Öresunds förbindelser

Konsekvenser för företag och hushåll

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

Bilaga B
till de danska och svenska
öresundsdelegationernas
betänkande

1978:20
SOU

Öresunds förbindelser

Konsekvenser för företag och hushåll



Bilaga B
till de danska och svenska
öresundsdelegationernas
betänkande

1978:20
SOU

1975 års svenska öresundsdelegation

2,55—
21

Statens offentliga utredningar
1978:20
Kommunikationsdepartementet

Öresunds-förbindelser

Konsekvenser för företag och hushåll

Studier genomförda av forskargruppen i ekonomisk geografi vid Lunds universitet under ledning av professor Gunnar Törnqvist

Bilaga B
till de danska och svenska
öresundsdelegationernas betänkande

Stockholm 1978

Omslag Carl Axel Virin
Jernström Offsettryck AB

ISBN 91-38-04038-7
ISSN 0375-250X
Gotab, Malmö 1978

Förord

De undersökningar som presenteras i denna rapport är en *länk i en kedja* av utredningar, som från olika håll belyser frågan om fasta förbindelser över Öresund (se kapitel 1). I *fokus* för studien i rapporten står frågan om hur dessa Öresundsförbindelser i framtiden kan tänkas påverka företagens och hushållens situation i olika avseenden. Där finns undersökningar som omfattar hela Europa och undersökningar som täcker Danmark och Sverige. Men de flesta studierna ägnas ett mer begränsat område – Öresundsregionen – vars avgränsning och egenart kommer att beröras närmare.

Den utredningsverksamhet som redovisas är således klart problemorienterad. Men det är samtidigt viktigt observera, att flera av undersökningarna egentligen har betydligt vidare syften än att belysa konsekvenserna av omfattande trafikinvesteringar inom en bestämd region. Målen är också att testa *grundläggande synsätt och teoretiska ansatser* som vuxit fram inom pågående forskningsprojekt. Ser man denna rapport från denna senare utgångspunkt, är det närmast en tillfällighet att just Öresundsregionen utgör *testområde*. Samma synsätt och samma ansatser torde kunna appliceras på vilken annan region som helst, dock med en väsentlig reservation.

Öresundsregionen delas inte bara av ett sund som är hinder för trafik. Där finns också en nationsgräns med allt vad det innebär och som öppnar möjligheter till en mer allsidig behandling av olika *territorial- och barriärbegrepp*. Under arbetets gång har det visat sig att just gränsområden i flera avseenden är idealiska för testningar av tankegångar som för tillfället känns angelägna inom de forskningsarbeten som pågår.

Undersökningarna och rapporten är resultaten av ett *lagarbete*. Den grupp som arbetat ihop har kallat sig *forskargruppen i ekonomisk geografi* vid Lunds universitet och innefattat undertecknad samt Kerstin Cederlund, Thorbjörn Ek, Ulf Erlandsson, Bertil Johansson, Ola Jonsson, Göran Lundin, Lars-Olof Olander, Christer Persson, Tommy Persson, Göran Rosberg och Ann-Cathrine Åquist.

Utredningsprogrammet har diskuterats fram inom gruppen. Detaljplaner har utarbetats och arbetet har delats upp mellan deltagarna. På vilket sätt framgår av noter i anslutning till olika kapitel. Undersökningarna har genomförts under tiden februari 1976–april 1977, och preliminära rapporter från olika delprojekt förelåg i juni 1977. Dessa har senare utgjort underlag

för denna slutliga rapport, som till stora delar är en förkortad version och en sammanskrivning av tidigare utkast.

På dansk sida har materialinsamlingar gjorts av personal inom ministeriet for offentlige arbejder och Danmarks Statistik. Delundersökningar har genomförts av lic. scient. Jørgen Søfelde och marknadskonsulent Sigurd Bennike. Betydelsefull hjälp har lämnats av Hovestadsrådet i Köpenhamn.

De i rapporten ingående figurerna har ritats av Clara och Rezsö Laszlo. I redigerings- och renskrivningsarbetena har Gunborg Bengtsson medverkat.

Slutligen riktas ett tack till alla företag i Danmark och Sverige som beredvilligt ställt material till förfogande, till alla representanter för företag och hushåll som fyllt i frågeformulär och till de företagsledare och andra som nästan utan undantag ställt sig till förfogande för omfattande intervjuer.

Lund i december 1977

Gunnar Törnqvist

Innehåll

Förord 3

Del I Bakgrund 13

1 *Utgångspunkter och avgränsningar* 15
1.1 Utredningsuppdraget 15
1.2 Avgränsningar 17
1.3 Förändringsrisker och anpassningsmöjligheter 19

2 *Situationsbeskrivning* 21
2.1 Befolkning och näringsliv kring Öresund 21
2.1.1 Bosättning 21
2.1.2 Förvärvsarbete 23
2.2 Nya drag i förvärvsarbetets regionala organisation 27
2.2.1 Funktionellt synsätt 27
2.2.2 Generella drag i utvecklingen 29
2.2.3 Utvecklingsdrag i Sverige 30
2.2.4 Utvecklingsdrag i Danmark 32
2.3 Kontakter och transporter över Öresund 33

3 *Teoretiska ansatser* 39
3.1 Förutsättningar och hinder för interaktion 39
3.1.1 Internationell handelsteori 39
3.1.2 Handelshinder och handelspolitik 41
3.1.3 Geografisk interaktionsteori 42
3.1.4 Gränsområden och statsterritorier 44
3.2 Grundläggande synsätt 45
3.3 Disposition 51

Del II Individer och hushåll 55

4 *Hushållens situation – bakgrund och synsätt* 57
4.1 Inledning 57
4.2 Möjligheter – handlingsramar 58
4.2.1 Fysisk räckvidd 58
4.2.2 Komponenter i omgivningen 59
4.3 Omgivningsinformation – kognitiv räckvidd 60

5 *Resemöjligheter till service och arbete* 63
5.1 Förutsättningar och metodik 63
5.1.1 Start- och målpunkter 63
5.1.2 Färd med bil 64
5.1.3 Färd med kollektiva transportmedel 65
5.2 Resultat 66
5.2.1 Färd med bil 66
5.2.2 Färd med kollektiva transportmedel 76

6 *Generella resemöjligheter* 85
6.1 Förutsättningar och metodik 85
6.1.1 Färd med bil 85
6.1.2 Färd med kollektiva transportmedel 86
6.2 Resultat 88
6.2.1 Färd med bil 88
6.2.2 Färd med kollektiva transportmedel 93
6.3 Sammanfattning av möjligheter och handlingsramar . . . 97
6.3.1 Dagens situation 97
6.3.2 Fasta Öresundsförbindelser 98

7 *Kunskaper och attityder* 101
7.1 Metod och uppläggning 101
7.2 Individgrupper 102
7.3 Informationskällor 103
7.4 Orienteringsförmåga – kognitiv räckvidd 104
7.5 Attityder 111
7.6 Sammanfattning av kunskaper och attityder 116

8 *Registrerat beteende* 119
8.1 Undersökningen i ett större sammanhang 119
8.2 Syfte och uppläggning 119
8.3 Generella besöksvanor 120
8.3.1 Tillvägagångssätt 120
8.3.2 Resultat 120
8.4 Svenskarnas besöksvanor i Danmark 126
8.4.1 Besöksfrekvens 126
8.4.2 Mål i Danmark 127
8.4.3 Danmarksresans syfte 128
8.5 Danskarnas besöksvanor i Sverige 129
8.5.1 Besöksfrekvens 129
8.5.2 Mål i Sverige 130
8.5.3 Sverigeresans syfte 130
8.6 Sammanfattning av registrerat beteende 132

Del III Tillverkning och godshantering 133

9 *Beskrivningsmodell* 135
9.1 Principiella utgångspunkter 135
9.1.1 Syfte 135
9.1.2 Bakgrund 135
9.2 Material och uppläggning 139

10 *Underleverantörssystem i Sverige och Danmark* 141
10.1 Klassificeringsprinciper och material 141
10.2 Exempel på underleverantörssystem 144
10.2.1 Typexemplen 144
10.2.2 Generella drag 152
10.2.3 Underleverantörer i andra led 152
10.2.4 Funktionella aspekter 153
10.3 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen 155
10.3.1 Syfte och metod 155
10.3.2 Exempel på resultat 156
10.3.3 Funktionella aspekter 161
10.3.4 Företagens syn på integrationsmöjligheterna 165
10.3.5 Sammanfattning 165

11 *Marknadsbilder och disdributionssystem* 167
11.1 Kartläggning av marknader och distributionsformer . . . 167
11.1.1 Val av typexempel 167
11.1.2 Transportmedel 172
11.1.3 Marknadsbilder 173
11.2 Distributionsprinciper 178

12 *Transportkostnader och lokalisering* 185
12.1 Problemställning 185
12.2 Öresund som transporthinder 186
12.3 Modell för beräkning av transportkostnader 190
12.4 Transportkostnadsvariationer inom Öresundsregionen . . . 193
12.4.1 Exempel I: Distribution till Öresundsregionens befolkning 194
12.4.2 Exempel II: Distribution till förbrukare av byggnadsmaterial 203
12.4.3 Exempel III: Distribution till metallvarukunder . . 206
12.4.4 Exempel IV: Tidsåtgång för distribution till Öresundsregionens befolkning 210
12.4.5 Sammanfattning 212
12.5 Marknadsuppdelning och lokalisering kring Öresund . . . 213
12.5.1 Metod 214
12.5.2 Exempel I: Distribution till Öresundsregionens befolkning (kostnad) 216
12.5.3 Exempel II: Distribution till Öresundsregionens befolkning (tidsåtgång) 225
12.5.4 Sammanfattning 228

Del IV Styrande och administrerande verksamheter . . . 231

13 *Företagsadministration som aktivitetssystem* 233
13.1 Inledning 233
13.2 Administration i projektperspektiv 233
13.2.1 Orienteringsmoment 234
13.2.2 Planeringsmoment 235
13.2.3 Programmoment 235
13.3 Administration i dagsperspektiv 235
13.4 Möjligheter och begränsningar 238
13.4.1 Omgivningsstruktur 238
13.4.2 Transportsystem 238
13.4.3 Omgivningsbild 239
13.5 Problemställningar och disposition 239

14 *Omgivningsstruktur – befattningar och arbetsställen* 241
14.1 Avgränsningar 241
14.2 Malmöregionen 241
14.2.1 Bestånd 241
14.2.2 Fördelning 242
14.3 Köpenhamnsregionen 243
14.3.1 Bestånd 243
14.3.2 Fördelning 244
14.4 Regionerna i sina nationella omgivningar 245
14.4.1 Malmöregionens nationella omgivning 246
14.4.2 Köpenhamnsregionens nationella omgivning 246
14.5 Sammanfattning 248

15 *Omgivningsstruktur – organisatoriska samband* 251
15.1 Begreppet organisation 251
15.2 Malmöregionen 254
15.2.1 Urval av arbetsställen 254
15.2.2 Organisationer och organisationsenheter 254
15.2.3 Industrins regionala organisationssamband 255
15.2.4 Företagsservicens regionala organisationssamband . . 259
15.3 Köpenhamnsregionen 259
15.3.1 Urval av arbetsställen 260
15.3.2 Organisationer och organisationsenheter 260
15.3.3 Industrins regionala organisationssamband 261
15.3.4 Företagsservicens regionala organisationssamband . . 263
15.4 Koncernsamband 264
15.4.1 Begreppet koncern 264
15.4.2 Malmöregionen 265
15.4.3 Köpenhamnsregionen 265
15.5 Sammanfattning 266
15.5.1 Organisatoriska samband 266
15.5.2 Koncernsamband 267

16 *Transportsystem och fysisk räckvidd* 269
16.1 Inledning 269
16.2 Begreppen tillgänglighet och åtkomlighet 270
16.2.1 Metoder som främst bygger på kartinformation . . 271
16.2.2 Metoder som främst bygger på tidtabellsinformation 272
16.2.3 Ytterligare metoder 275
16.3 Inomregionala transportmöjligheter 276
16.3.1 Malmöregionen 276
16.3.2 Köpenhamnsregionen 277
16.4 Nationella transportmöjligheter 277
16.4.1 Malmöregionen 277
16.4.2 Köpenhamnsregionen 279
16.5 Transportmöjligheter mellan Malmö- och Köpenhamnsregionerna 279
16.5.1 Malmöregionen 279
16.5.2 Köpenhamnsregionen 280

17 *Kontakt- och resemöjligheter i Europa* 281
17.1 Det internationella perspektivet 281
17.1.1 Syfte och uppläggning 281
17.1.2 Avgränsningar och urval 282
17.2 Europa som homogen transportyta – steg 1 286
17.2.1 Förutsättningar 286
17.2.2 Resultat 287
17.3 Det europeiska flygtrafiknätet – steg 2 288
17.3.1 Förutsättningar 288
17.3.2 Resultat 289
17.4 Det europeiska vistelsetidslandskapet – steg 3 295
17.4.1 Förutsättningar 295
17.4.2 Resultat 296
17.5 Det europeiska kontaktlandskapet – steg 4 299
17.5.1 Förutsättningar 299
17.5.2 Resultat 302

