

OECD Territorial Reviews

# THE MEGAREGION OF WESTERN SCANDINAVIA 2018

Sammanfattning och  
rekommendationer



Detta dokument sammanfattar de viktigaste resultaten från rapporten; *OECD Territorial Reviews: The Megaregion of Western Scandinavia, 2018*, Paris.

Denna rapport publiceras under ansvar av OECD:s generalsekreterare. De åsikter som uttrycks och argument som används utgör inte nödvändigtvis organisationens officiella synpunkter eller regeringarnas i dess medlemsländer.

Detta dokument inklusive kartor påverkar inte status eller suveränitet för något territorium, någon dragning av internationell gräns eller namn på något territorium, stad eller område.

Statistiken för Israel har tillhandahållits av relevanta israeliska myndigheter under deras ansvar. OECD:s användning av sådan statistik påverkar inte Golanhöjdernas, Östra Jerusalem och israeliska bosättningar på Västbankens status.

## Bilder och illustrationer

Omslagsbild: Jeffrey Fisher

Foton:

Bikes\_countryside © Region Skåne. Foto: Klara Leo

Dunkers Helsingborg © Region Skåne. Foto: Sydpol

Horesriding © Region Skåne. Foto: Helene Toresdotter

Lund university library © Lunds universitet. Foto: Mikael Risedal

Malmo by night © Region Skåne. Foto: Joakim Lloyd Raboff

Malmo kiteboard (CC by 2.0) Maria Eklind

Maxiv\_snow\_view © Lunds universitet. Foto: Madeleine Schoug

Norrvikens trädgårdar (CC by 2.0) Johan Wessman, NewsOresund

Students © Familjen Helsingborg. Foto: Nicolaj Perjesi

Mer information finns på: [www.oecd.org/cfe](http://www.oecd.org/cfe)

# Innehållsförteckning

Bakgrund: Att dra nytta av agglomerationseffekter genom nätverk mellan städer och megaregioner.....	2
Sammanfattning av resultat.....	3
Sammanfattning av rekommendationer.....	12
Att tillsammans bygga en mer dynamisk, hållbar och inkluderande megaregion.....	12
Att hantera möjligheter och utmaningar inom varje region.....	15

# Bakgrund: Att dra nytta av agglomerationseffekter genom nätverk mellan städer och megaregioner

Över hela världen fortsätter urbaniseringen att prägla landområden. Medan stadsbefolkningen i världen beräknas stiga från under 1 miljard år 1950 till uppskattningsvis 9 miljarder år 2100, varierar det urbana bosättningsmönstret kraftigt mellan olika länder. Städer kan vara allt ifrån små- och medelstora kommuner i Europa till asiatiska megalopoliser med långt över 10 miljoner invånare. En hårdare konkurrens om marknadsandelar, högkvalificerad arbetskraft och om att förflytta sig uppåt i den globala värdekedjan gör att det blir allt viktigare att försöka skapa en agglomerationsekonomi, dvs en ekonomi där geografisk närhet gör det möjligt att dra nytta av skalfördelar och kunskapsspridning. Fördelarna med agglomeration tenderar att öka med städers storlek, givet att övriga villkor är uppfyllda, såsom tillgång till en stor arbetsmarknad, en välutbildad arbetskraft, forskning och innovation samt effektiva styrformer så att offentliga tjänster kan erbjudas på båda sidor av ibland sekelgamla administrativa gränser.

Stora städer skapar emellertid inte bara agglomerationsfördelar. De tenderar också att föra med sig nackdelar såsom tät trafik, luftföroreningar, kraftigt stigande bostadspriser och sociala ojämlikheter. Det gör att det kan vara intressant med ett mer utvecklat nätverk mellan städer som ekonomiskt kompletterar varandra men som avståndsmässigt ligger för långt från varandra för att kunna växa ihop fysiskt. Om nätverket är tillräckligt starkt kan dessa mindre städer åtnjuta agglomerationsfördelar, samtidigt som man kan undvika de nackdelar som stora städer för med sig. Om exempelvis två lika stora städer binds starkare samman via ett välutvecklat transportnät, kan detta ge samma positiva effekter som vid en fördubbling av

befolkningsstorleken. Detta genom minskade transport- och kommunikationskostnader, en större lokal produktmarknad och en större och mer diversifierad arbetskraft.

Sådana nätverk mellan städer kan ibland växa till "megaregioner". Denna nya större ekonomiska enhet består av en flerkärnig gruppering av städer och deras närområden, som knyts ihop via transportinfrastruktur, ekonomiska förbindelser, topografi, ett miljösystem och/eller en delad kultur och historia som tillsammans lägger en grund för ett gemensamt intresse för denna större geografi. Att försöka få till stånd dylika agglomerationsfördelar har blivit ett allt viktigare sätt för landområden och städer i Europa att öka sin konkurrens- och attraktionskraft. Mycket få europeiska städer har en möjlighet eller en vision att växa till megalopoliser. De står dock fortfarande inför en hård global konkurrens om investeringar och kvalificerad arbetskraft. Om de bemöter denna utmaning **tillsammans** med sina grannar (regioner och städer) har de större chans till framgång. Detta kommer att illustreras i denna rapport om Western Scandinavia, där Norges huvudstad och Sveriges andra och tredje största städer, ligger relativt nära varandra. OECD:s arbete med att kartlägga megaregioner i OECD-området tyder på att Western Scandinavia utgör en potentiell megaregion, där nuvarande långa resetider och brist på lämplig transportinfrastruktur, hindrar ytterligare ekonomisk integration. I *OECD:s territoriella granskning av Western Scandinavia*, undersöker vi hur nuvarande förbindelser längs kusten är utformade och kommer med rekommendationer som kan underlätta för lokala och nationella intressenter att bygga en mer dynamisk, hållbar och inkluderande megaregion.

