholms län. Rapport 2012:31
- Hermelin, B (2010) Nordic Cities in Taylor, P, Ni, P, Derudder, B, Hoyler, M, Huang, J och Witlox, F (eds.) *Global Urban Analysis: A Survey of Cities in Globalization*, Routledge. London pp 300-305.
- Hermelin, B (2012) The Elusive Question of Global Cities and Cities in Networks. Nordregio. Nordic Centre for Spatial Development. *Nordregio News Publication Issue 4, October 2012, s 3-6*.
- Heyman, F och Norbäck, P-J (2013) Utlandsägande och utländska uppköp: Vilken betydelse har huvudägarens hemvist? Institutet för Näringslivsforskning. *IFN Policy Paper nr 61, 2013*.
- Hitiris, T (2003) *European Union Economics*. Fifth edition. Prentice Hall. Harlow, England.
- Hopen (2012) Norge på väg ta över. *G-P måndag 23 juli 2012*.
- HUI (2011) Nordisk gränshandel och turism 2011. *HUI Research*.
- Hårsman, B., Johansson, B., Klaesson, J., Strömquist, U (2009) Stadsutbredning och kärnor. Översikt av forskning om urbana strukturer. Rapport Stockholms läns landsting. Regionplanekontoret.
- Hägerstrand, T (1970) Tidsanvändning och omgivningsstruktur. Ur: Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel 1 till Balanserad regional utveckling. *SOU 1970:14*.
- Interrreg Sverige-Norge (2011) Statusrapport RPP GS. *Västra Götalandsregionen*.
- Jakobsson, J (2012) Växande kritik mot gasutvinning. *SvD Näringsliv tisdag 4 december 2012*.
- Jernbaneverket (2012) Höyhastighetsutredningen. Oppsummering: Hovedkonklusjoner.
- Karlsson, C (1994) *Regioner och nätverk i Europa*. En forskningsöversikt. Landstingsförbundet. Stockholm.
- KUSK (2012) Näringsstruktur i KUSK-området. *Projekt KUSK (Kunnskap, Utvikling, Statistikk och Kommunikasjon i grensregionen)*, Temagrupp Näringsliv. Handledare: Henning, M. Temagrupp: Daisley, A, Kömmits, U, Vingerhagen, S, Karlsson, L, Carlberg, S.

Larsson, A och Lindström, K (2012) Pågående arbete vid *Centrum för Regional Analys (CRA)* avseende omvandlingen från industriregioner till upplevelseterritorier. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Leijonhufvud, J (2012) Norska oljefonden storköper i Sverige. *Dagens Industri* 2012-08-09.

Lindahl, B (2012) Låga gaspriser slår mot oljebolagen. *SvD Näringsliv* lördag 10 november 2012.

Listérus, J och Lorentzon, S (1975) Olja från Norge i kärnkraftens tidsålder. Sammandrag av ett seminarium om Nordsjöoljan den 5 maj 1975 samt några data om den globala utvecklingen av de viktigaste energikällorna. Kulturgeografiska institutionen. Göteborgs universitet. *Choros nr 90*.

Lorentzon, S (2006) Västra Götaland och Östfold – Gränsland i omvandling. Forskningsansats och frågor. Kulturgeografiska institutionen. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. *Occasional Papers 2006:4*.

Lorentzon, S (2011) Shopping along the border between Norway and Sweden as an engine for regional development. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. *Occasional Papers 2011:4*.

Lorentzon, S (2012) Ortsstrukturer i Sverige. Mono- och polycentriska strukturer i LA-regioner samt särdrag i Västra Götalands ortstruktur. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. *Occasional Papers 2012:2*.

Malecki, E. J and Moriset, B (2008) *The Digital Economy*. Business Organization, Production Processes and Regional Developments. Routledge, New York.

Malmberg, A and Maskell, P (2003) Localised capabilities and industrial competitiveness. In Öhman, J, Simonsen, K (Eds) *Voices from the North. New Trends in Nordic Human Geography*. Ashgate, Aldershot, pp 11-28.

Meijers, E (2007) Synergy in Polycentric Urban Regions. Complementarity, organising capacity and critical mass. Sustainable Urban Areas 13, TUDelft, *Delft University of Technology*.

NBIM (2011) Norges Bank Investment Management. Government Pension Fund – Global Annual Report.

Nordisk statistisk årsbok (2011).

Nordregio (2012) Nordic capital regions in the global network economy. Nordregio. Nordic Centre for Spatial Development. *Nordregio Policy Brief*. July 2012.

Norwegian Ministry of Finance (2011) The Management of the Government Pension Fund in 2011. Meld. St. 17 (2011-2012) Report to the Storting (white paper).

Norwegian Petroleum Directorate (2012) The petroleum sector – Norway's largest industry.