18 *Öresundsregionen i det europeiska transportsystemet* 309
18.1 Bakgrund och syfte 309
18.2 Transportytan – steg 1 309
18.3 Flygtrafiknätet – steg 2 310
18.4 Vistelsetidslandskapet – steg 3 311
18.4.1 Köpenhamns och Malmös åtkomlighet 312
18.4.2 Köpenhamns och Malmös tillgänglighet 315
18.5 Kontaktlandskapet – steg 4 317
18.5.1 Köpenhamns och Malmös åtkomlighet 319
18.5.2 Köpenhamns och Malmös tillgänglighet 319
18.6 Sammanfattning av dagens situation 320
18.7 Tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö 323
18.7.1 Vistelsetidslandskapet 324
18.7.2 Kontaktlandskapet 325
18.7.3 Sammanfattning 325

19 *Omgivningsbilder – teori, metod och data* 327
19.1 Syfte 327
19.2 Begreppet omgivningsbild 328
19.3 Metodik 330
19.3.1 "The repertory grid method" 331
19.3.2 "Attributmetoden" 333
19.4 Undersökningens uppläggning och omfattning 334
19.5 Kontaktmönster och informationskällor 335

20 *Omgivningsbilder – Europa* 339
20.1 Inledning 339
20.2 Svenska beslutsfattare 340
20.2.1 Allmänt överordnad syn 341
20.2.2 Branschspecifika bedömningar 347
20.2.3 Sammanfattning 354
20.3 Danska beslutsfattare 356
20.3.1 Allmänt överordnad syn 357
20.3.2 Branschspecifika bedömningar 361
20.4 Jämförelser mellan svenska och danska omgivningsbilder . 367

21 *Omgivningsbilder – Öresundsregionen* 369
21.1 Inledning 369
21.2 Svenska beslutsfattare 370
21.3 Danska beslutsfattare 373
21.4 Jämförelser mellan svenska och danska omgivningsbilder . 374

22 *Befintliga och framtida kontaktsystem* 379
22.1 Inledning 379
22.2 Malmöregionen 379
22.2.1 Urval av organisationer 379
22.2.2 Industri 380
22.2.3 Företagsservice 383
22.3 Köpenhamnsregionen 384
22.3.1 Urval av organisationer 384
22.3.2 Industri 385
22.3.3 Företagsservice 387
22.4 Kommentar 388

Del V Förväntningar och bedömningar 391

23 *Företagens bedömningar* 393
23.1 Enkät till företag i Skåne 393
23.1.1 Syfte 393
23.1.2 Urvalsprinciper 394
23.1.3 Omfattning 395
23.2 Dagens situation 397
23.2.1 Handel och personkontakter 397
23.2.2 Hinder för interaktion 398

23.3 Företagens syn på fasta förbindelser över Öresund . . . 400
23.3.1 Alternativen . . . 400
23.3.2 Effekter på försäljning och inköp . . . 401
23.3.3 Effekter på produktionsinriktning och lokalisering . 402
23.3.4 För- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund . . . 403
23.4 Enkät till företag på Själland . . . 404
23.4.1 Urvalsprinciper . . . 404
23.4.2 Omfattning . . . 405
23.5 Dagens situation . . . 407
23.5.1 Handel och personkontakter . . . 407
23.5.2 Hinder för interaktion . . . 407
23.6 Företagens syn på fasta förbindelser över Öresund . . . 408
23.6.1 Alternativen . . . 408
23.6.2 Effekter på försäljning och inköp . . . 410
23.6.3 Lokaliseringseffekter . . . 410
23.7 Sammanfattning . . . 411

24 *Hushållens bedömningar* . . . 413
24.1 Enkät till hushåll i Skåne . . . 413
24.1.1 Syfte . . . 413
24.1.2 Uppläggning och omfattning . . . 413
24.2 Dagens situation . . . 414
24.2.1 Att utnyttja service i Sverige . . . 414
24.2.2 Friluftsliv i Sverige . . . 416
24.2.3 Resor till Danmark . . . 417
24.2.4 Att utnyttja service i Danmark . . . 418
24.2.5 Friluftsliv i Danmark . . . 418
24.3 Hushållens syn på fasta förbindelser över Öresund . . . 419
24.3.1 Förutsättningar . . . 419
24.3.2 Transportsätt och resvägar . . . 419
24.3.3 Service . . . 420
24.3.4 Friluftsliv . . . 421
24.3.5 Att bo eller arbeta i Danmark . . . 422
24.3.6 För- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund . . . 424
24.4 Enkät till hushåll på Själland . . . 426
24.4.1 Syfte . . . 426
24.4.2 Uppläggning och omfattning . . . 426
24.5 Dagens situation . . . 426
24.5.1 Att utnyttja service i Danmark . . . 426
24.5.2 Friluftsliv i Danmark . . . 426
24.5.3 Resor till Sverige . . . 428
24.5.4 Att utnyttja service i Sverige . . . 429
24.5.5 Friluftsliv i Sverige . . . 429
24.6 Hushållens syn på fasta förbindelser över Öresund . . . 430
24.6.1 Förutsättningar . . . 430
24.6.2 Transportsätt och resvägar . . . 430
24.6.3 Service . . . 431

24.6.4 Friluftsliv 431
24.6.5 Att bo eller arbeta i Sverige 432
24.6.6 För- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund 435
24.7 Sammanfattning 436

25 *Forskargruppens sammanfattning och bedömningar* 439
25.1 Forskargruppen i ekonomisk geografi 439
25.2 Syfte och avgränsning 439
25.3 Synsätt 441
25.4 Arbete, service och fritid 442
25.4.1 Möjligheter 442
25.4.2 Kunskaper, attityder och förväntningar 443
25.5 Tillverkning och godshantering 445
25.5.1 Underleverantörssystem och marknadsbilder 445
25.5.2 Transportkostnader och transporttider 446
25.5.3 Lokalisering 447
25.6 Styrande och administrerande verksamheter 447
25.6.1 Speciell intresseinriktning 447
25.6.2 Kontaktsystem 448
25.6.3 Handlingsramar 449
25.6.4 Omgivningsbilder 449
25.6.5 Förväntningar 450
25.7 Öresundsregionen i internationellt perspektiv 451
25.7.1 Övernationella stadssystem 451
25.7.2 Kontakt- och resemöjligheter i Europa 452
25.7.3 Malmöregionens dilemma 453

Källor och litteratur 455

Del I
Bakgrund

1 Utgångspunkter och avgränsningar

1.1 Utredningsuppdraget

Som redan antytts i förordet, är denna rapport en del av ett omfattande utredningsprogram. Innan de direktiv presenteras som direkt ligger till grund för rapporten är det därför på sin plats att något beröra utredningsuppdraget i ett större sammanhang. Berörda regeringar tillsatte i mitten av 1975 en dansk och en svensk öresundsdelegation. Dessa fick till sin uppgift att gemensamt verkställa en förnyad genomgång av frågan om Öresundsförbindelserna. Samtidigt fick delegationerna i uppdrag att se över det material som legat till grund för de danska och svenska regeringarnas överenskommelse år 1973 om fasta förbindelser över Öresund.[1]

För att lösa uppgiften knöt delegationerna under 1975 till sig olika expertgrupper. De *tekniska grupperna* fick bl. a. i uppdrag att utreda lämpliga sträckningar och utformningar av alternativa bro- och tunnelförbindelser mellan Köpenhamn och Malmö (KM-läget) och mellan Helsingör och Helsingborg (HH-läget). De alternativ till lösningar som i första hand ansågs vara av intresse att undersöka var:

1 Tunnel i HH-läget för
  a enbart tågtrafik
  b tågtrafik och biltågstrafik
  c vägtrafik

2 Bro och tunnel i KM-läget för
  a vägtrafik och lokal kollektivtrafik
  b vägtrafik och tågtrafik
  c tågtrafik och biltågstrafik

Persontrafikgrupperna fick till uppgift att göra prognoser för den framtida persontrafiken över Öresund. Prognoserna skulle därefter enligt direktiven läggas till grund för både företagsekonomiska och samhällsekonomiska bedömningar av alternativa trafiklösningar. Som prognosår angavs 1990 och 2000. *Godstrafikgrupperna* fick direktiv att göra motsvarande prognoser och bedömningar för den framtida godstrafiken. I både person- och godstrafikgruppernas mandat ingick uppgifter att studera all person- och godstrafik över Öresund, såväl den kortväga mer lokala trafiken som den långväga trafiken mellan Sverige och områden på kontinenten.

Expertgrupperna för *plan- och miljöfrågor* slutligen, fick i uppgift att ut-

[1] För en närmare redogörelse för tidigare öresundsutredningar och bakgrunden till de genomgångar och undersökningar som genomförts, se Öresundsförbindelsen, *SOU* 1962:53 och 54; Fasta förbindelser över Öresund, *SOU* 1967:54 och *prop.* 1973:146.

reda frågor rörande bl. a. näringsliv, markanvändning och miljö. Samtidigt gällde det för grupperna att överväga behovet av styrmedel för att möta eventuella negativa konsekvenser av fasta förbindelser. Av direktiven framgick vidare att plan- och miljögruppernas kartläggningsarbeten och konsekvensbedömningar i första hand skulle avse Skåne och Själland. Bland aktuella frågor att behandla märktes följande.

1 Konsekvenser för näringslivsutvecklingen
   a Fasta förbindelsers inverkan på näringslivsutvecklingen i främst Skåne.
   b Vilka olika verksamheter inom näringslivet som kan komma att lokaliseras till olika delar av Skåne om fasta förbindelser byggs i KM- och/eller HH-läget.
   c Fasta förbindelsers betydelse för kontaktverksamhet och produktionssamarbete mellan Skåne och Själland.
   d Vilka förskjutningar som kan förväntas i lokala arbetsmarknader och i bebyggelsestrukturen i Skåne på grund av fasta förbindelser. Utvecklingen av arbetskraftspendlingen i Skåne samt mellan Skåne och Själland bör härvid beaktas.

2 Konsekvenser för markanvändning och miljö
   a I vilken utsträckning fasta förbindelser kan medföra en lokalisering till Öresundsregionen av t. ex. ytkrävande industrier, partihandel, terminaler och därmed bl. a. trafikanläggningar av olika slag.
   b Hur stor areal jordbruksmark av olika kvalitet som beräknas komma att tas i anspråk för dels de anläggningar som hör direkt till fasta förbindelser, dels de anläggningar och verksamheter som väntas etableras som en följd av fasta förbindelser.
   c Hur områdena för fritidsbebyggelse i södra Sverige kan komma att påverkas om fasta förbindelser byggs.
   d Konsekvenserna av fasta förbindelser för Öresundsregionens områden för rörligt friluftsliv och natur- och kulturminnesvård.
   e Vilka områden som kan komma att utsättas för utökad täktverksamhet på grund av fasta förbindelser.
   f Vilka miljöeffekter i övrigt som man kan räkna med om fasta förbindelser byggs i KM- och/eller HH-läget.

Denna tolkning av plan- och miljögruppernas direktiv förutsätter ett mycket omfattande utredningsprogram . På svensk sida knöts utredningsverksamheten till fyra projekt: näringslivsprojektet, landskapsprojektet, grusförsörjningsprojektet och fritidsprojektet. I januari 1976 fick forskargruppen i ekonomisk geografi vid Lunds universitet (se förordet) i uppdrag av 1975 års svenska öresundsdelegation att närmare utreda frågor som berör det s. k. *näringslivsprojektet*. De frågor som främst skulle belysas finns upptagna under punkterna 1 a, b, c och d i ovanstående förteckning. Vid uppläggningen av forskargruppens arbete förutsattes vidare att denna i första hand skulle insamla och analysera material från den svenska sidan av Öresund, medan danska myndigheter och utredare skulle förse forskar-

gruppen med danskt material. Forskargruppens projekt fick arbetsnamnet: "Öresundsregionen som kontaktmiljö för företag och hushåll" med underrubriken "Studier av möjligheter och förväntningar".