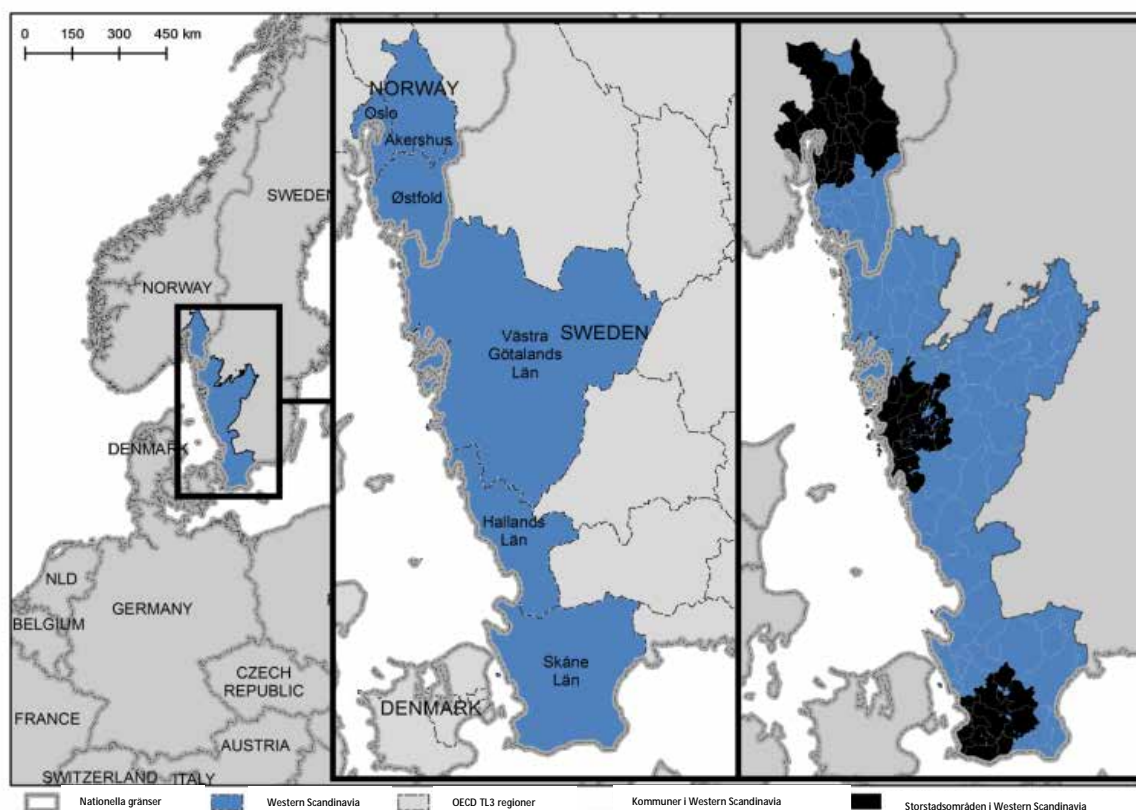


# Sammanfattning av resultat

”Western Scandinavia” är ett regionalt initiativ underifrån som syftar till att Oslo, Göteborg och Malmö skall förena sina krafter.

”Western Scandinavia” är ett inofficiellt självbetecknat namn som åtta regionala och lokala partners - d.v.s. tre regioner i Norge (Oslo, Akershus, Østfold), tre regioner i Sverige (Västra Götaland, Halland och Skåne) och två städer i Sverige (Göteborg och Malmö), kollektivt har valt för området som ligger till grund för denna OECD-studie. Området sträcker sig längs den 500 km långa kust som förenar Norges huvudstad (Oslo), den näst största och tredje största staden i Sverige (Göteborg och Malmö) och deras närliggande områden. Western Scandinavia omfattar ungefär en tredjedel av befolkningen i Norge och Sverige (30 % av den norska befolkningen och 33 % av den svenska befolkningen 2016). Med en sammanlagd bruttonationalprodukt (BNP) på 201 miljarder USD genererar området en något mindre BNP än Norge (228 miljarder USD) och cirka hälften av Sveriges BNP (400 miljarder USD).

Bild 1. Western Scandinavia



Källa: Shapefiler för administrativa gränser som lämnats till OECD av de norska och svenska myndigheterna; Shapefiler för storstadsområdena.

Ungefär 60% av Western Scandinavias sammanlagda befolkning är koncentrerad till tre storstadsområden som inte är direkt sammanhängande men som är belägna på nästan samma avstånd från varandra längs Kattegatt-Skagerrak-sträckan: cirka 1,3 miljoner människor i Oslo/Akershus, 900 000 i Göteborg (i Västra Götalands län) och 700 000 i Malmö (i Skåne). Trots att dessa storstadsområden är relativt små i internationell jämförelse, bildar de tillsammans med sina angränsande områden en kuststräcka med nästan 5 miljoner människor. Det innebär en nästan dubbelt så stor befolkning som OECD:s genomsnittliga territoriella region av NUTS 2-nivå.

Var och en av de tre regionerna som bildar Western Scandinavia har sina egna specifika utmaningar:

1) Oslo och dess angränsande län Akershus bildar ett storstadsområde med hög produktivitet. Men på grund av den ekonomiska omställningen för att minska beroendet av oljeindustrin, måste utveckla nya ekonomiska sektorer med hög potential för värdeskapande samtidigt som obalanserna i efterfrågan och utbudet av specifik kompetens på de regionala arbetsmarknaderna behöver hanteras. Østfold bör fokusera på att bygga upp ny kompetens och förbättra kompetensutvecklingen för att underlätta en strukturomvandling i tillverkningsindustrin med sikte på verksamheter med högre förädlingsvärde.

2) Göteborg och Västsverige (Västra Götalands län och Halland) har en stark ekonomisk tillväxt efter en framgångsrik omställning till mer kunskapsintensiva verksamheter. I nära framtid behöver man prioritera en utveckling av tätorterna som möjliggör ett förbättrat nätverk, en ökad kunskapspridning och en ökad regional attraktionskraft.

3) Skåne, som traditionellt har haft en stark innovationskraft, har också genomgått en framgångsrik omställning av ekonomin till mer värdeskapande sektorer, men står samtidigt inför stora utmaningar i och med en låg produktivitetstillväxt och de senaste årens stora inflöden av immigranter som skall integreras på arbetsmarknaden. Skåne fungerar som Sveriges inkörsport till och från kontinentala Europa i och med sin starka integration med östra Danmark i Öresundsregionen.

Samtliga tre regioner i Western Scandinavia har fokuserat på att stärka den polycentriska utvecklingen (genom strategier för användning av mark och infrastruktur) och på att förbättra samordningen mellan regionala och kommunala nivåer. Denna målsättning framgår klart i regionernas styrdokument: Oslo-Akershus gemensamma regionalplan för transport och markanvändning, Västra Götalands vision och regionala utvecklingsstrategi "VG2020"; Skånes regionala utvecklingsstrategi "Det öppna Skåne 2030" och "Strategier för det flerkärniga Skåne".



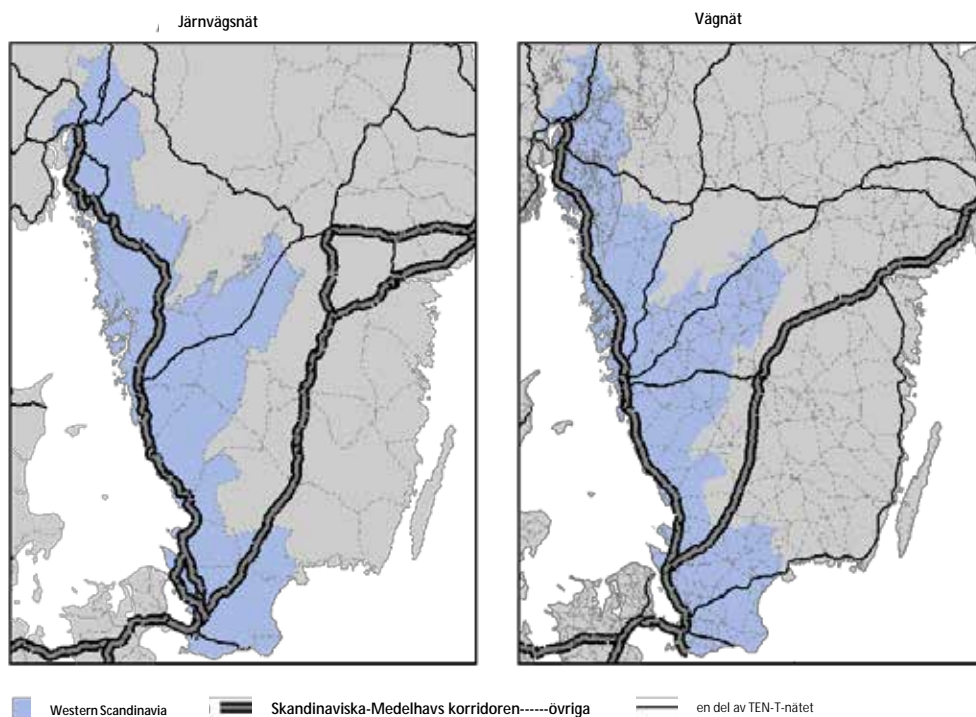
## *Medan Western Scandinavia utgör ett viktigt fraktnav för både Norge och Sverige, är trafikförbindelserna bristfälliga, framförallt på grund av avsaknaden av gränsöverskridande transportplanering på nationell nivå.*