- Odell, P. R (1986) *Oil and World Power*. Eighth edition 1986. Penguin Books Ltd. Harmondsworth, Middlesex, England.
- Odell, P. R (1997) The exploitation of off-shore mineral resources. *GeoJournal* 42.1: 17-26.
- Odell, P. R (2004) *Why Carbon Fuels will Dominate 21st Century's Global Energy Economy*. Multi-Science Publishing Co, Ltd. Brentwood, Essex.
- Olsson, J. (2013) Befolknings- näringslivs- och godstransportkoncentration längs få godsstråk i södra Sverige – dåtid, nutid och framtid. Institutionen för Ekonomi och Samhälle. Avd. för Kulturgeografi, Göteborgs universitet. *Working Papers in Human Geography*.
- Porter, M (1990) *The Competitive Advantage of Nations*. McMillan Press. London.
- Pries, L (1999) New Migration in Transnational Spaces in Pries, L (ed.) *Migration and Transnational Social Spaces*, pp 1-35. Ashgate.
- Regionutvecklingssekretariatet (2007) Hållbar utveckling i Västra Götaland. Utveckling - Utvecklingsarbete - Framtid. Regionrapport 2006. *Rapport Tillväxt och Utveckling 2007:1. Västra Götalandsregionen*.
- Regionutvecklingssekretariatet (2011) Tillgänglighetsatlas över Västra Götaland. *Västra Götalandsregionen*.
- Regionutvecklingssekretariatet (2012) Norska företag i Sverige och Västra Götaland. En kort rapport från Regionutvecklingssekretariatet. *Fakta & Analys 2012:6. Västra Götalandsregionen*.
- Saxenian, A (2006) *The New Argonauts. Regional Advantage in a Global Economy*. Harvard University Press. Cambridge, Massachusetts. London, England.
- SCB (2010a) Tätorter, arealer, befolkning. Tätorter 2010. *Befolkning i tätorter 1960 – 2010*.
- SCB (2010b) Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion. Arbetsmarknad.
- SCB (2011) Tätorter 2010. *Statistiska Meddelanden, MI 38 SM 1101*, korrigerad version.
- Skaraborg och attraktivitet (2011) En utredning av regionens utvecklingsförutsättningar. *Skaraborgs kommunalförbund, Västra Götalandsregionen. Rapport tillväxt och utveckling 2011:3*.
- SOU (2000) Regionalpolitiken i praktiken – ett länsperspektiv. P. Gorpe i samarbete med R. Sigfridson och J-E Nilsson. Rapport 7 från Regionalpolitiska utredningen. *SOU 2000:36/37*.
- SOU (2005) Stärkt konkurrens och sysselsättning i en ny geografi – en samlad förvaltning med politisk styrning. *SOU 2005:93*.

Statistical Yearbook of Norway (2011) Urban settlements with 10 000 inhabitants or more. Population and area. Statistisk sentralbyrå. Statistics Norway.

Statistical Yearbook of Norway (2012) Exports of crude oil and natural gas. Statistisk sentralbyrå. Statistics Norway.

Statistisk årbok 2012. Statistisk sentralbyrå. Statistics Norway.

Statistisk Årsbok för Sverige 2012.

Storting White Paper 28 (2010 – 2011) – Unofficial translation of Chapter 1. An industry for the future – Norway's petroleum activities.

Ström, P. and Nelson, R (2010) Dynamic regional competitiveness in the creative economy; can peripheral communities have a place? *The Service Industries Journal*, 30(4): 497-511.

Stutz, F. P and Warf, B (2012) *The World Economy*. Geography, Business, Development. Sixth Edition, International Edition, Pearson.

Sveriges Kommuner och Landsting, Arena för tillväxt (2008) *Pendlare utan gränser. En studie om pendling och regionförstoring*. Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad.

Sveriges Kommuner och Landsting (2010) *Kommungruppsindelning 2011. Revidering av Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning*. Avdelningen för ekonomi och styrning. Statistiksektionen.

TemaNord (2011) Nordisk Pendlingskarta 2011. Baserat på statistik från 2008. Ett samarbetsprojekt mellan Statistiska centralbyrån i Sverige, Statistisk centralbyrå i Norge och Danmarks Statistik. *TemaNord 2011:568*.

Thulin, E and Vilhelmson, B (2010) The Internet, Mobile Phones and the Geographies of Everyday Life. In Hermelin, B & Jansson, U (editors) *Placing Human Geography. Sweden Through Time and Space*. Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi. YMER 2010, p. 277–309.

Tillväxtanalys (2012) Utländska företag 2011. Sveriges officiella statistik. *Statistik 2012:03*.

Tillväxtverket (2010) Så växer Sverige och dess regioner. Stockholm, juni 2010.

Trafikanalys (2011) Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys. *Rapport 2011:3*.

Trafikanalys (2012) Godsflöden i Sverige. Analys av transportstatistik inom lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik. *Rapport 2012:8*.

Törnqvist, G (1996) *Sverige i nätverkens Europa*. Gränsöverskridandets former och villkor. Liber-Hermods. Malmö.