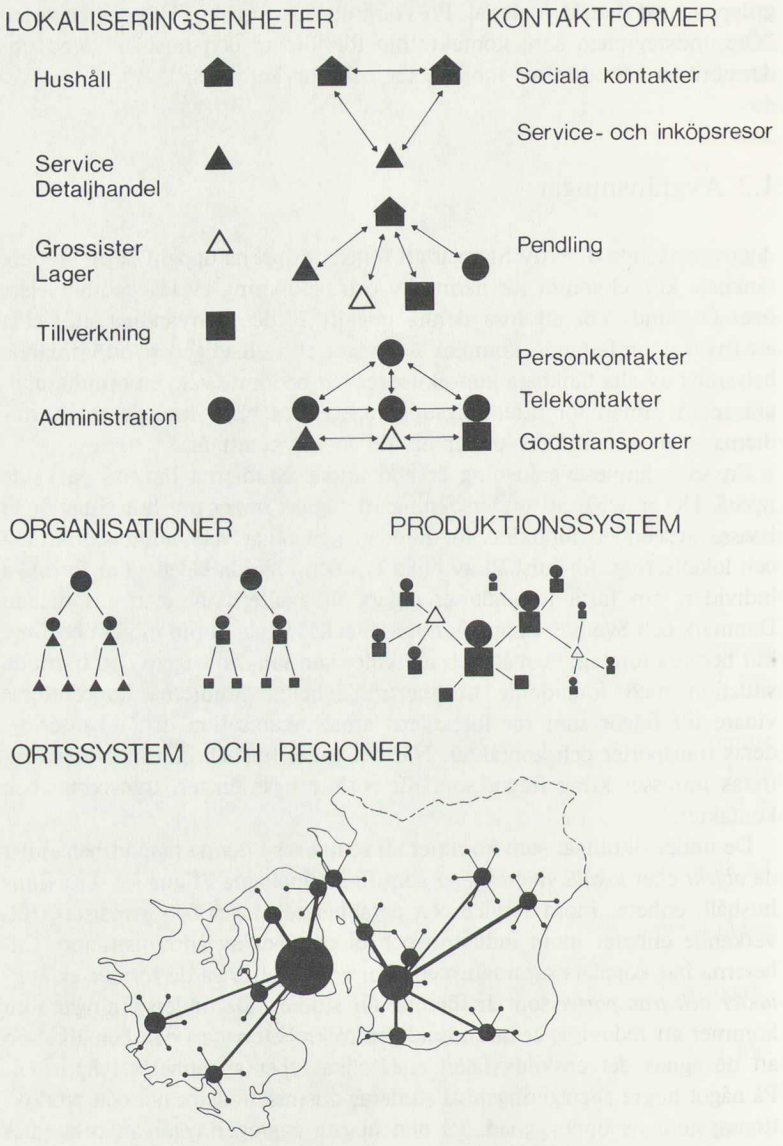
1.2 Avgränsningar

Av ovanstående direktiv framgår att forskargruppens uppgift är att studera tänkbara konsekvenser för näringsliv och befolkning av fasta förbindelser över Öresund. För att lösa denna uppgift är det nödvändigt att tackla ett mycket omfattande komplex av frågor. En allsidig och uttömmande belysning av alla tänkbara konsekvenser har bedömts vara en orimlig uppgift inom ramen för utredningsuppdraget, som bl. a. förutsätter att studierna skall genomföras under en tid av drygt ett år.

En snäv ämnesavgränsning är nödvändig. Studierna inriktas på valda *typfall*. Det innebär att undersökningarna ägnas frågor om hur situationen i vissa avseenden förändras för företag med olika verksamhetsinriktning och lokalisering, för hushåll av olika typ och i skilda lägen samt för olika individer, om fasta förbindelser enligt olika alternativ etableras mellan Danmark och Sverige. I uppgiften måste också ligga att om möjligt bedöma hur berörda företag, hushåll och individer kan tänkas reagera i en framtida situation med förändrade transportmöjligheter. Studierna koncentreras vidare till frågor som rör företagens arbetsorganisation och lokalisering, deras transporter och kontakter. När det gäller hushåll och individer centreras intresset kring frågor som rör bosättningsmönster, transporter och kontakter.

De undersökningar som kommer att redovisas i denna rapport behandlar de *objekt* eller *lokaliseringsenheter* som finns upptagna i figur 1:1. Där finns hushåll, enheter inom service och detaljhandel, lager och grossister, tillverkande enheter inom industrin och olika typer av administration. Enheterna har kopplats samman med pilar i syfte att visa de former av *kontakter och transporter* som är föremål för studier. De undersökningar som kommer att redovisas är huvudsakligen mikrobetonade i den bemärkelsen att de ägnas det enskilda fallet eller olika typer av enheter i figur 1:1. På något högre aggregeringsnivå studeras organisationsformer och produktionssystemens uppbyggnad. På den högsta aggregeringsnivån behandlas hela system av orter och regioner.

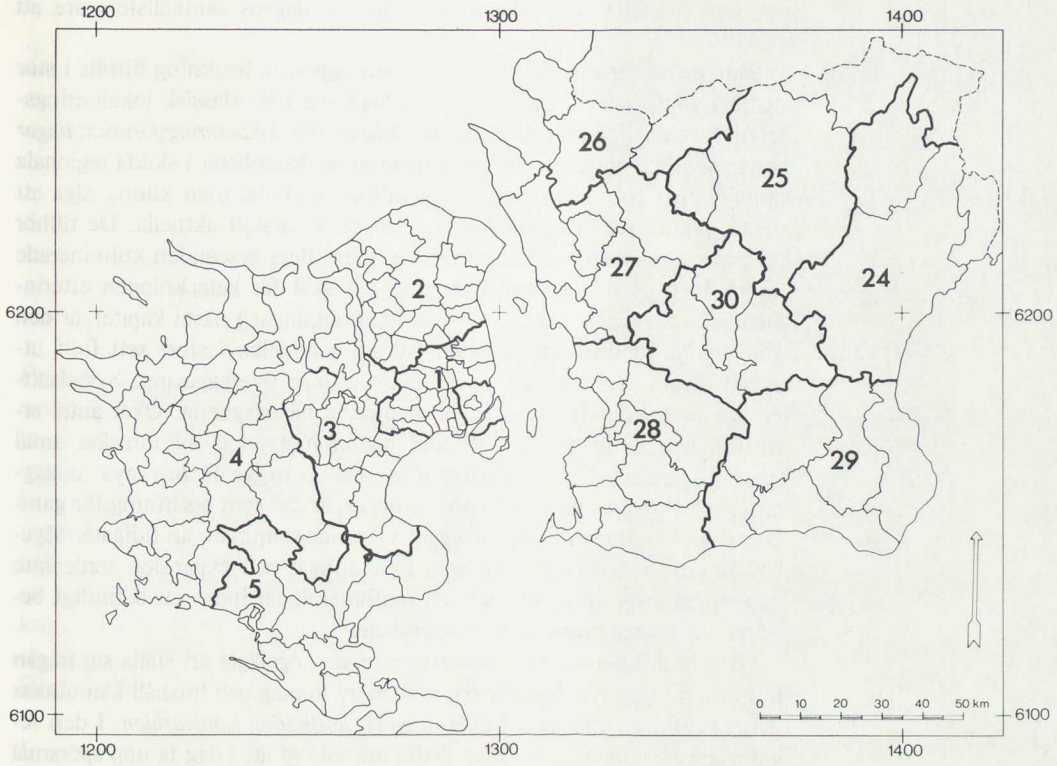
Vid sidan av en objektmässig avgränsning finns det en regional. Enligt direktiven förutsätts att de undersökningar som genomförs främst ska ägnas konsekvenser för företag och hushåll inom ett regionalt begränsat område. Detta område kallas i fortsättningen *Öresundsregionen*, varmed avses landskapet Skåne och den danska ön Själland. Undersökningar som genomförts visar klart att det är inom ett område av denna omfattning som lokala och inomregionala effekter av fasta förbindelser i första hand kan tänkas uppträda (se t. ex. avsnitt 2.3). Effekter på längre avstånd från Öresund behandlas av tidigare nämnda person- och godstrafikgrupper. Den regionala avgränsningen innebär att typfallen (undersökningsobjekten) väljs huvudsakligen inom Skåne och på Själland. Däremot betyder det *inte* att



Figur 1:1 Utredningens objektmässiga avgränsning.

t. ex. kartläggningar av underleverantörssystem och kontaktmönster avgränsas på detta sätt. När typfallens situation bedöms, sker detta ofta i nationella och internationella perspektiv.

I de undersökningar som kommer att presenteras används flera olika regionala och lokala indelningar. På Själland förekommer indelningar i kommuner och amt. Vidare definieras Stor-Köpenhamn eller Köpenhamnsregionen som ett område motsvarande den s. k. huvudstadsregionen. I Skåne förekommer indelning i kommuner och s. k. A-regioner, där Malmö A-region är liktydigt med Sydvästra Skånes kommunalförbund. Dessa regionala och lokala indelningar finns samlade i figur 1:2. På kartan



Figur 1:2 Utredningens regionala avgränsning.

Tabel 1.1 Regionnamn i anslutning till figur 1:2

Danska amt	Svenska A-regioner
1 Köpenhamns amt	24 Kristianstad
2 Frederiksborgs amt	25 Hässleholm
3 Roskilde amt	26 Ängelholm
4 Västsjällands amt	27 Helsingborg/Landskrona
5 Storströms amt	28 Malmö/Lund/Trelleborg
	29 Ystad/Simrishamn
	30 Eslöv

finns olika amt och A-regioner numrerade. Dessa nummer återfinns i tabell 1.1 tillsammans med de olika regionernas namn.

1.3 Förändringsrisker och anpassningsmöjligheter

Inför den framställning som följer finns det anledning att ännu en gång peka på den speciella förutsättning som gäller för denna utredning. *Forskargruppens uppgift är att studera tänkbara konsekvenser för människor och företag kring Öresund av alternativa fasta förbindelser mellan Danmark och Sverige.* Uppgiften är lockande då den rymmer problem och frågor av en

art som förefaller synnerligen relevanta för dagens samhällsforskare att tackla.

Både geografer och ekonomer har i sin regionala forskning hittills i stor utsträckning varit bundna av synsätt hämtade från klassisk lokaliseringsteori. Mycken forskning har ägnats frågan om *lokaliseringsförutsättningar* och *expansionsmöjligheter* för olika typer av verksamheter i skilda regionala omgivningar och landsdelar. Något tillspetsat skulle man kunna säga att denna typ av frågor egentligen inte längre är särskilt aktuella. De tillhör ett expansions- och kolonisationsskede som i flera avseenden kulminerade under 1960-talet i de samhällen som gör skäl för beteckningen efterindustriella. Som bl. a. framgår av sammanställningar i nästa kapitel, är den nödvändiga produktionsapparaten i dessa samhällen i stort sett fullt utbyggd. Inom vissa områden och sektorer finns överkapacitet. Sysselsättningen inom tillverkning och godshantering har stagnerat. Ökat antal arbetstillfällen inom en bransch eller region motverkas av minskat antal inom en annan. I efterindustriella samhällen byggs få *helt* nya anläggningar. När nya tillverkande enheter byggs, är det som ersättning för gamla. Administrationen inom företagen växer långsammare än tidigare. Mycket av det vi i dag uppfattar som förändringar och expansion torde inte vara annat än omdispositioner och omfördelningar inom ett befintligt bestånd av anläggningar och verksamheter.

I den beskrivna situationen synes det vara angeläget att ställa sig frågan hur ett utbyggt och väl utvecklat system av företag och hushåll kan tänkas reagera inför en chockartad eller drastisk *förändring i omvärlden*. I den regionala forskningen är det med andra ord viktigt att i dag ta upp spörsmål om *förändringsrisker* och *anpassningsmöjligheter* till behandling. Tänkbara exempel på förändringar i omvärlden kan vara utländsk ekonomisk konkurrens av hittills okänd omfattning eller brist på energi och råvaror. Många anser också att långt gången miljöförstöring kräver radikala förändringar och anpassning.

Forskargruppens i ekonomisk geografi intresse för frågan om fasta förbindelser över Öresund skall ses mot denna bakgrund. Gruppen går till verket i tron att bro- och tunnelbyggen av det slag det här är fråga om mellan två länder innebär en ganska genomgripande förändring av gammal miljö och av företagens och hushållens situation i Öresundsregionen. Syftet med denna rapport är just att visa om detta antagande är riktigt. Målet är att i ett första steg visa vilka och hur stora förändringar för företag och hushåll som kan bli följden av fasta förbindelser. I ett andra steg gäller det att bedöma hur berörda beslutsfattare och hushållsmedlemmar kan tänkas reagera och anpassa sig till de förändringar som inträffar.

2 Situationsbeskrivning[1]

Framställningen i detta kapitel kan ses som en allmän bakgrund till de undersökningar som kommer att redovisas i rapportens följande delar. Syftet är att ge läsaren en *översiktlig orientering* om bebyggelse och näringsliv inom den danska och svenska delen av Öresundsregionen. Översikten inleds med en mycket kort beskrivning av bosättningsmönstren. En konventionell redogörelse för näringslivets sammansättning och utveckling hålls också mycket kort. Men sedan vidgas framställningen något, när ett mera funktionellt synsätt på sysselsättningen presenteras. Utvecklingen kring Öresund tas då upp i nationella perspektiv. Kapitlet avslutas med en redovisning av olika former av kontakter och transporter som i dag förekommer mellan den danska och svenska delen av Öresundsregionen.