Medan de tre storstadsområdena i Western Scandinavia och deras närområden vart och ett står inför sina specifika utmaningar, utgör de tillsammans en viktig transportkorridor och detta ligger till grund för en gemensam intressebas. Korridoren är en av de mest trafikerade i hela Europa – både när det gäller gods- och passagerartransporter. I Western Scandinavia finns Norges största flygplats (Gardemoen i Oslo svarade för två tredjedelar av Norges internationella luftburna godstransporter under 2016) och Sveriges två största hamnar (Göteborg och Helsingborg, där Göteborgs hamn har 130 direktlinjer till destinationer över hela världen). Eftersom Western Scandinavia ingår i Skandinavien-Medelhavskorridoren (ScanMed) i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), har infrastrukturen inom Western Scandinavia förbättrats under de senaste åren (se bild 2). Man har gjort betydande investeringar för att

uppgradera väginfrastrukturen (inklusive den fyrfiliga europavägen E6 mellan Oslo och Göteborg som blev färdig 2015). I genomsnitt korsar cirka 2 500 lastbilar och 50 000 personer den norsksvenska gränsen dagligen via vägnätet.

I och med det bristfälliga järnvägsnätet i Western Scandinavia (både mellan Göteborg och Oslo och mellan Malmö och Göteborg) har godstrafiken på räls gradvis förlorat konkurrenskraft till förmån för vägtransporter, särskilt på sträckan mellan Oslo och Göteborg. För närvarande tar det dubbelt så lång tid för ett godståg att åka från Göteborg till Oslo som det gör för en lastbil. När det gäller passagerartrafiken kör i dagsläget personbilen cirka 30 kilometer i timmen snabbare på denna sträcka än tåget. Av de sju tåg som dagligen kör mellan Oslo och Göteborg i vardera riktningen, är det bara tre som kör i full hastighet (cirka 85 kilometer i timmen).

**Bild 2. TEN-T och Skandinavien-Medelhavs-korridoren i Western Scandinavia**



Anmärkning: Kärnan i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och stamnätet för väg och järnväg visas som en del av TEN-T-nätverket.

Källa: Shapefiler över väg- och järnvägsnät tagits fram till OECD av den lokala arbetsgruppen. TEN-T-korridorer har hämtats från: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.



Vägtransporter är en av de största källorna till utsläpp av luftföroreningar i Western Scandinavia (se bild 3) och kommer sannolikt att fortsätta vara det om inget görs. Städer och regioner i Western Scandinavia har satt upp ambitiösa utsläppsmål för perioden mellan 2020 och 2050, men för att uppnå dessa mål krävs åtgärder för att stävja den ökning av vägtrafiken som myndigheterna förutspår under samma tidsperiod. Transportbehovet i Western Scandinavia kommer också att påverkas av yttre omständigheter. Inte minst förväntas öppnandet av den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Köpenhamn och Hamburg under 2028 påverka godsvolymer som passerar genom Western Scandinavias transportkorridor.

Det finns för närvarande liten eller ingen samordning mellan Norge och Sverige när det gäller planering av transportinfrastruktur på nationell nivå. Varje land har sin egna nationella transportplan och gränsöverskridande transportprojekt tenderar att hamna utanför det nationella ramverket för

trafikplanering. Regionala och lokala aktörer har däremot gjort upprepade försök att öka medvetenheten om behovet av effektivare gränsöverskridande transportinvesteringar, inklusive i Danmark. År 2013 skrev exempelvis näringslivsorganisationer i både Norge, Sverige och Danmark till sina respektive transportministrar för att påpeka vikten av att agera snabbt. Dessutom tillkännagav transportutskottet i den svenska riksdagen att regeringen bör utveckla en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska transportsystemets sårbarhet (som en del av förslagen till Nationell transportplan för 2018–2029).

Planen är för närvarande ute på remiss och ett beslut av den svenska regeringen väntas under första halvåret 2018. Sveriges och Norges nationella planer för transportsystemet täcker då samma planeringsperiod (2018–2029).

### Bild 3. Utsläppen av växthusgaser i luften i Western Scandinavia

1 000 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter

	2009	2011	2013	2014/2015	Ändring 2009-2014/2015
Akershus	1 825	1 878	1 823	1 773	-3 %
Oslo	1 310	1 233	1 456	1 233	-6 %
Østfold	1 551	1 574	1 547	1 449	-7 %
Västra Götaland	16 429	15 447	14 307	14 364	-13 %
Halland	1 774	1 748	1 452	1 470	-17 %
Skåne	7 915	7 881	7 308	6 702	-15 %
Western Scandinavia (summa)	30 804	29 761	27 893	26 991	-12 %

Källor: Statistisk sentralbyrå (2017i), "tabell: 10608: Växthusgaser, per källa och förorenande ämne (C)"; Statistiska centralbyrån (2016), "Luftutsläpp per region, industriell klassificering NACE Rev. 2, ämne och år".

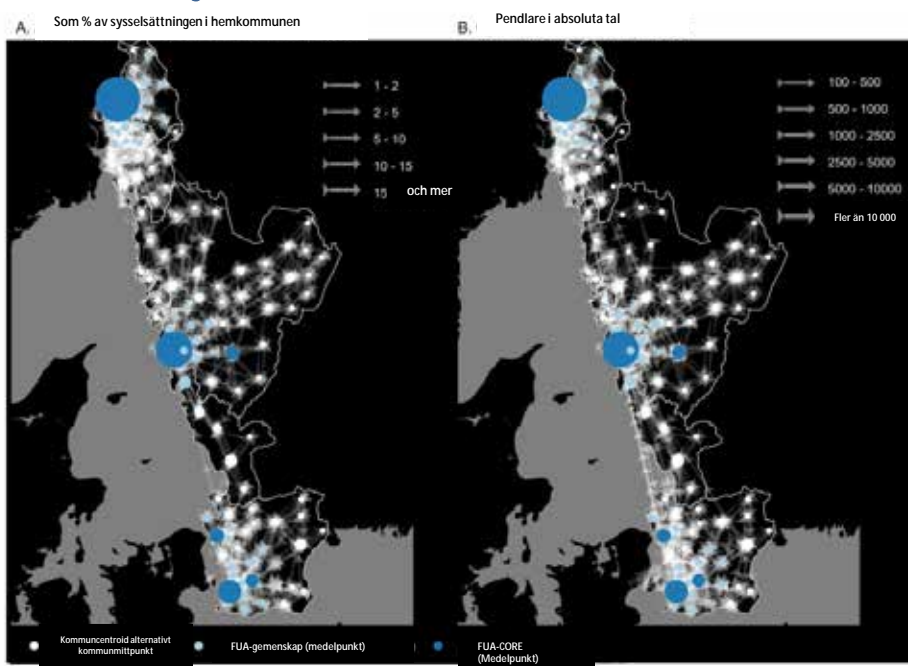


## En ökad integration tyder på att Western Scandinavia har potential att utvecklas till en konkurrenskraftig och attraktiv megaregion