Törnqvist, G (1998) *Renässans för regioner – om tekniken och den sociala kommunikationens villkor*. SNS Förlag, Stockholm.

Westlund, H (2006) *Social Capital in the Knowledge Economy. Theory and Empirics*. Springer-Verlag. Berlin, Heidelberg.

Wetterberg, G (2010) *Förbundsstaten Norden*. Föreningen Nordens årsbok 2011.

Vidal, de la Blache, P et L. Gallois (1927) *Géographie Universelle*. Paris.

ViS (2012) Vekst i Sarpsborg. Höringsnotat – KVVU Intercity – Strekningen Oslo – Halden.

Västra Götalandsregionen (2010) Några utvecklingsförutsättningar för gräns-regionen Akershus/Östfold/Värmland/Västra Götaland. Sarpsborg/Mariestad oktober 2010.

VTI (2012) Kartläggning av godstransporterna i Sverige. Rapport till Trafikanalys inom uppdraget Transporter av gods – kunskapsunderlag och nulägesanalys. *VTI publikation 2012-05-11*.

Årsbok för Sveriges kommuner 2012. Statistiska centralbyrån. Statistics Sweden.

Internet

Avstånd i Sverige (2012-10-25). se.avstand.org.

Dagens Industri (2013-01-21) Utländsk jättefond tankar Volvo.

Dagens Industri (2013-01-27) Norrmännens svenska aktiefonder (2012-11-02).

Borten Moe, O (2012-10-10) *Perspectives on the Norwegian-British Energy and Climate Partnership* vid seminariet "Norwegian-British Energy & Climate" i London 26:e september 2012. Ministry of Petroleum and Energy.

Eurostat (2012-09-27) GDP per capita, consumption and price level indices. Data from June 2012. *European Commission*.

Fastighetsvärlden (2012-10-04) Listan över svenska bolag som Oljefonden satsar på. *Fastighetsvärlden (2011-06-01)*.

Gustavsson, M (2012-08-10) Så placeras Norge. *VA.se (2012-08-10)*.

Göteborgs Hamn (2013-01-26) Världens största fartyg anlöper Göteborgs hamn (2011-05-20).

Göteborgs Hamn (2013-01-27) Railport Scandinavia.

Göteborgs Hamn (2013-01-28) Göteborgs Hamns järnvägssystem.

Göteborgs Hamn (2013-01-29) Volym och godsflöde i Göteborgs Hamn.

Göteborgs stad (2012-11-28) *Göteborg/Oslo samarbetet*. Göteborg-Oslo-regionen. Gränslösa möjligheter.

Haag, A (2012-10-15) Så ska norska oljefonden sätta fart på världsekonomin. *SvD måndagen den 10 september*.

Hammar, I (2012-10-09) Norska oljefonden in i USA-fastigheter. *Realtid.se*. (2012-10-01).

Intsok (2012-10-09) About INTSOK. Norwegian Oil and Gas Partners.

Länsstyrelsen Västra Götalands län (2012-03-19).

Ministry of Petroleum and Energy (2012-10-09) The State's direct financial interest (SDFI).

Ministry of Finance (2012-10-10a) The Government Pension Fund – regjeringen.no.

Ministry of Finance (2012-10-10b) The Management of the Government Pension Fund in 2011. Investment strategy of the Government Pension Fund Norway – regjeringen.no. Meld. St. 17 (2011-2012).

Ministry of Finance (2012-10-10c) The Management of the Government Pension Fund in 2011. Investment strategy of the Government Pension Fund Global – regjeringen.no. Meld. St. 17 (2011-2012).

Mobil.nwt.se (2012-10-04) Ditt Värmland, just nu! Oljefonden köper svenskt (ledare)(2012-10-04).

Nordby Shopping Center (2012-11-30).

SCB (2012-10-19) Tätorter; arealer, befolkning. Beskrivning av statistiken *MI0810*.

SCB (2012-12-03) Befolkningsstatistik.

StatNord (2013-01-09) Nordisk gränsregional statistikdatabas, *StatNord, Statistik via karta*.

StatNord (2013-01-23) Nordisk gränsregional statistikdatabas, *StatNord, Statistik efter ämne; pendling*.

Statoil (2013-04-02) Our history.

Statoil (2013-04-05) Major shareholders.

SvD (2012-10-15) Norska oljefonden störst i världen. *SvD Näringsliv* (2012-10-04).

SvD (2013-01-27) Norges oljefond växer. *SvD Näringsliv* (2012-11-02).

Tilväxtverket (2012-12-03) De 15 största enskilda marknaderna samt Kina.

Öhman, L (2012-10-29) Norge kan finansiera snabbtåg. *På väg* (2011-12-14).

GIS-bearbetning

Elldér, E (2012) Visualisering av orter med 10 000 eller fler invånare i södra Norge och Västra Götaland.