2.1 Befolkning och näringsliv kring Öresund

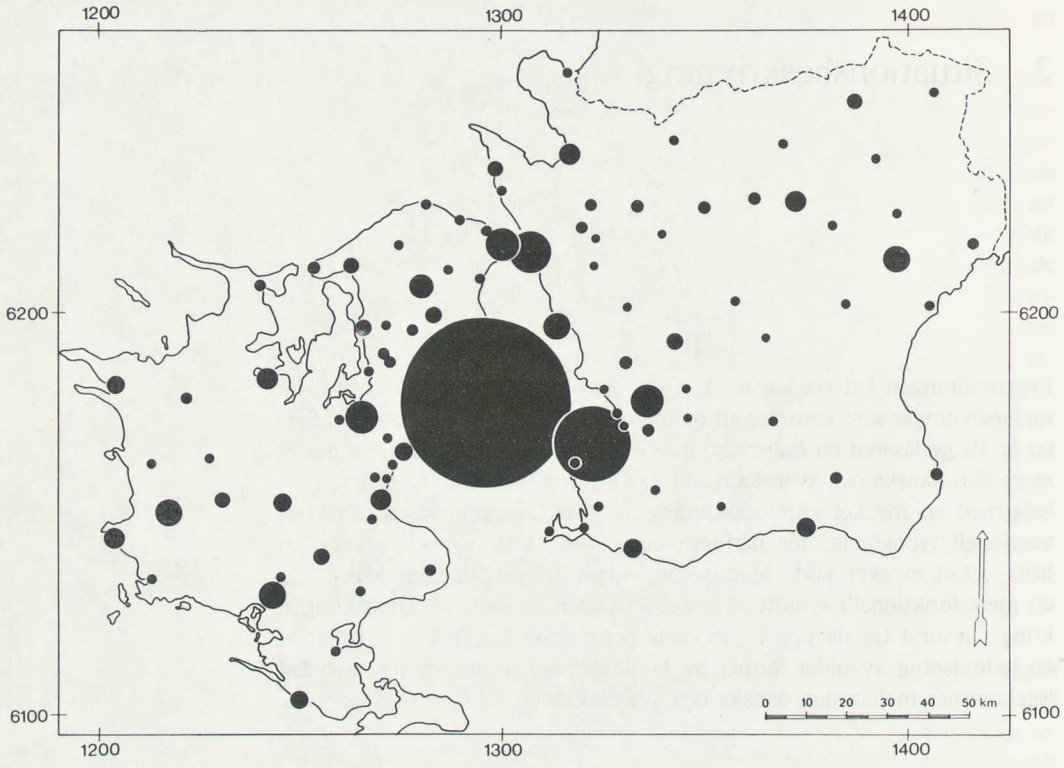
2.1.1 *Bosättning*

År 1975 bodde i Öresundsregionen ca 3,3 miljoner människor, 2,3 miljoner på den danska och 1,0 miljoner på den svenska sidan av sundet. Ingen annanstans i Norden finns så mycket folk på motsvarande yta. Folktätheten är störst längs Öresunds kuster. Ungefär 70 procent av befolkningen finns inom två mil breda zoner längs dessa. På längre avstånd från sundet avtar befolkningstätheten och särskilt de östra delarna av Skåne framstår närmast som glesbygd i ett kontinentalt eller västeuropeiskt perspektiv. (För närmare detaljer beträffande befolkningsfördelningen, se figur 4:2 s. 60).

Närmare 90 procent av regionens befolkning bor i tätorter, dvs. bebyggelsekoncentrationer med minst 200 invånare. Bland dessa har de större orterna markerats på figur 2:1. För en ytterligare orientering har större vägar och bebyggda arealer markerats på figur 2:2. I anslutning till denna figur kan därvid nämnas att den bebyggda arealen upptar ca 20 procent av den totala marktillgången i Köpenhamnsregionen. I sydvästra Skåne är motsvarande siffra 10 procent och i det inre av landskapet bara en à två procent.

Inom Öresundsregionen finns delar av två nationella ortssystem (figur 2:1). På den danska sidan är Köpenhamn exempel på ett nationellt och i vissa avseenden internationellt centrum (se t. ex. del IV i denna rapport).

[1] För detta kapitel svarar Kerstin Cederlund.

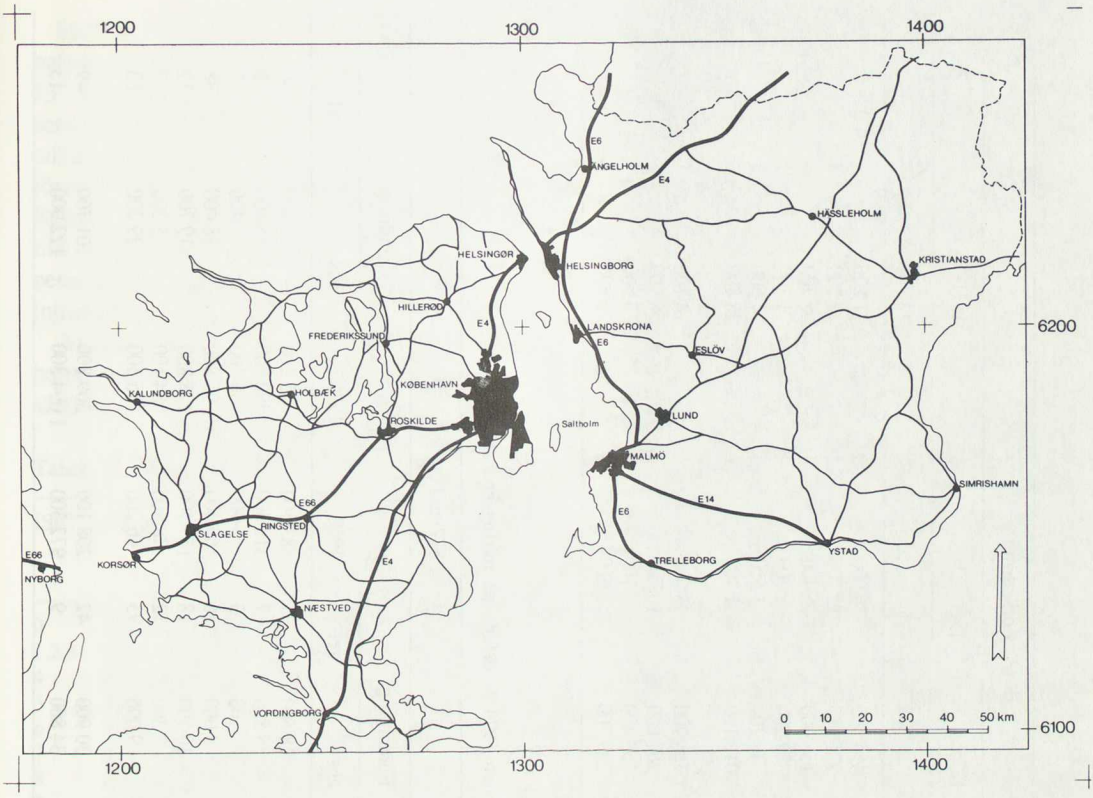


Figur 2:1 Öresundsregionens större tätorter. Cirklarna proportionella mot folkmängden.

Övriga större orter på Själland kan närmast karakteriseras som regionala centra. På svensk sida kan Malmö kallas för subnationellt centrum, dvs. en ort av lägre dignitet i ortshierarkien än Köpenhamn. Storleksmässigt kan Helsingborg benämnas regionalt centrum och övriga större orter i Skåne lokala centra. (Terminologin hämtad från Regional Policy in EFTA 1974 s. 28–29).

Under andra hälften av 1960-talet ökade folkmängden kraftigt både i den danska och den svenska delen av Öresundsregionen. Relativt sett var ökningen störst i sydvästra Skåne, medan befolkningen minskade i de sydöstra delarna. Första hälften av 1970-talet visar en annan bild. Ökningen i regionen som helhet var nu måttlig. Man kan tala om stagnation i regionens centrala delar. (Se tabell 2.1). I t. ex. Malmö och Köpenhamns kommuner minskade befolkningen påtagligt under första delen av 70–talet.

För Skånes vidkommande kan denna översiktliga beskrivning kompletteras med en mer detaljerad bild av tätorternas utveckling under två femårsperioder som omfattar 1960–65 och 1970–75. Totalt ökade drygt 200 skånska tätorters andel av landskapets befolkning från 75 till drygt 85 procent mellan 1960 och 1975. Under båda perioderna ökade folkmängden i tätorter i landskapets västra delar, medan folkminskning drabbade orter i de östra delarna. Men det finns en väsentlig skillnad mellan de två perioderna. Under första hälften av 60-talet växte alla större orter i västra Skåne och framför allt små orter alldeles inpå dessa. Under första hälften av 70-talet upphörde de flesta större orterna att växa. I stället ökade be-



Figur 2:2 Större vägar och bebyggda arealer kring Öresund.

folkningen i mindre orter på pendlingsavstånd. Den senare perioden kännetecknades således av ändrat bosättningsmönster och ökad pendlingsbenägenhet i Skåne. Bidragande orsaker till denna utveckling torde ha varit markbrist inom de stora orterna och förkortade arbetstider. Förändringarna återspeglas också i ökat bilägande, större rörlighet och ökat transportarbete. (Lewan 1967 och 1976.)

2.1.2 *Förvärvsarbete*

Offentlig statistik som visar sysselsättningens sammansättning på Själland finns att tillgå i danska folkräkningar från 1960 och 1970. Svenska folkräkningar finns från 1960, 1965, 1970 och 1975 (den senare ännu ej publicerad). Dessa kan användas för att beskriva situationen i Skåne. Tabell 2.2 bygger på folkräkningsmaterial från 1960 och 1970 och visar antalet förvärvsarbetande i Skåne och på Själland fördelade på åtta näringsgrenar. Själland hade både 1960 och 1970 ungefär två och en halv gång så många arbetstillfällen som de båda Skånelänen tillsammans. Själlands dominans var särskilt påtaglig när det gällde typiska storstadsnäringar, t. ex. bank- och försäkringsverksamhet, offentlig förvaltning och tjänster, samfärdsel, handel, restauranger och hotell. Skillnaden mellan Skåne och Själland var mindre när det gällde tillverkningsindustrins omfattning. Sysselsättningen inom jordbruk och skogsbruk omfattade i Skåne ungefär 80 procent av motsvarande sysselsättning på Själland år 1970.

Tabell 2.1 Befolkningsförändringar 1965-75 i Skåne och på Själland

Område	Folkmängd			Förändring			
	1965	1970	1975	1966–70		1971–75	
				abs	rel	abs	rel
Sydvästra Skåne	406 500	442 500	454 300	36 000	9	11 800	3
Nordvästra Skåne	249 500	262 200	271 400	12 700	5	9 200	4
Nordöstra Skåne	145 400	150 800	156 000	5 400	4	5 200	3
Sydöstra Skåne	84 700	81 100	82 200	– 3 600	– 4	1 100	1
Mellanskåne	45 200	46 700	48 200	1 500	3	1 500	3
Hela Skåne	931 400	983 300	1 012 100	51 900	6	28 800	3
Huvudstadsregionen	1 677 600	1 752 600	1 766 700	75 000	4	14 100	1
Västsjälland	248 400	259 100	267 600	10 700	4	8 500	3
Storström	252 500	252 400	255 400	– 100	—	3 000	1
Hela Själland	2 178 500	2 264 100	2 289 700	85 600	4	25 600	1

Tabell 2.2 Förvärvsarbetande befolkning i Skåne och på Själland 1960 och 1970 fördelade på näringsgrenar

ISIC	Näringsgren	Skåne				Själland			
				Förändring				Förändring	
		1960	1970	abs	rel	1960	1970	abs	rel
0	Jordbruk, skogsbruk m. m.	59 800	41 200	– 18 600	– 31	88 500	53 100	– 35 400	– 40
1, 2, 3	Gruvor, tillverkningsindustri	133 800	125 000	– 8 800	– 7	316 300	290 900	– 25 400	– 8
4	El-, gas- och vattenverk	3 100	3 200	100	3	5 900	6 300	400	7
5	Byggnadsindustri	30 900	38 900	8 000	26	69 400	95 800	26 400	38
6	Handel, restauranger och hotell	58 200	68 700	10 500	18	159 100	178 800	19 700	12
7	Samfärdsel, post och televerk	27 700	31 000	3 300	12	78 800	84 100	5 300	7
8	Bank- och försäkringsverksamhet	9 700	18 700	9 000	93	46 200	75 500	29 300	63
9	Offentlig förvaltning och tjänster m. m.	74 300	105 200	30 900	42	208 100	309 800	101 700	49
0–9	Samtliga näringsgrenar	397 200	432 000	34 800	9	972 300	1 094 300	122 000	13

Mellan folkräkningarna ökade antalet förvärvsarbetande i den svenska halvan av Öresundsregionen med nio procent, i den danska halvan med 13. Som jämförelse kan nämnas att antalet förvärvsarbetande i Sverige som helhet samtidigt ökade med bara ett par procent. Utvecklingen inom olika näringsgrenar var ganska likartad på båda sidor om Öresund. Antalet förvärvsarbetande inom jordbruket minskade drastiskt, särskilt på Själland. Relativt sett minskade sysselsättningen inom tillverkningsindustrin i samma omfattning på båda sidor, en minskning som under 60-talet kompenserades av en kraftig ökning av antalet arbetstillfällen inom byggnadsindustrin.

Antalet anställda växte betydligt inom handel, restauranger, hotell, bank- och försäkringsverksamhet. Mest ökade den offentliga förvaltningen, särskilt på dansk sida.