Medan den begränsade tillgången till höghastighetstransporter sannolikt har hämmat den regionala integrationen i Western Scandinavia, har den geografiska närheten mellan storstadsområdena tillsammans med en kombination av historiska band och låga språkbarriärer, utgjort en naturlig grund för en gemensam utveckling. Även om traditionella indikatorer på ekonomisk integration (såsom befolkningens bosättningsmönster, pendlingsflöden eller sampatenteringsaktiviteter) anger en måttlig grad av ekonomiska kopplingar så tyder de på att integrationen håller på att **öka**. Kopplingarna är sällan lika starka mellan alla de tre storstadsområdena samtidigt, men många typer av kopplingar intensifieras. Till exempel:

- Under de senaste 15–20 åren har Western Scandinavias starka befolkningstillväxt resulterat i en förtätning av befintliga stadsområden, en utvidgning av städerna till närförorter och uppkomsten av nya tätorter längs med kustlinjen.
- En ökning av antalet svenskägda företag i Norge, liksom norskägda företag i Sverige, visar att de ekonomiska kopplingarna mellan de två länderna förstärks. Omkring 20% av de norskägda företagen i Sverige finns i Göteborgsregionen.
- Pendlingsflödena inom Western Scandinavia har också ökat. Detta gäller även mellan Västsverige och Skåne där pendlingen traditionellt har varit liten men där den har ökat med 35% under det senaste decenniet. I Skåne (som är knutet till Danmark via förbindelserna mellan Malmö och Köpenhamn och mellan Helsingborg och Helsingör) är det också av strategisk betydelse att bevara och stärka relationen med Köpenhamn och vidare ner till Hamburg. Detta är inte bara viktigt för Skåne, utan för hela Western Scandinavia.
- Mer än 40% av de fritidshus i Sverige som ägs av norrmän ligger i den svenska delen av Western Scandinavia (mestadels i Västra Götaland).

Bild 4. Pendlingsflöden i Western Scandinavia, 2014



Anmärkning: Storleken på cirklarna anger storleken på den yrkesaktiva befolkningen i en given kommun. Ju större cirkel, ju större andel yrkesaktiva.

Källor: Örestat (2017), Statistiska centralbyrån (2017), Västra Götalandsregionen (2015), Västra Götalandsregionen (2014)

Dessutom vittnar andra integrationsfaktorer om att Western Scandinavia har potential att växa ihop **ännu** mer till en dynamisk och attraktiv megaregion.

- För det första kännetecknas Western Scandinavia av hög livskvalitet i hela området. På nationell nivå rankas Norge och Sverige över OECD-genomsnittet i 7 av de 11 parametrar som mäts i OECD:s Better Life Index (jobb och inkomster, utbildning och färdigheter, bostadssituation, balans mellan jobb och fritid, medborgerligt engagemang, sociala relationer och hälsostatus). Western Scandinavia rankas dessutom över genomsnittet i jämförelse med **alla** OECD-regioner i **alla** aspekter i OECD:s måttstock på regionalt välbefinnande (OECD Regional Well-being). Western Scandinavia rankas särskilt högt när det gäller upplevt välbefinnande, sociala nätverk, engagemang för civilsamhället och trygghet. Ett brett utbud av stora kultur- och idrottsvenemang är en av de faktorer som bidrar till att Western Scandinavia upplevs som ett attraktivt område att arbeta, leva och bo i.



- För det andra har Western Scandinavia ett sammansatt och innovativt näringsliv som har underlättat en snabb återhämtning från den globala finanskrisen under 2008–2009. Ekonomin i Western Scandinavia har visat sig vara särskilt robust i samband externa chocker. Efter den globala finanskrisen skedde en snabb återhämtning av BNP per capita, vilken ökade med 5,4% mellan 2009 och 2014. Western Scandinavia stod för runt hälften av Norges bruttofördlingsvärde år 2014 och mer än en fjärdedel (27%) av Sveriges bruttofördlingsvärde i sektorer med hög produktivitet (dvs. IKT, finans- och försäkring, fastigheter, tekniska- och forskningstjänster och övriga företagstjänster). Alla regioner som ingår i Western Scandinavia utom en, klassades som "innovationsledande" i Europakommissionens *Regional Innovation Scoreboard* från 2017. Western Scandinavia är hemvist för flera ledande forskningsinstitut, universitet och högre lärosäten (exempelvis Lunds universitet, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Chalmers tekniska högskola, forskningsanläggningarna MAX IV och ESS). Dessa aktörer, tillsammans med andra relevanta offentliga och privata aktörer i Western Scandinavia, kan utveckla ett starkare samarbete för kunskapsdelning och för att styrka befintliga kluster (exempelvis IKT, Life Science, förnybar energi och miljöteknik, fordonsindustri).

## *Obalanser på arbetsmarknaden äventyrar konkurrenskraften i Western Scandinavia.*

Western Scandinavia har en växande men ännu inte fullt inkluderande arbetsmarknad. Mellan år 2000 och 2016, ökade antalet invånare i Western Scandinavia från 4,1 miljoner till 4,8 miljoner. Denna ökning med 17% kan jämföras med den nationella befolkningstillväxten samma period på 16% i Norge och 11% i Sverige. Den viktigaste anledningen till tillväxten är ett stort nettoinflöde av migranter, både från europeiska och icke-europeiska länder (både från andra nordiska länder och från konfliktzoner som Afghanistan, Eritrea, Somalia och Syrien). Jobbtillväxten ökade däremot inte i samma takt som inflödet av personer i arbetsför ålder. Trots den starka ekonomiska tillväxten, har arbetslösheten i Western Scandinavia därför inte sjunkit särskilt mycket under de 7% som var toppnivån under krisen. Att arbetslösheten inte har sjunkit mer beror också på den ökning som ägde rum i Norge efter det stora oljeprisfallet år 2014. Det har gjort att den minskning vi har haft i de svenska länen inte slagit igenom så starkt i värdena för hela området.

Även om utbildningsnivån i Western Scandinavia är genomgående hög, finns det ändå en bestående brist på högkvalificerad arbetskraft i vissa yrken. Omkring 44% av befolkningen i åldersgruppen 25-64 år (upp till 66 år i norsk statistik) har en eftergymnasial utbildning, vilket är något högre än genomsnittet i Sverige på 42% och Norge på 40%. Det finns en betydande brist på högt utbildad arbetskraft som ingenjörer och lärare i vissa delar av Western Scandinavia (exempelvis i Oslo-Akershus och i Göteborg). Det förekommer dock även en brist på mindre kvalificerad arbetskraft inom sjukvård, äldrevård, transport och byggsektorn. Samtidigt har omstruktureringen inom tillverkningssektorn gjort att många arbetare tvingats lämna arbetsmarknaden. Utrikesfödd arbetskraft, som är koncentrerade till storstadsområdena, möter ofta både ekonomiska och sociala barriärer när de söker jobb. Om inga åtgärder vidtas kan obalanserna på arbetsmarknaden göra att produktivitetstillväxten och därmed den ekonomiska tillväxten i Western Scandinavia bromsas upp.