Tabell 2.3 Förvärvsarbetande i Skåne 1975

ISIC	Näringsgren	1975	Förändring 1970–75	
			abs	rel
0	Jordbruk, skogsbruk m. m.	34 700	– 6 500	– 16
1,2,3	Gruvor, tillverkningsindustri	123 900	– 1 100	– 1
4	El-, gas- och vattenverk	3 800	600	19
5	Byggnadsindustri	33 800	– 5 100	– 13
6	Handel, restauranger och hotell	67 900	– 800	– 1
7	Samfärdsel, post och televerk	33 800	2 800	9
8	Bank- och försäkringsverksamhet	22 100	3 400	18
9	Offentlig förvaltning, tjänster m. m.	122 600	17 400	17
0–9	Samtliga näringsgrenar	442 600	10 600	2

Som nämndes ovan, genomfördes en folkräkning i Sverige även 1975, däremot inte i Danmark. Ur den svenska räkningen har de uppgifter som redovisas i tabell 2.3 hämtats. Av tabellen framgår att sysselsättningen i Skåne stagnerade under första hälften av 70-talet. Minskningen fortsatte inom jordbruket om än i lägre takt. Detsamma gällde tillverkningsindustrin. Dessutom minskade nu även antalet arbetstillfällen inom den tidigare expansiva byggnadsindustrin. Inom utpräglade servicenäringar och offentlig förvaltning dämpades tillväxttakten.

Tabell 2.4 omfattar antalet sysselsatta inom tillverkningsindustrin i Skåne och på Själland. Tabellen bygger på den officiella industristatistiken i Sverige och Danmark, vilken i princip upptar alla arbetsställen med minst fem sysselsatta. Åren 1964-1974 är den senaste tioårsperiod för vilken denna statistik kan redovisas. Metall- och verkstadsindustrin är den i särklass största industribranschen både i Skåne och på Själland. Inom denna finns på båda sidor om sundet varvsindustrin, som med sina underleverantörer har en mycket dominerande ställning i Öresundsregionen. Inom metall- och verkstadsindustrin minskade antalet anställda under perioden 1964-1974, särskilt markant på den danska sidan av Öresund. Livsmedelsindustrin är den näst största industrigrenen i området. Den uppvisade på svensk sida en viss ökning, på dansk en mindre minskning.

Tabell 2.4 Antal sysselsatta inom tillverkningsindustri i Skåne och på Själland fördelade på industrigrupper

SNI	Näringsgren	Skåne				Själland			
				Förändring				Förändring	
		1964	1974	abs	rel	1964	1974	abs	rel
31	Livsmedelsindustri	17 400	18 400	1 000	6	33 800	30 000	– 3 800	– 11
32	Tekoindustri	16 600	8 200	– 8 400	– 51	23 800	7 800	– 16 000	– 67
33	Träindustri	6 200	6 300	100	2	10 400	6 600	– 3 800	– 37
34	Pappers- och grafisk industri	12 700	12 300	– 400	– 3	25 900	23 000	– 2 900	– 11
35	Kemisk industri	16 600	17 500	900	5	19 800	24 100	4 300	22
29, 36	Jord- och stenindustri	9 900	8 500	– 1 400	– 14	14 500	14 000	– 500	– 3
37, 38, 39	Metall- och verkstadsindustri m. m.	42 600	39 900	– 2 700	– 6	100 600	85 700	– 14 900	– 15
Summa		122 000	111 100	– 10 900	– 9	228 800	191 200	– 37 600	– 16

En mycket kännbar tillbakagång drabbade under den aktuella tioårsperioden tekoindustrin. Antalet arbetstillfällen inom denna industri minskade med över 8 000 eller 51 procent i Skåne och med 16 000 eller 67 procent på Själland. Tekoindustrin hör i dag inte längre till de stora industrigrenarna i området. Kemisk industri är enligt tabellen den enda bransch med sysselsättningsökning både på svensk och dansk sida av Öresund.

2.2 Nya drag i förvärvsarbetets regionala organisation

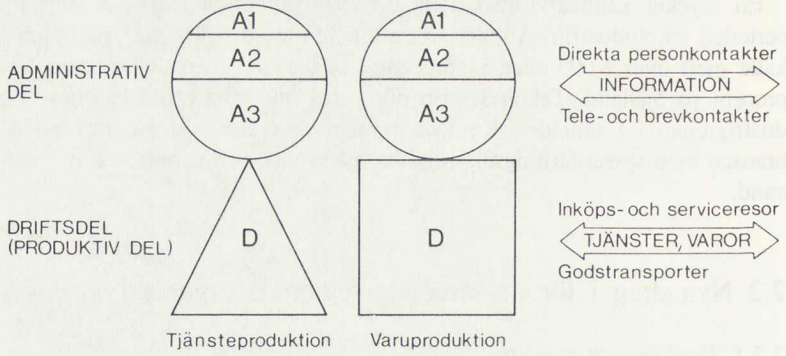
2.2.1 *Funktionellt synsätt*

Beskrivningar av sysselsättningens sammansättning och förändringar som lämnades i föregående avsnitt baserades på konventionella klassificeringsprinciper. Dessa bygger på näringsgrens- och branschbegrepp. I folk- och bostadsräkningarna bestäms näringsgrenstillhörigheten för varje förvärvsarbetande person av företagets, institutionens eller myndighetens huvudsakliga verksamhet vid det *verksamhetsställe* (arbetsställe), där personen utfört sitt arbete under räkningsveckan. (Se t. ex. tabell 2.2 s. 24). I industristatistiken tillämpas en ren varuklassificeringsprincip. Enskilda arbetsställen och alla anställda vid dessa hänförs till en viss bransch (industrigrupp) med ledning av de produkter som framställs vid arbetsstället eller inom det företag detta tillhör. I regel är slutprodukten avgörande för klassificeringen. (Se t. ex. tabell 2.4, s. 26). Vid de indelningar som tillämpas i folkräkningar och industristatistik tas således ingen hänsyn till att arbetsuppgifterna vid ett och samma arbetsställe kan vara väsentligt olika för olika grupper av anställda. Motsvarande indelningsprinciper tillämpas i offentlig statistik runt om i världen.

Ett funktionellt synsätt på sysselsättningen innebär att man tar hänsyn till att arbetsuppgifterna inom ett och samma arbetsställe är olika. Detta är väsentligt, då arbetsdelningen och specialiseringen även inom det enskilda företaget och dess arbetsställen i dag i många fall gått mycket långt. Utmärkande drag i den utveckling mot ökad arbetsdelning och specialisering som ägt rum i samhällen efter andra världskriget kan inte ingående studeras utan att de sysselsatta grupperas i *arbetsfunktioner*.

Figur 2:3 visar två arbetsställen. Ett av dessa representerar ett serviceföretag (tjänsteproduktion), det andra ett företag inom tillverkningsindustrin (varuproduktion). Principskissen kan användas för att beskriva enheter inom såväl den privata som den offentliga sektorn. Cirklarna föreställer företagens administrativa delar, triangeln respektive kvadraten företagens driftsdelar eller produktiva delar (jfr figur 1:1, s. 18). Proportionerna mellan administrativa delar och driftsdelar växlar mellan olika organisationer. Rena förvaltningsorgan består enbart av cirklar, medan rena försäljningsställen, lagerenheter och verkstäder nästan uteslutande består av trianglar eller kvadrater.

De anställdas *arbetsuppgifter* inom företaget är den ena utgångspunkten för den funktionella indelningen. Den administrativa delen rymmer styrande och administrerande arbetsuppgifter. Befattningshavare i administra-



Figur 2:3 Funktionell indelning av två företag.

tiva funktioner på hög nivå svarar för beslutsfattande, planering, förhandling, spaning och produktutveckling etc. I figuren betecknas dessa A1. Skiktet A2 innehåller kontroll, arbetsledning, informationsbehandling och service till A1 etc. Skiktet A3 omfattar kameralt arbete, rutinartat kontorsarbete, service till A1 och A2 etc. D står för företagens driftsdelar. Inom t. ex. tillverkningsindustrin arbetar personalen inom driftsdelarna huvudsakligen med godshantering. Ofta är det fråga om arbete på verkstadsgolvet. Inom serviceföretag består driftsdelarna av vårdpersonal, butiksanställda, reparatörer, installatörer, chaufförer, för att ta några exempel. Det bör i detta sammanhang påpekas, att gränsdragningen mellan administrativa funktioner och vissa serviceföretags driftsfunktioner ofta är besvärlig.

Den andra utgångspunkten för den funktionella indelningen är den *kontaktform* som i första hand länkar en arbetsfunktion till dess omgivning (se kontaktformerna till höger i figur 2:3). De administrativa funktionerna svarar för informationsutbytet mellan företag och andra organisationer. De länkas således samman av informationsflöden i olika riktningar. A1-funktionerna är i första hand beroende av direkta personkontakter. Undersökningar som gjorts visar, att särskilt denna grupp av befattningshavare inom industriföretag, serviceföretag och offentliga förvaltningar är involverade i ett synnerligen omfattande kontaktarbete. De ägnar i genomsnitt mellan 30 och 50 timmar i veckan åt direkta personkontakter, somliga över 60 timmar (restider men inte förberedelsetider inräknade). I sitt kontaktarbete svarar de för en betydande del av trafiken i stora stadsregioners centrala delar och står för i runt tal 80 procent av persontrafiken med flyg och expresståg.

A2-funktionerna har ett kontaktarbete av mindre omfattning, 10-30 timmar i veckan. A3 har förhållandevis få direkta personkontakter utanför det egna arbetsstället. Inom funktionsgrupperna A2 och A3 är tele- och brevkontakterna de kvantitativt sett viktigaste kontaktformerna.

Driftsfunktionerna (D i figur 2:3) i varuproducerande företag länkas samman av godstransporter. Serviceföretagens och detaljhandelsföretagens driftsdelar är länkade till företag och hushåll i omgivningen genom service- och inköpsresor. (För en närmare presentation av antydda indelningsprinciper och undersökningsresultat se t. ex. Engström 1970, Hedberg 1970, Sahlberg 1970 och Törnqvist 1970).

Som bakgrund till en analys av sysselsättningens funktionella sammansättning i Öresundsregionen krävs en mer allmän översikt. Den inleds med en beskrivning av några generella utvecklingsdrag, varpå följer korta översikter över utvecklingsdrag i Sverige och Danmark.

2.2.2 *Generella drag i utvecklingen*

Det funktionella synsättet är väsentligt för en djupare förståelse av den sysselsättningsstruktur och regionala arbetsdelning som håller på att växa fram i en rad länder runt om i världen. De representerar samhällen som ibland kallas *efterindustriella*, t. ex. USA, Japan, Canada, Schweiz, Storbritannien, Västtyskland, Frankrike, Beneluxstaterna och länderna i Skandinavien. Dessa länder genomgick under tidigare eller senare skeden av 1800-talet fram till tiden för andra världskrigets utbrott (i vissa fall något tidigare) en genomgripande förvandling från agrara till industriella samhällen. Efter kriget började sedan de efterindustriella samhällena växa fram. Sysselsättningens tyngdpunkt började förskjutas från varuproduktion till tjänsteproduktion. Företagens administrativa funktioner (A i figur 2:3) började växa på de produktiva delarnas bekostnad (D i figur 2:3).

Sannolikt kommer de antydda förändringarna av sysselsättningsstrukturen att accentueras i framtiden. Insamlings- och tillverkningsfunktioner kommer att behöva allt färre sysselsatta. Serviceverksamheter som kräver personlig omvårdnad med direkta personkontakter kommer att engagera en allt större del av arbetskraften. Mycket kraftigt kommer sysselsättningen att öka inom de administrativa funktioner som karakteriseras av komplicerad informationsbehandling, beslutsfattande, planläggning, forskning och produktutveckling.

Hittills har de beskrivna strukturförändringarna gått hand i hand med en omfattande koncentration av arbetstillfällen och bosättning till stora stadsregioner runt om i världen. Världsstädernas tillväxt under 50- och 60-talen var till stor del en följd av servicefunktionernas och de administrativa funktionernas starka expansion. Till de stora stadsregionerna koncentrerades företagens huvudkontor. Där samlades den administrativa personalen och ledningen för intresseorganisationer, finansorgan samt betydande delar av den växande offentliga förvaltningen. Kring dessa konglomerat av styrenheter fylkades alla upptänkliga former av service, radio- och TV-företag, tidningar och bokförlag etc.

Den beskrivna utvecklingen återspeglar en arbetsorganisation som bygger på långt driven specialisering och arbetsdelning. Till följd härav har också det ömsesidiga beroendet mellan olika arbetsfunktioner ökat väsentligt. Den funktionella specialiseringen motsvaras av en regional differentiering. Därför fungerar dagens samhälle inte utan ständiga transporter av gods, personer och meddelanden.

Mot bakgrund av den beskrivna utvecklingen och inför de undersökningar som skall redovisas i denna rapport är det väsentligt att ännu en gång observera de olika former av transporter och flöden som länkar samman olika arbetsfunktioner i dagens samhälle (till höger i figur 2:3). I äldre lokaliseringsundersökningar ägnades godstransporter och kostnader för dessa stor uppmärksamhet. Senare visade studier av köpvanor och ser-

viceresor att människor ofta är svårare att transportera än gods. Under senare år har ett intresse växt fram för närmare studier av de informationsflöden som länkar samman de allt mer dominerande styrande och administrerande verksamheterna i samhället. Särskild uppmärksamhet har därvid ägnats de mycket tidskrävande och för tidsavstånd känsliga direkta personkontakterna.

De drag i utvecklingen som tecknats förefaller vara generella. Som närmare skall beröras i nästa avsnitt, har undersökningarna av den regionala arbetsorganisationen och olika beroendeförhållanden i samhället studerats ingående i Sverige. Det finns emellertid rader av undersökningar som visat att de utvecklingsdrag som tecknats i detta avsnitt är representativa för områden och länder runt om i världen. För en närmare presentation av dessa hänvisas till följande arbeten:

Generella drag i dagens och morgondagens samhälle tecknas i bl. a. Mc Daniel, Hurst 1968; Gottman 1970; Bell 1967; Fuchs 1968; Kahn, Wiener 1969; Simon 1965; Galbraith 1968 samt Citizen & City in the Year 2000.

Analyser av storstadsregioner i USA och deras sysselsättningsstruktur finns i bl. a. Hoover, Vernon 1959; Chinitz 1960; Robbins, Terleckyj 1960; Vernon 1960 och Gottman 1961, europeiska stadsregioner i Rannells 1956; Wright 1967 och Hall 1966.

Stockholmsregionens struktur och tillväxt har studerats i arbeten av William-Olsson 1966 och Kristensson 1967.

Som exempel på sammanfattningar av arbeten där särskilt kontakter och länkar mellan företag och regioner varit föremål för studier kan nämnas Goddard 1975 och Westway 1974, som i första hand behandlar Storbritannien; Pred 1973, som studerat stadssystemet i USA; Bourne, MacKinnon 1972, som presenterar liknande studier från Kanada och MacKay, Whitlaw 1976, som i samband med migrationsstudier i Australien knutit an till de tankegångar och resultat som redovisats i detta avsnitt.

Studier av näringslivets och stadssystemets förändringar i s. k. utvecklingsländer har visat att koncentrationen av styrande och administrerande verksamheter även där är ett väsentligt inslag i utvecklingen. Gyllström 1977.

2.2.3 *Utvecklingsdrag i Sverige*

Den regionala arbetsfördelningen i Sverige är ett resultat av en förändringsprocess helt i linje med den som generellt beskrevs i föregående avsnitt. Serviceverksamhet liksom administrativa och utpräglat kontaktberoende verksamheter är starkt koncentrerade till landets största stadsregioner (tabell 2.5).

1970 fanns 31 procent av de yrkesverksamma i Stockholms, Göteborgs och Malmö A-regioner. Samtidigt fanns där mellan 56 och 68 procent av den kvalificerade serviceverksamhet som är upptagen i tabell 2.5. Av alla statsanställda tjänstemän och all administrativ personal inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel arbetade 42 respektive 44 procent inom de tre storstadsregionerna. Koncentrationen av de mest kontaktberoende (A1 i figur 2:3) var ännu påtagligare, 47 respektive 48 procent. Som tabellen visar, är det i första hand Stockholmsregionen som utvecklats till styrcentrum på nationell nivå. Statsförvaltningen liksom huvudkontor och administration inom det privata näringslivet finns till ungefär en tred-

Tabell 2.5 Storstadsregionernas relativa andelar av befolkning, yrkesverksamma, administration och vissa serviceverksamheter 1970

Sektorer och befattningsgrupper	Antal hela landet	Procentuell andel			
		Stockholm	Göteborg	Malmö	Övriga riket
Industri och partihandel					
Kontaktberoende (A1)	47 200	30	11	7	52
Tjänstemän totalt (A)	308 500	26	11	7	56
Statsanställda					
Kontaktberoende (A1)	141 200	33	8	6	53
Tjänstemän totalt (A)	371 300	29	8	5	58
Uppdragsverksamhet	74 600	45	12	7	36
Bank- och annan finansverksamhet	37 600	40	10	6	44
Försäkringsverksamhet	27 400	45	8	6	41
Intresseorganisationer	11 300	58	6	4	32
Yrkesverksamma	3 412 700	19	9	6	66
Totalbefolkning	8 091 800	18	8	5	69

(Källa: Material sammanställt ur Engström 1970, Törnqvist 1970 och Engström 1974.)

Tabell 2.6 Relativa sysselsättningsförändringar inom storstadsregionerna under 1960-talet

A-regioner	Befolkning	Yrkesverksamma	Tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel		
			Totalt (A–D)	Tjänstemän (A)	Kontaktberoende (A1)
Stockholm					
1960–65	9	9	4	32	39
1966–70	6	4	9	20	31
Göteborg					
1960–65	9	11	10	28	46
1966–70	8	3	– 6	14	39
Malmö					
1960–65	10	10	8	49	67
1966–70	7	13	– 8	12	22
1971–73	2	0	– 9	4	13
Hela riket					
1960–65	4	4	6	31	37
1966–70	3	1	– 3	13	24
1971–73	4	1	0	4	11

(Källa: Se föregående tabell.)

jedel i det svenska huvudstadsområdet, medan ungefär hälften så stor del finns i Göteborgs- och Malmöregionerna tillsammans.

Tabell 2.6 visar några exempel på utvecklingsdrag som kan sägas vara typiska för 1960-talet i Sverige. Tre drag bör framhållas. För det första ökade sysselsättningen mer i storstadsregionerna än i riket för övrigt. För det andra var det i första hand de administrativa och kontaktberoende

funktionerna inom näringslivet som växte. För det tredje var första hälften av 60-talet mera expansivt än den andra hälften. Kring 1968-69 minskade plötsligt tillväxten. En stagnation inträdde och har, enligt de uppgifter som finns, fortsatt in på 1970-talet. Stagnationen och tillbakagången drabbade i första hand företagens driftsdelar (D i figur 2:3 s. 00). De administrativa funktionerna fortsatte att växa, om än i minskad omfattning. Skillnaden mellan 1960-talets första och andra hälft är som synes (tabell 2.6) särskilt markant inom Malmö A-region. Den skillnad i tillväxttakt mellan 60-talets första och andra hälft som är så påtaglig inom industrin och partihandeln är inte lika tydlig inom den offentliga sektorn. Sysselsättningen inom statliga och kommunala verksamheter har fortsatt att öka kraftigt även under den senare delen av 1960-talet (Engström 1974).

Tabell 2.7 Relativ fördelning mellan A-regioner i Skåne av tjänstemän inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel 1973

A-region	Tjänstemän (A)		Kontaktberoende (A1)	
	Antal	Relativ andel	Antal	Relativ andel
Malmö/Lund/Trelleborg	22 649	57	3 631	60
Helsingborg/Landskrona	9 167	23	1 412	23
Kristianstad	2 912	7	382	6
Hässleholm	2 015	5	272	4
Ängelholm	670	2	60	1
Ystad/Simrishamn	1 256	3	106	2
Eslöv	1 254	3	183	3
Summa	39 923	100	6 046	99

Tabell 2.7 slutligen innehåller en sammanställning av material för Skåne, dvs. det område som tidigare definierats som den svenska delen av Öresundsregionen. Tabellen omfattar tjänstemän inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel. Den visar den absoluta och relativa fördelningen mellan Skånes A-regioner år 1973. Som synes är koncentrationen till Malmö- och Helsingborgsregionerna markant.

2.2.4 *Utvecklingsdrag i Danmark*

Den beskrivna koncentrationen till tre storstadsregioner i Sverige motsvaras i Danmark av en ännu större koncentration till en enda region. I Köpenhamnsregionen[1] bodde 1970 ca 35 procent av Danmarks befolkning och 38 procent av de yrkesverksamma. Över 90 procent av statsförvaltningen fanns i Köpenhamn och i runda tal 60 procent av all kvalificerad service och kulturella aktiviteter av olika slag. Intresseorganisationer, högre utbildning och forskning hade till ca 75 procent eller mer sin verksamhet i den danska huvudstadsregionen (tabell 2.8).

En dansk forskare har försökt tillämpa ett funktionellt synsätt på sysselsättningen inom danskt näringsliv (Søfelde 1976). De danska undersökningarna är inte lika detaljerade som motsvarande svenska men ger en

[1] Huvudstadsregionen som omfattar Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner samt Köpenhamns, Frederiksborgs och Roskilde amtskommuner.

för denna översikt fullt tillfredsställande möjlighet till jämförelser med svenska förhållanden. De mest kontaktberoende arbetsfunktionerna (A1 i figur 2:3, s. 28) motsvaras i den danska undersökningen av s. k. överordnade funktioner. Befattningshavarna inom dessa funktioner fanns år 1970 till 56 procent i Köpenhamnsregionen. Samma år arbetade 64 procent av de mest kontaktintensiva (toppskiktet inom A1) i detta område. (Se vidare tabell 2.8).

Tabell 2.8 Köpenhamnsregionens andel av befolkning, yrkesverksamma, administration och vissa serviceverksamheter 1970

Sektorer och befattningsgrupper	Antal i hela Danmark	Procentuell andel i huvudstadsregionen
Befolkning	4 937 579	35
Förvärvsarbetande	2 292 967	38
Generellt överordnade funktioner (A1)	158 868	56
Särskilt överordnade funktioner	59 957	64
Företagsservice	55 356	59
Finans, försäkring	53 138	54
Statlig forskning	4 195	86
Högre utbildning	10 050	73
Kulturella aktiviteter	11 916	59
Massmedia	17 004	59
Intresseorganisationer m. m	7 944	73
Statsadministration	14 123	91

(Källa: Søfelde 1976.)

I Danmark ökade antalet generellt överordnade befattningshavare (A1) med 63 procent mellan 1960 och 1970. Antalet särskilt överordnade (toppskiktet av A1) steg med 81 procent. Under samma period ökade antalet förvärvsarbetande i Danmark med 14 procent. I Sverige var, som nämnts, ökningstakten störst i början av årtiondet, betydligt mindre under senare delen. I Danmark var förhållandena motsatta. Expansionen var något större under den senare än under den tidigare halvan av 1960-talet. (Se vidare Søfelde 1976.)

2.3 Kontakter och transporter över Öresund

Som redovisats, rymmer den danska halvan av Öresundsregionen (Själland) ca 2,3 miljoner människor, den svenska (Skåne) ca 1,0 miljon. På den danska sidan sundet finns drygt en miljon yrkesverksamma, på den svenska sidan i runt tal hälften så många. Dessa koncentrationer av befolkning och näringsliv bildar ett potentiellt underlag för omfattande kontakter och olika former av transporter. Det fysiska avståndet mellan de två regionhalvorna talar också för ett livligt utbyte av varor och tjänster mellan

företag på båda sidor om sundet liksom för stor pendling och många serviceresor. För att belysa den faktiska situationen har ett omfattande material sammanställts. Det är hämtat från olika undersökningar som genomförts i Sverige i början av 1970-talet samt från trafikräkningar på olika Öresundsbåtar gjorda under 1976.

Tabell 2.9 Tillverkningsindustrins försäljning och inköp av varor och tjänster. Relativ fördelning efter värden. 216 företag i Malmö A-region

Berörda områden	Varor		Tjänster	
	Försäljning	Inköp	Försäljning	Inköp
Egna regionen	25	24	59	61
Grannregionerna	8	11	11	3
Göteborgsregionen	7	4	3	1
Stockholmsregionen	20	9	10	13
Övriga Sverige	14	26	15	15
Danmark	1	3	0,2	1
Övriga utlandet	25	23	1	5
Summa	100	100	99	99

I tabell 2.9 finns material från 216 stora industriföretag i Malmö A-region. Uppgifterna från dessa visar försäljning och inköp av varor liksom försäljning och inköp av tjänster (företagsservice) under ett år. Värdet av denna försäljning och dessa inköp har i tabellen fördelats relativt på olika A-regioner i Sverige och på Danmark och utlandet i övrigt. Varuutbytet sker som synes till ungefär en fjärdedel med kunder och försäljare inom den egna regionen. En annan fjärdedel av utbytet berör utlandet. Inom Sverige går en stor del av försäljningen till Stockholm, medan inköpen till stor del sker i andra delar av landet. Danmark och den danska halvan av Öresundsregionen berörs i mycket liten utsträckning av de skånska företagens handel med varor.

Försäljning och inköp av tjänster är starkt koncentrerade till den egna regionen. Bland enskilda regioner berörs därefter i första hand Stockholmsregionen. När det gäller tjänster utnyttjar företagen i Malmö i förvånansvärt liten grad det utbud och den efterfrågan på service som enligt tidigare redovisningar finns i Köpenhamnsregionen.