## *Trots en lång historia med nordiskt samarbete och förekomsten av många gemensamma samarbetsorganisationer och nätverk...*

Mot bakgrund av de beskrivna möjligheterna och utmaningarna kan Western Scandinavia dra nytta av den djupt rotade tradition av samarbete som utvecklats på olika nivåer över tiden. På nationell nivå har det nordiska samarbetet utvecklats under lång tid. Detta i synnerhet under 1950- talet till 1970-talet i och med etableringen av det Nordiska Rådet för ett parlamentariskt samarbete och det Nordiska Ministerrådet för ett tematiskt samarbete på regeringsnivå. Därefter, under 1980-talet och 1990-talet, har ett antal regionala partnerskap etablerats inom Western Scandinavia såsom Svinesundskommittéen, Göteborg-Oslo samarbetet och Öresundskommittéen som numera är omformad till Greater Copenhagen & Skåne Committee. Sveriges anslutning till EU 1995 har dessutom lett till att man har fått tillgång till det interregionala samarbetsprogrammet INTERREG (särskilt genom Öresund-Kattegatt-Skagerrak-programmet och Sverige-Norge programmet).

En viktig grund för samarbetet inom Western Scandinavia lades i och med bildandet av COINCO-projektet (Corridor for Innovation and Cooperation) och besläktade projekt inklusive det ursprungliga COINCO-projektet från Oslo till Berlin (2005-2007) och COINCO North II-projektet (2012-2014). Det senare projektet döptes sedermera om till "the Scandinavian 8 Million City" och var baserat på en vision om att Oslo, Göteborg, Malmö och Köpenhamn tillsammans kunde utvecklas till en flerkärnig megaregion med mer än 8 miljoner invånare med närbesläktat språk och kultur. Projektet koncentrerade sig framförallt på att förbättra transportinfrastrukturen och att undersöka potentialen för en höghastighetsjärnväg, tillsammans med en uppgradering av InterCity X-systemet och en etablering av en grön korridor för godstransporter. En höghastighetsjärnväg skulle kunna förkorta restiden mellan Oslo och Köpenhamn från nuvarande 7-8 timmar (med långsamt tåg utan direkt anslutning) till 2,5 timmar.



## *...saknar Western Scandinavia en tydlig vision om vad man vill uppnå gemensamt*

Trots att det finns ett stort antal samarbetsorgan i Western Scandinavia har dessa haft en begränsad genomslagskraft. De olika organisationerna har strävat efter att hitta gemensamma lösningar på gemensamma och gränsöverskridande problem inom områden som infrastruktur, arbetsmarknad, klimatfrågor och regelverk. Man har varit framgångsrik när det gäller spridning av kunskap, information och politiska erfarenheter. Samtidigt besitter de flesta befintliga samarbetsorgan bara "mjuk makt". Deras ansträngningar att riva barriärer för att bygga upp ett internationellt mer konkurrenskraftigt område har ofta lett till stor frustration på grund av omfattningen av de juridiska, skattemässiga, rättsliga och andra skillnader som finns mellan Norge och Sverige.

Parterna i Western Scandinavia saknar en tydlig vision om vad man vill uppnå tillsammans. Man har svårigheter att tala med en röst och att argumentera övertygande med sina respektive regeringar. Det mest långtgående försöket att få till stånd en integrerad styrplattform i Western Scandinavia har varit "Den Skandinaviska Arenan",

ett gränsöverskridande politiskt samarbetsorgan som tog initiativet till projektet "The Scandinavian 8 million city" och som också fungerade som styrgrupp för projektet. Trots att projektet gav upphov till mycket nytt tänkande och en betydande datainsamling så lyckades man inte framställa en fullständig kostnads-nyttoanalys av den höghastighetsjärnväg mellan Köpenhamn och Oslo som man propagerade för. Följaktligen genomfördes inte denna investering. Den svenska regeringen har senare valt att prioritera en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Malmö samt mellan Stockholm och Göteborg och en kommitté under det svenska Näringsdepartementet har kartlagt olika finansieringslösningar för dessa sträckor. Efter att ha misslyckats med sina målsättningar verkar parterna i Western Scandinavia, även på politisk nivå, ha drabbats av en viss nivå av "samarbetsutmattning". En förklaring kan vara det stora antalet samarbetsorgan samtidigt som det saknas ett konkret projekt att enas kring. En följd av denna situation är att Western Scandinavia (som enhet) i dagsläget står långt borta från den politiska dagordningen.



# Viktiga rekommendationer

Att tillsammans bygga en mer dynamisk, hållbar och inkluderande megaregion

## *Att stärka evidensbasen: "Varför"*

De olika områdena inom Western Scandinavia delar den nordiska modellen av det "goda livet". Den innehåller en kombination av värderingar, resurser och kapaciteter vilka tillsammans utgör en gemensam grund för ett starkare samarbete. Denna gemensamma utgångspunkt kan fungera som en stark drivkraft för diverse intressenter som kan föra vidare visionen om en megaregion. En solid faktabas skulle kunna hjälpa till att mobilisera krafterna kring denna gemensamma angelägenhet. För att kunna göra en bedömning av omfattningen av de möjligheter och utmaningar som bör hanteras genom ett politiskt samarbete borde man ha tillgång till pålitlig och jämförbar gräns-

överskridande statistik och indikatorer. Mycket sådan statistik finns redan tillgänglig i Western Scandinavia, men den är inte alltid användbar eftersom den har tagits fram genom olika metoder i olika områden alternativt omfattar olika tidsperioder. En fullständig kostnads-nyttoanalys för nödvändiga investeringar skulle behöva genomföras. Detta helst över den bredare korridoren Oslo-Hamburg inom ramen för samarbetet i ett utvidgat STRING-nätverk.



## Att avgränsa och genomföra ett gemensamt projekt: "Vad"

Naturligtvis behöver inte allt samarbete genomföras på megaregional nivå. Genom att använda sig av de nätverk för samarbete som redan finns skulle Western Scandinavia kunna samarbeta omkring ett antal konkreta nyckelområden som:

- **Attraktivitet, kultur och turism:** när evenemang sätts i en kontext snarare än att betraktas som enskilda händelser på olika platser skulle paletten av artistframträdanden, sportevenemang, näringslivsevenemang etc kunna förmedla bilden av ett levande och attraktivt område med en stor dragningskraft. Detta skulle kunna uppnås lättare om Western Scandinavia tillsammans initierade och planerade aktiviteter, kulturhändelser etc.
- **Klimatutmaningar och utveckling av hållbara städer:** Att tillsammans utveckla nätverk av smarta och hållbara städer kan underlätta uppnåelsen av klimatmålen samt driva igenom en smart specialisering.
- **Hälsa och välbefinnande:** en proaktiv allians skulle kunna underlätta spridningen av kunskap mellan institutioner och verksamheter som specialiserat sig på hälsa och medicinsk teknologi.
- **Inkluderande arbetsmarknader:** mer kan göras för att konsolidera de insatser som görs i syfte att integrera arbetsökande på arbetsmarknaden samt att få till stånd en bättre matchningsprocess.