Tabell 2.10 är hämtad från en annan undersökning. Den omfattar 101 stora industriföretag i Malmö A-region och visar den viktmässiga fördelningen av varuinköp och försäljning. Den egna regionens dominans är tydlig. Däremot har Stockholmsregionens betydelse som handelspartner reducerats drastiskt. Det är tydligen i första hand högförädlade produkter som de skånska företagen köper och säljer i Stockholm. Särskilt på inköpssidan är övriga utlandet mycket betydelsefullt. Däremot är utbytet med Danmark obetydligt även mätt i vikt.

Tabell 2.10 Tillverkningsindustrins försäljning och inköp av varor. Relativ fördelning efter vikt. 101 företag i Malmö A-region

Berörda områden	Varor	
	Försäljning	Inköp
Egna regionen	47	32
Grannregionerna	9	10
Göteborgsregionen	2	1
Stockholmsregionen	2	1
Övriga Sverige	20	13
Danmark	3	3
Övriga utlandet	17	41
Summa	100	101

Tabell 2.11 Organisationers person- och telekontakter. Relativ fördelning. 13 organisationer med 21 arbetsställen i Malmö A-region

Berörda områden	Personkontakter			Telekontakter
	Industriföretag	Serviceföretag	Totalt inkl. off. sektorn	
Egna regionen	40	51	56	65
Grannregionerna	10	8	10	4
Göteborgsregionen	3	1	2	3
Stockholmsregionen	11	15	10	10
Övriga Sverige	24	21	18	16
Danmark	3	1	1	1
Övriga utlandet	9	3	3	1
Summa	100	100	100	100

Tabell 2.11 är baserad på ett mindre antal typexempel. Materialet har samlats in med hjälp av automatiska trafikavläsare på företagens telefonväxlar och genom att de anställda inom företagen fört kontaktdagböcker under en vecka. Personkontakter tas i första hand inom den egna regionen. Detta betyder dock inte att kontrahenterna i alla dessa fall har sina arbeten inom regionen. Ofta är det fråga om kontrahenter som kommer resande till den studerade regionen. Mellan 10 och 15 procent av Malmöföretagens kontaktresor berör företag och andra organisationer i Stockholm. Samma kontaktmönster är utmärkande för alla regioner i Sverige som tidigare varit föremål för undersökningar (Hedberg 1970, Sahlberg 1969, Törnqvist 1970). Malmöföretagens kontakter med Danmark är anmärkningsvärt få. Tabell 2.11 visar att också telekontakterna är starkt begränsade till den egna regionen. Bland andra regioner dominerar Stockholms A-region. Danmark berörs i ringa omfattning.

Hittills presenterat material visar klart att den inomregionala *organisationstrafik* i form av godstransporter och tjänsteresor som i dag går över Öresund är obetydlig. Frågan är då, vilken annan typ av trafik som kan anses vara av betydelse inom Öresundsregionen.

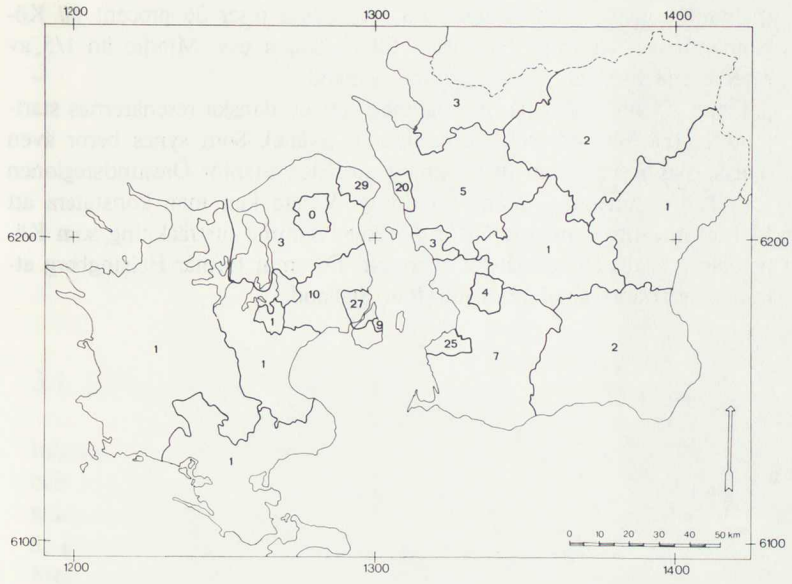
Statistiska centralbyrån i Sverige och Danmarks Statistik har under en sommar- och en höstperiod 1976 samlat in data om färjetrafiken över Öresund. Av dessa undersökningar framgår det huvudsakliga syftet med olika resor. Tabell 2.12 innehåller resultaten från drygt 8 000 enkäter som fyllts i av slumpmässigt utvalda passagerare i båda riktningar över Öresund i juni, juli och augusti samt september, oktober och november.

Tabell 2.12 Syften med resor över Öresund under sommaren och hösten 1976

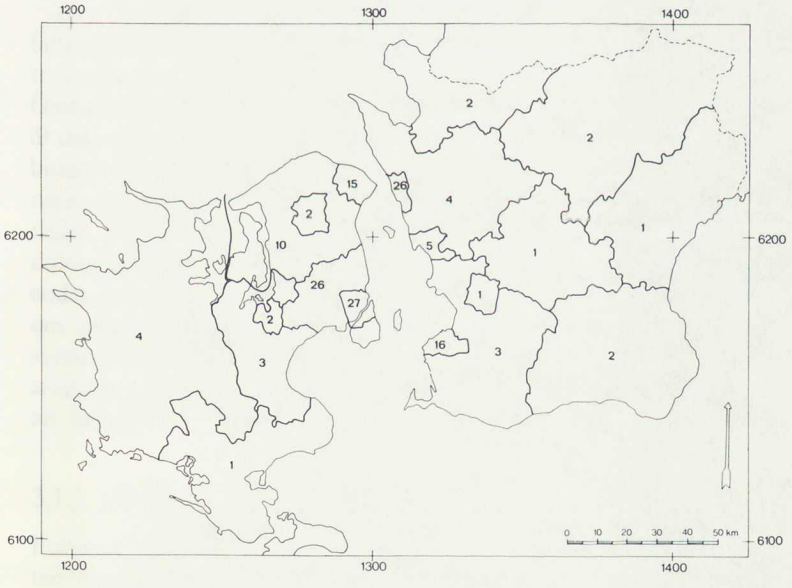
Angivna syften	Juni–augusti			September–november		
	Antal	Andel		Antal	Andel	
Njuta av sjöresan	1 775	31		989	42	
Varuinköp i land i kombination med föregående	732	13		351	15	
Utflyktsresa	1 141	20	92	237	10	84
Besök hos släkt och vänner	276	5		139	6	
Kombination utflykt och besök	405	7		140	6	
Semesterresa	916	16		118	5	
Tjänsteresa	219	4		216	9	
Pendling (daglig)	82	1		66	3	
Pendling (ej daglig)	43	1	8	32	1	17
Hämta/lämna på Kastrup	77	1		14	1	
Annat	96	1		80	3	
Bortfall	1			0		
Summa	5 763	100		2 382	101	

Tendensen är helt klar. Persontrafiken över Öresund sommartid omfattar till övervägande del personer på utflykt och folk som vill njuta av en sjöresa m m. Varuinköp och semesterresor och i vissa fall besök hos släkt och vänner ingår i bilden. Resor av denna typ utgör mer än 90 procent av samtliga. Tjänsteresor och resor till och från arbetet utgör en försvinnande liten del av resandet. Av tjänsteresorna berör i runt tal 16 procent Kastrup, dvs. tjänsteresorna avser mål utanför Öresundsregionen. En del av semesterresorna går också via Kastrup till mål utanför regionen. Under rubriken "Hämta/lämna på Kastrup" ryms enbart de personer som reser för att möta eller vinka av resanden på flygplatsen.

Tabell 2.12 visar också att syftena med resorna under hösten i grova drag är desamma som under sommaren. Som man kan vänta sig, har emellertid de rena fritidsresorna något mindre omfattning under denna del av året, samtidigt som arbets- och tjänsteresorna upptar en relativt sett större andel av resandet. Fortfarande måste dock fritidsresandets dominans sägas vara anmärkningsvärd.



Figur 2:4 Start- och målpunkter för svenska resenärer över Öresund.



Figur 2:5 Start- och målpunkter för danska resenärer över Öresund.

Figurerna 2:4 och 2:5 får avsluta översikten i detta kapitel. Figurerna bygger på samma material som tabell 2.12 och visar de drygt 8 000 resenärernas start och målpunkter inom Öresundsregionen. Figur 2:4 avser svenska resenärer. Siffrorna inom olika områden (A-regioner och i vissa fall kommuner) i Skåne visar den relativa fördelningen av *startpunkter*. Kartan visar således att 25 procent av resenärerna kommer *från* Malmö, 20 procent från Helsingborg osv. Ungefär 1/4 kommer från områden utanför Skåne. Siffrorna inom områden (amt och kommuner) på Själland visar

målpunkterna för samma resenärer. Av dessa reser 36 procent *till* Köpenhamn och Kastrup, 29 procent till Helsingör osv. Mindre än 1/5 av resenärerna besöker platser utanför Själland.

Figur 2:5 innehåller på motsvarande sätt de danska resenärernas startpunkter (på Själland) och målpunkter (i Skåne). Som synes berör även danskarnas resor i liten utsträckning områden utanför Öresundsregionen som den definierats i denna utredning. Vidare kan man konstatera att Malmö inte utgör ett resmål för danskar i samma utsträckning som Köpenhamn utgör ett resmål för svenskar. Däremot förmår Helsingborg attrahera ett stort antal resenärer från Själland.

3 Teoretiska ansatser

3.1 Förutsättningar och hinder för interaktion

Interaktion används som samlande beteckning på alla former av kontakter och transporter som kan tänkas förekomma mellan två geografiskt avgränsade områden. Som framgick av redovisningar i föregående kapitel, är interaktionen mellan Öresundsregionens båda halvor i dag obetydlig. Med tanke på det bestånd av företag och hushåll som finns i området och de produktionsresurser och den marknadspotential som regionen i sin helhet erbjuder är detta anmärkningsvärt, för att inte säga förvånande.

Den primära uppgiften i denna utredning är att bedöma i vilken omfattning fasta förbindelser kan tänkas påverka de framtida kontakterna och transporterna kring Öresund. En naturlig utgångspunkt är då att anta att Öresund i dag utgör ett påtagligt fysiskt transporthinder. Men samtidigt är det uppenbart att det finns en rad andra omständigheter som sannolikt bidrar till att interaktionen har så ringa omfattning. I sundet finns en nationsgräns med allt vad det innebär i form av handelshinder och skillnader i fråga om lagstiftning och institutionella förhållanden. Språk, traditioner, kulturella förhållanden och annat är också olika. Det finns med andra ord många olika utgångspunkter för en analys av drivkrafterna bakom eller hindren för kontakter och transporter över Öresund. Frågan är synnerligen komplicerad. *En kort översikt* över olika synsätt och teoretiska ansatser som förefaller relevanta i sammanhanget kan kanske hjälpa till att bringa reda i problemkomplexet.

3.1.1 *Internationell handelsteori*

I internationell handelsteori behandlas främst varuutbytet mellan hela stater. Andra former av interaktion än de som kan mätas i monetära termer berörs i ringa omfattning. Vidare finns det få exempel på att teorin tillämpats på regional nivå, t. ex. för att förklara handelns omfattning mellan två avgränsande regioner inom en nation eller mellan delområden i skilda länder. Detta hindrar inte att vissa av de resonemang som förs i olika teoretiska framställningar förefaller relevanta även i regionala perspektiv. Den litteratur som behandlar internationell handel är mycket omfattande. Här kan den bara behandlas summariskt och mera i förbigående som en allmän bakgrund till den framställning som senare följer.[1]

Redan under 1600-talets senare hälft och under början av 1700-talet

[1] Översikten följer i huvudsak framställningen i S. Iger, *Den svenska ekonomins internationalisering*. Sekretariatet för framtidsstudier, Stockholm 1976. För bredare och samtidigt mer ingående översikter se t. ex. B. Södersten (red), *Internationell ekonomi*. Stockholm 1969; B. Ohlin, P-O. Hesselbom, P.M. Wijkman (ed.) *The International Allocation of Economic Activity*. Proceedings of a Nobel Symposium held at Stockholm. London 1977.

lades grunden till teorin om komparativa fördelar i utrikeshandeln. Med Adam Smith (1776) och David Ricardo (1821) preciserades tanken om de ekonomiska fördelarna av arbetsdelning mellan nationer. Smith utgick från en ekonomi utan statliga ingrepp och restriktioner, där största möjliga välstånd skapades genom att alla individer fritt tilläts sträva efter sitt eget bästa. Genom konkurrens och fria marknader skulle resurser användas på bästa sätt och en effektiv arbetsdelning uppstå på sikt. Genom att visa att arbetsdelning och specialisering via utbyte kunde ge bägge parter fördelar, och att detta förhållande inte bara gällde inom länderna utan också *mellan* dem, slog man fast den moderna utrikeshandelsteorins grundläggande princip. Ricardo formulerade senare teorin om *komparativa fördelar* och *komparativa kostnader*.