- **Hållbar och grön transport:** det finns både ekonomiska och miljömässiga skäl till att hitta alternativ till vägtransporter. Det finns stora möjligheter till kunskapsdelning när det gäller miljövänlig transportteknologi och självkörande bilar, inklusive användningen av befintliga testfaciliteter. En fullständig kostnads-nyttanalytisk analys kan genomföras för att undersöka förutsättningarna för utbyggnaden av ett snabbt och modernt järnvägsnät längs kusten, med en eventuell utvidgning till den bredare Oslo-Hamburg-korridoren.
- **Marin och maritim miljö:** att värna om och bevara marint liv och att möjliggöra en konkurrenskraftig och hållbar maritim miljö är en samhällsutmaning som Western Scandinavia borde vara väl positionerad att ta itu med tillsammans.
- **Övergången till en biobaserad ekonomi:** en strategi för att gemensamt utveckla en biobaserad ekonomi, i synnerhet vad gäller biogas, kan bidra till att bygga upp en kritisk massa, främja kunskapsdelning och stimulera investeringstillväxten.

Intressenter uppmanas att komplettera denna sammanställning av idéer för att utmejsla sin egen färdplan.





## *Att förbättra den horisontella och vertikala samordningen av offentliga investeringar: "Hur"*

För att främja en integrerad utveckling i Western Scandinavia krävs effektiva strukturer som kan samordna prioriteringar och investeringsmål på olika administrativa nivåer (från regional- till statlig- och mellanstatlig nivå). Både Norge och Sverige var bland de länder som hade den starkaste offentliga investeringstillväxten inom OECD-området under perioden 2000-2014 och år 2014 stod de regionala- och lokala myndigheterna för knappt hälften av de totala offentliga investeringarna. Inom fältet transportinfrastruktur är Norge och Sverige också engagerade i samarbetet på EU-nivå, särskilt

genom deras aktiva deltagande i arbetet med att utveckla ScanMed-korridoren och TEN-T-ramverket. Framöver bör initiativ tas för att öka medvetenheten och skapa en stabil grund för samarbete. Etableringen av en svensk-norsk och en svensk-dansk transportkommission skulle exempelvis kunna bidra till en bättre samordnad strategi för gränsöverskridande transportplanering.

## *Att få med sig alla intressenter och att få till stånd en varumärkesstrategi: "Vem"*

En gemensam och omfattande vision måste utformas med hjälp av befintliga nätverk. Ett antal nyckelaktörer från både den offentliga, den privata och frivilligsektorn behöver finnas vid förhandlingsbordet. Western Scandinavia har den klara fördelen av att vara hemvist för flera ledande forskningsinstitut, universitet och högskolor. Dessa skulle kunna bidra till att lyfta den internationella profilen hos den potentiella megaregionen samt skapa tätare förbindelser. Det är nödvändigt att alla intressenter aktivt verkar för att skapa ett klart och avgränsat "varumärke" för Western Scandinavia, både för att utveckla en känsla av ägarskap och för att kunna utvärdera hur

lyckosamma man är med att uppnå de gemensamma målsättningarna.

Detta är särskilt viktigt i en kontext där de geografiska gränserna i samarbetet ännu inte är fastställda och där målsättningen inte är att skapa en ny förvaltningsnivå. Tanken med Western Scandinavia är inte att verka inom ett förutbestämt geografiskt område eller att skapa en ytterligare administrativ nivå. Snarare beror dess framgång på förmågan att identifiera en klar vision, att använda redan existerande samverkansstrukturer, att utforma konkreta handlingsplaner för både kort och lång sikt samt att genomföra dem på ett effektivt sätt.

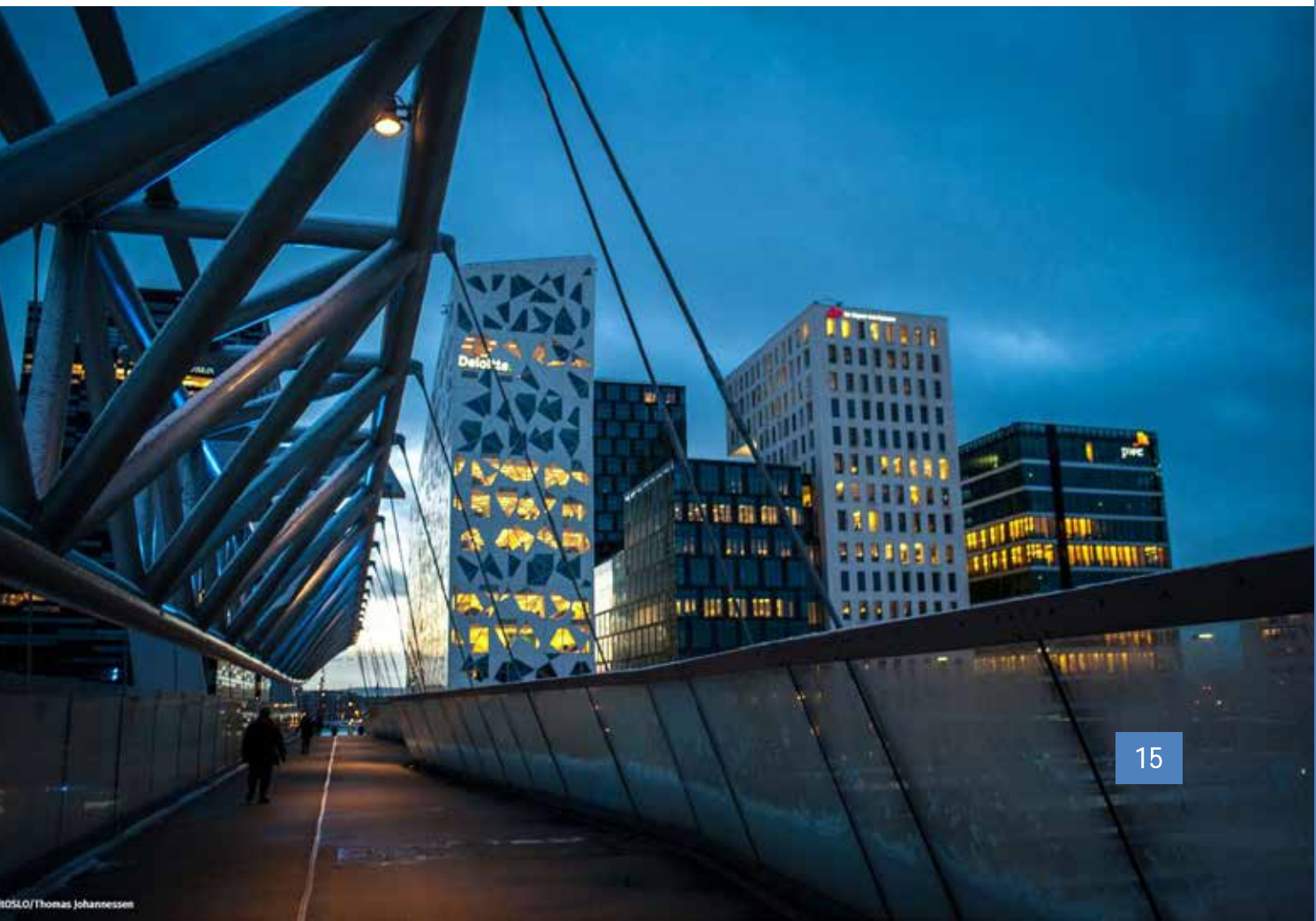


# Att hantera utmaningar och möjligheter inom varje region

## *Oslo/Akershus/Østfold: Verka för ett ökat jobbskapande, innovation och entreprenörskap samt en ökad kompetensutveckling*

Oslo, Akershus och Østfold präglas av en mycket hög livskvalitet hos befolkningen, men står samtidigt inför utmaningar med att främja ekonomisk diversifiering, innovation, inkluderande tillväxt, kompetensutveckling samt infrastrukturutveckling och landanvändning. De lägre råvarupriserna tvingar fram en strukturomvandling av den oljetunga ekonomin och här kan Oslo, Akershus och Østfold spela en nyckelroll. Oslo och Akershus utgör en gemensam arbetsmarknad. Trots att detta är ett storstadsområde med hög produktivitet finns det utmaningar med att få till stånd en ökning av innovationsnivån i högproduktiva tjänster, att förse en växande befolkning med bostäder och transporttjänster och att integrera nya migrantgrupper i ekonomin.

Østfold, däremot, omfattar två distinkta lokala arbetsmarknader. Här är utvecklingen betydligt svagare och man står inför utmaningen att få till stånd en omställning mot tjänste- och varutillverkning som ligger högre upp i värdekedjan. Sammantaget kan man konstatera att Oslo, Akershus och Østfold står inför två viktiga strategiska och politiska utmaningar. Den första är hur man ska kunna skapa arbetstillfällen i de nya framväxande branscherna högre upp i värdekedjan. Den andra utmaningen handlar om en kompetensutveckling av arbetskraften och att få till stånd en bättre matchningsprocess för att försäkra att företagen kan ta tillvara nya tillväxtmöjligheter.





Uppföljningen av regionala kompetenspolitiska strategier kan styrkas ytterligare genom att:

- satsa på att inhämta aktuell information om utvecklingen på den lokala arbetsmarknaden samt ta fram prognoser för att förutspå framtida behov av kompetens
- utnyttja klustren för att utveckla- och attrahera specialistkompetens, samt genom att stärka relationerna mellan utbildningsaktörer och näringsliv
- samarbeta med frivilligorganisationer för att hjälpa invandrare att integreras i de informella sociala nätverken

Innovation och entreprenörskap kan stärkas ytterligare genom att:

- ta itu med den fragmenterade utvecklingen av klusteraktiviteter genom att omprioritera befintliga åtgärder och genom att utveckla en gemensam plattform för finansiering (mellan Oslo, Akershus och Østfold). Detta arbete bör bedrivas tillsammans med de nationella myndigheterna och kan leda till skalfördelar och en bättre samordning av investeringarna.
- fokusera på initiativ i Østfold som stödjer strukturuomvandlingen inom tillverkningssektorn mot verksamheter högre upp i värdekedjan samt åtgärder som främjar bättre transportförbindelser med Oslo/Akershus.



## *Västra Sverige (Göteborg/Västra Götaland/Halland): Öka produktivitetstillväxten och stärk den regionala attraktionskraften*

Västsverige befinner sig i en period med stark ekonomisk tillväxt efter en framgångsrik omställning mot mer kunskapsbaserade näringar. För att den positiva trenden skall fortsätta krävs det att man fokuserar på att utveckla stadsmiljöerna i syfte att uppnå ett mer välfungerande transportnätverk, ökad kunskaps-spridning samt ökad regional attraktionskraft. Samtidigt måste man hantera utmaningarna med att förbättra integrationen av invandrare, bättre anpassa bostadsutbudet samt kompetensen hos arbetskraften. Åtgärder som kan styrka näringslivet (innovationssystem, kompetensutveckling, infrastruktursatsningar och stöd för entreprenörer och små och medelstora företag) bör fortsätta att vara en viktig prioritering.

Västra Götalandaregionen och Region Halland, tillsammans med kommunerna i området, kan öka den långsiktiga produktivitet-utvecklingen i städerna/tätorterna genom att:

- samarbeta med nationella myndigheter för att utveckla en fysisk planeringsmodell för den funktionella arbetsmarknadsregionen kring Göteborg samt utveckla en anpassad administrativ struktur för att underlätta genomförandet (exempelvis en större regional planeringsmyndighet eller kommun-sammanslagningar)
- utveckla en prioriteringslista för infrastruktur-projekt i Västsverige i samarbete med nationella myndigheter (i Norge, Sverige och Danmark), kommuner, transportoperatörer (hamnar, järnväg, luftfart) som omfattar alternativ för olika offentlig-privata samarbets-lösningar för att finansiera de valda projekten (effektiviteten i sådant samarbete är beroende av att alla parter aktivt deltar och att åtgärderna integreras i transportplanen samt i de modeller som gäller resursfördelning)
- genomföra en pilotmodell som ger regionerna Västra Götaland och Halland ett gemensamt mandat för planering och samordning av regionala investeringar i innovation
- följa rekommendationen i OECD:s nationella genomgång av regionalpolitiken i Sverige (2017) om att ge Region Halland och Västra Götalandsregionen mandat att utveckla och samordna den regionala arbetsmarknads- och kompetensförsörjningspolitiken

Större och bredare arbetsmarknader kan också bidra till att ytterligare stärka produktiviteten och tillväxten hos nyckelnäringar. Detta inkluderar även att fortsätta utveckla bättre förbindelser mellan Göteborg och andra städer/tätorter i regionen likväl som med högproduktiva storstäder som Oslo, Stockholm och Köpenhamn. Konkurrenskraften i kunskaps-intensiva och turismrelaterade tjänster understöds av stads- och landsbygdsmiljöer som är attraktiva, både för den kvalificerade arbetskraft man vill locka till sig och för besökare. Stads- och landsbygdsmiljön är alltså en viktig tillgång som man bör vårda med tanke på den ökande globala konkurrensen om både arbetskraft och turister.





Västra Götalandsregionen och Region Halland kan ytterligare stärka sin kultursektor genom att:

- sammankoppla program och nätverk som utvecklats inom kulturstrategin med initiativ för att främja entreprenörskap och att öka arbetskraftsdeltagandet hos de grupper som står längst ifrån arbetsmarknaden (exempelvis nyanlända eller arbetstagare i geografiska områden som har genomgått en omställning av ekonomin)
- utveckla en integrerad strategi för turism för Västsverige som kan utgöra en gemensam utgångspunkt för att prioritera nya marknader, ett gemensamt varumärkesbyggande och marknadsföringsinsatser, som synliggör kopplingarna mellan markanvändning, turism, innovation och infrastrukturutveckling på lokal och regional nivå och som styrker de gränsöverskridande relationerna.
- utveckla en gemensam plattform med högre utbildningsaktörer i regionen i syfte att öka antalet internationella studenter i Västsverige. Detta inkluderar åtgärder för att identifiera barriärer mot internationella studentutbyten samt att erbjuda bättre administrativ support.



## Skåne: Främja en mer inkluderande arbetsmarknad och förbättra transportinfrastruktur och tillgänglighet

Skåne har ett bra innovationsklimat enligt EU-kommissionens "Regional Innovation Scoreboard". Trots detta har den ekonomiska utvecklingen (mätt som tillväxt i BNP per capita samt produktivitetstillväxt) varit sämre än för Sverige som helhet under det senaste decenniet. Den låga produktivitetstillväxten men samtidigt snabba ökningen av sysselsättningen kan delvis förklaras av den starka befolkningstillväxten i Skåne. Men, samtidigt som befolkningen i arbetsför ålder och antalet sysselsatta har ökat, har sysselsättningsgraden förblivit låg. En annan faktor som förklarar nuvarande tillväxtdynamik är den betydande strukturella ekonomiska förändringen som har skett under de senaste decennierna. Den arbetsintensiva tillverkningsindustrin har krympt, men samtidigt har Skåne lyckats röra sig uppåt i värdekedjan, med ett ökat fokus på kunskapsintensiva tjänster inom exempelvis IKT, förpackningsindustri och miljöteknik. Även om denna förskjutning mot en mer kunskapsbaserad ekonomi är positiv finns det områden i Skåne som alltjämt lider av omställningens följdverkningar genom exempelvis ett lågt arbetskraftsdeltagande. För att få till stånd en förbättring av produktiviteten i Skåne krävs att man utvecklar en mer inkluderande och effektiv arbetsmarknad och att man investerar i infrastruktur som ökar tillgängligheten i regionen och som förstärker Skånes roll som Sveriges inkörsport till och från Europa.

Region Skåne borde tilldelas ett tydligt mandat från regeringen att planera och samordna insatserna inom arbetsmarknads- och kompetensförsörjningspolitiken på regional nivå. Detta kan uppnås genom att stärka den roll som KoSS (Kompetenssamverkan Skåne) har för att underlätta gemensamma planeringsinsatser mellan kommuner, nationella myndigheter och arbetsmarknadens parter. Detta speciellt genom:

- en utbyggnad av de pilotprojekt man initierat som syftar till att öka migranternas engagemang i sina barns skolgång
- förbättringar av riktade utbildningsprogram, mentorskap och sociala och medborgerliga stödprogram för nyanlända migranter i åldern 15-19
- en hantering av de resursbegränsningar som små kommuner har när det gäller utbildning och sociala tjänster (exempelvis genom att arrangera ett gemensamt utbud för små och stora kommuner)
- en utformning av skräddarsydda handlingsplaner för utsatta ungdomar i socialt belastade områden, exempelvis genom att stärka den lokala plattform som för samman skolor, lokala arbetsgivare och yrkesutbildningsinstanser så att dessa kan samordna mentorskap, sociala tjänster och arbetsplatspraktik



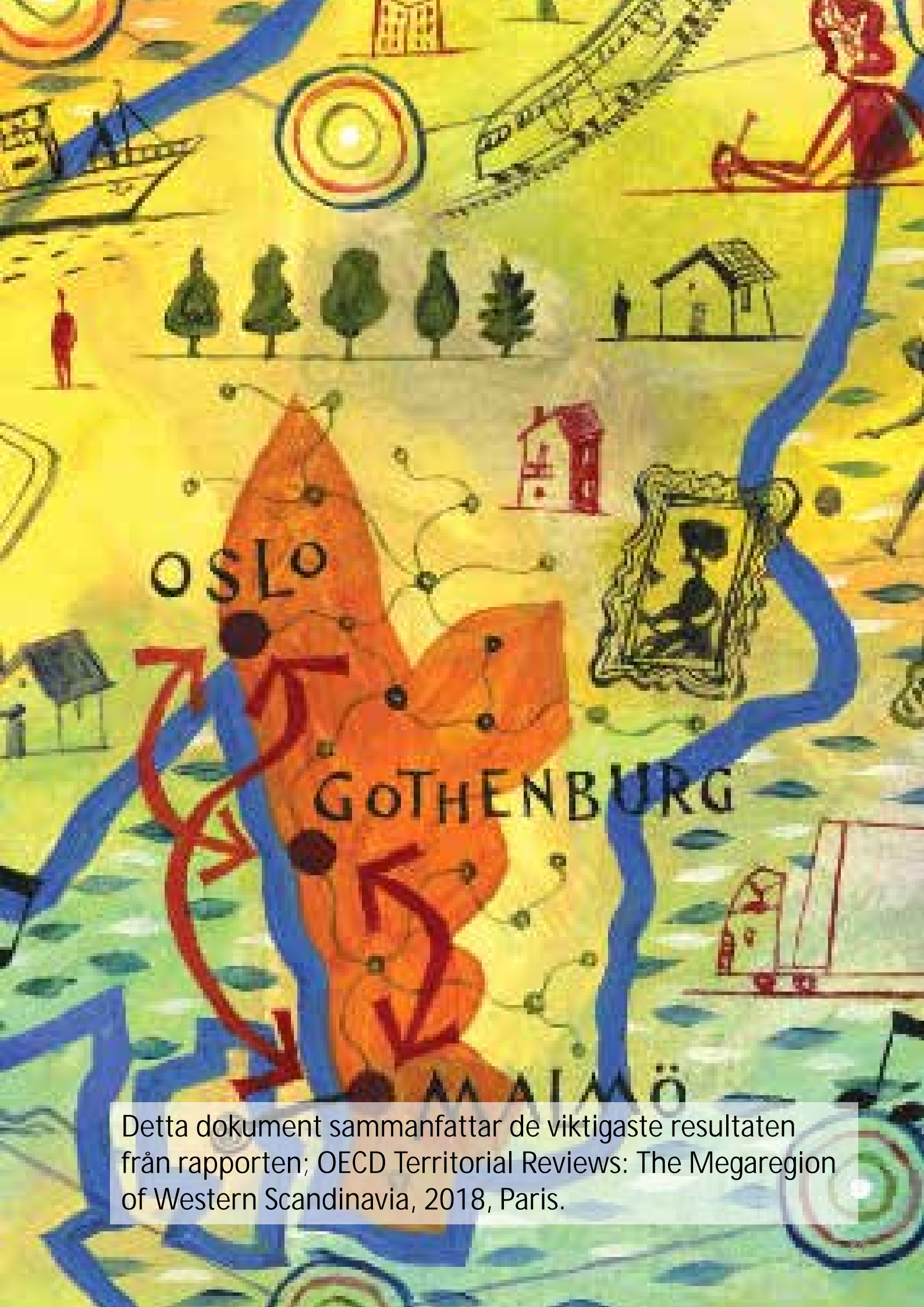


För att få det mesta möjliga ut av infrastrukturinvesteringar i Skåne, kommer det att krävas fokus på tre huvudområden:

- att etablera en struktur som kan försäkra en långsiktig samordning och en gemensam finansiering av transportinfrastrukturen mellan Danmark och Sverige
- att ge Region Skåne mandat att förbereda en strategisk fysisk planering, att validera lokala övergripande markanvändningsplaner samt att vara den planerande myndigheten för stora utvecklingsprojekt (låt Region Skåne vara pilot när det gäller att stärka sin roll i den fysiska planeringen)
- att försäkra att storskaliga infrastrukturprojekt som förbättrar tillgängligheten till regionala centra (Ystad, Trelleborg, Landskrona, Hässleholm och Kristianstad) och omkringliggande landsbygdsområden integreras med initiativ att lyfta kunskapsnivån och främja innovation hos lokala företag.







Detta dokument sammanfattar de viktigaste resultaten från rapporten; OECD Territorial Reviews: The Megaregion of Western Scandinavia, 2018, Paris.