Under 1930-talet kom bl. a. den s. k. neoklassiska pristeorin att påverka den internationella handelsteorins utveckling. Vidare kunde Eli Heckscher och Bertil Ohlin genom att peka på olikheter i *faktortillgångarna* förklara skillnader i produktionsmöjligheter och därmed komparativa fördelar. På samma sätt som individer är utrustade med olika egenskaper och kunskaper, vilket gör dem olika lämpade för olika arbeten, på samma sätt är nationer olika utrustade enligt teorin om faktorproportioner. Nationerna har olika faktortillgångar eller olika produktionsresurser, t. ex. absoluta skillnader när det gäller mineraltillgångar eller relativa skillnader när det gäller kapital och arbete. Teorin förutsätter bl. a. antaganden om fullständig rörlighet för arbete och kapital inom länder men fullständig orörlighet mellan dem. Teorierna om komparativa fördelar och faktorproportioner utgör än i dag hörnstenarna i den neoklassiska utrikeshandelsteorin. Detta trots att verkligheten i flera fall visar på deras bristande förklaringsvärde. Att dessa ekonomiska teorier lyckats överleva så länge har bl. a. tillskrivits deras "analytiska attraktivitet".

Bland synpunkter på den internationella handelns omfattning och riktning som framförts i nyare litteratur märks följande. Stor del av all internationell handel sker i dag mellan länder med likartade tillgångar på produktionsresurser. En allt större del av världshandeln utgörs dessutom av högförädlade industrivaror. Produktionen av dessa är mindre beroende av naturresurser och naturliga förhållanden än produktionen av råvaror och mindre förädlade produkter. Resurstillgångarna är i dag förhållandevis flexibla och utbytbara och kapital och teknologi har blivit rörligare internationellt.

Den teknologiska utvecklingen har bl. a. inneburit att *teknisk och organisatorisk kunskap* blivit allt betydelsefullare resurser i produktionsprocessen. Med andra ord är "humankapitalet" i produktionen i dag viktigare än tidigare. Detta kapital består till stor del av förvärvade egenskaper hos enskilda personer, vilka ofta är lättrörliga internationellt och som ofta kan verka över långa avstånd med hjälp av kommunikationstekniska hjälpmedel.

Forskningen om de internationella koncernernas utveckling är av förhållandevis sent datum. Det var egentligen först de amerikanska dotterbolagens expansion i Europa under 50- och 60-talen som satte fart på denna forskning. I dag spänner teoribildningen på detta område över vida fält. Empiriskt förankrad forskning syftar till att beskriva och förklara de

stora koncernernas *tillväxt- och internationaliseringsmönster*. En annan forskningsgren ägnas företaget som *administrativ organisation*. Ytterligare en annan huvudgren omfattar forskning om relationerna mellan *företagen och nationalstaterna*.

3.1.2 *Handelshinder och handelspolitik*

I en omfattande litteratur rörande internationell handel behandlas inte bara förutsättningarna för handel mellan länder. Där behandlas också de hinder som finns för utbyte av varor och tjänster. Starka krafter verkar i dag för en ekonomisk integration mellan olika länder. Denna integration kan ses som en process, där nationella ekonomier binds samman. Hindren för denna integration kan vara *avståndsberoende* eller *institutionella*. Termen *handelshinder* brukar i detta sammanhang ges en förhållandevis begränsad innebörd.[1] I regel avses med handelshinder endast bestämmelser eller åtgärder vidtagna av offentliga myndigheter. Följande typer av hinder förekommer:

A Direkt kvantitetspåverkande handelshinder
- Importkvoteringar
- Importlicenskrav utan kvotering
- Bilaterala avtal om exportbegränsning
- Importförbud
- Restriktioner på köp och försäljning av valuta
- Unilaterala exportbegränsningar

B Direkt pris- eller kostnadspåverkande handelshinder
- Tullar
- Importavgifter
- Anti-dumpningsavgifter
- Importdepositioner
- Exportsubventioner
- Subventioner till inhemsk produktion

Vid sidan av dessa direkta handelshinder finns det rader av åtgärder som har andra huvudsyften men som kan få handelshindrande biverkningar. Som exempel kan nämnas förbrukningsskatter, statlig inköpspolitik och nationella föreskrifter för produktutformning.

I en ekonomisk integrationsprocess rivs dessa handelshinder succesivt ner. Institutionella stadier i denna process är: 1. *Frihandelsområdet*, där tullarna mellan de deltagande länderna är avskaffade, men varje land har kvar sina tullar gentemot tredje land; 2. *Tullunionen*, där man också har en gemensam tullmur mot omvärlden; 3. *Gemensam marknad*, där man dessutom har avskaffat restriktionerna för kapitalrörelser och migration mellan länderna; 4. *Ekonomisk union*, som dessutom förutsätter en harmonisering av den nationella ekonomiska politiken mellan länderna; samt 5. *Fullständig ekonomisk integration* med gemensam valuta, gemensam ekonomisk politik och övernationella styrande organ. (Balassa 1961.)

Under efterkrigstiden har det internationella handelsutbytet ökat snabbt. Sannolikt har den ökade integrationen mellan industriländerna i form av

[1] Framställningen i detta avsnitt följer i huvudsak L. Lundberg, *Handelshinder och handelspolitik*. Stockholm 1976.

att tullar och kvoteringar eliminerats spelat en viktig roll för denna utveckling. Liberaliseringen av handeln under efterkrigstiden har skett både på multilateral basis och inom regionala block. Försöken att skapa en nordisk tullunion misslyckades i början av 1950-talet, försöken att skapa en gemensam nordisk marknad i början på 1970-talet. I stället kom tillkomsten av EEC och EFTA under 1960-talet att påverka de nordiska ländernas situation.

Både Danmark och Sverige var tidigare medlemmar i EFTA, ett frihandelsområde enligt ovan återgiven terminologi. Den 1 januari 1973 ändrades situationen. Danmark inträdde i den europeiska gemenskapen (EG), en gemensam marknad enligt gängse terminologi. Sverige stannade utanför. Genom speciella handelsavtal mellan EG och Sverige kan denna förändring dock knappast sägas ha inneburit att handelshindren mellan Danmark och Sverige blivit större. I stället har t. ex. tullar på olika varor gradvis avvecklats för att vara helt försvunna den 1 juli 1977. *De handelshinder* av anfört slag *som* sedan *återstår torde vara av ringa betydelse för handelsutbytet mellan Danmark och Sverige.*[1]

3.1.3 *Geografisk interaktionsteori*

I geografisk litteratur finns exempel på studier av alla upptänkliga former av interaktion. Bland dessa kan nämnas migration, pendling, inköps- och serviceresor, brevkontakter, telekontakter, telegramtrafik, direkta personkontakter, tidningsspridning, godstransporter och betalningsströmmar. Generellt kan sägas att geografernas interaktionsstudier är mer mikrobetonade och samtidigt mer individorienterade än de handelsteoretiska arbeten som redovisades i föregående avsnitt. De studier som finns har ofta gällt hur t. ex. servicebudet i en ort övar inflytande på en omgivande landsbygd. Studier av individuella beteenden har ofta lagts till grund för indelningar av områden i s. k. funktionella eller centrerade regioner, vilka var för sig består av en centralort med dess omland.

Enligt kända teorier är interaktionen mellan t. ex. två orter eller regioner beroende av:[2]

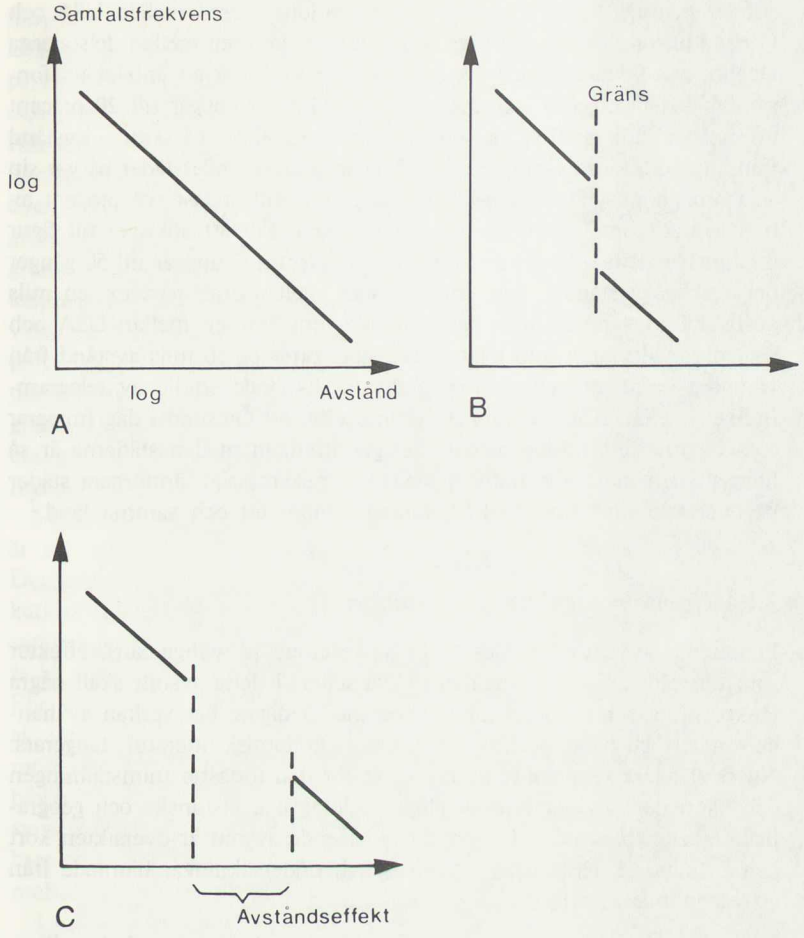
1 Regionernas komplementaritet (Complementarity)
2 Mellanliggande möjligheter (Intervening Opportunities)
3 Avståndsfriktionen (Transferability)

Termen komplementaritet avser arbetsdelning mellan regioner eller regional specialisering. Den leder tanken till den internationella handelsteorins begrepp komparativa fördelar, komparativa kostnader och olikheter i faktortillgångar. Med mellanliggande möjligheter menas att vid en diskussion av interaktionen mellan två regioner eller orter måste hänsyn alltid tas till att en tredje, en fjärde osv. ort eller region i grannskapet kan tänkas öva inflytande på det förstnämnda parets inbördes förhållande.

Frågan hur avstånd och transportmöjligheter påverkar interaktionens omfattning spelar en central roll i geografisk interaktionsteori. Mest känd torde den s. k. gravitationsmodellen vara. Den visar hur en orts inflytande står i direkt förhållande till ortens storlek eller centralitet och i omvänt

[1] Frågan utreds närmare i den s. k. *Olikhetsstudien*. Bilaga A till de danska och svenska öresundsdelegationernas betänkande, SOU 1978:19.

[2] E. Ullman, The Role of Transportation and the Bases for Interaction, *Man's Role in Changing the Face of the Earth*. Chicago 1956.



Figur 3:1 Nationsgräns som exempel på kontaktbarriär.

förhållande till avståndet från orten. Gravitationsmodellen har bl. a. kommit till flitig användning i trafikprognoser.[1]

Olika former av barriäreffekter har behandlats i geografisk litteratur. Bland kända arbeten märks Torsten Hägerstrands studier av hur t. ex. sjöar, skogs-och bergsområden verkar som mer eller mindre genomsläppliga barriärer ("defektstråk") för informationsspridningen inom ett område. August Lösch har i ett klassiskt arbete studerat hur gränsen mellan USA och Mexiko påverkar varuflöden och därmed lokaliseringsförutsättningarna i en gränszon. Lösch lanserar därvid idén att en politisk gräns ger samma effekt som om man förlänger avståndet mellan två intill varandra liggande områden.[2] Samma eller liknande tankegångar har framförts och testats i andra undersökningar. I figur 3:1 visar diagram A hur telefonsamtalsfrekvensen till och från en ort som befinner sig i origo avtar med avståndet från denna. Diagram B visar effekten av en nationsgräns. Vid denna faller samtalsfrekvensen drastiskt. Effekten blir densamma som om avståndet mellan områden på sidorna om gränsen ökas på det sätt som diagram C visar.[3]

[1] Litteraturen på området är mycket omfattande. För en översiktlig introduktion se t. ex. R. Abler, J. Adams, P. Gould, *Spatial Organization*. Englewood Cliffs 1971.

[2] T. Hägerstrand, *Innovationsförloppet ur korologisk synpunkt*. Lund 1953. A. Lösch, *The Economics of Location*. New Haven 1954.

[3] Se t. ex. J. Nystuen, Boundary Shapes and Boundary Problems, *Peace Research Society Papers*, VIII, 1967.

Som exempel kan anföras effekten av nationsgränsen mellan USA och Canada liksom av den språkliga och kulturella gränsen mellan delstaterna Quebec och Ontario. Undersökningar som gjorts visar att antalet telefonsamtal mellan en stad i Quebec och en i Ontario uppgår till 20 procent av motsvarande antal samtal mellan lika stora städer på samma avstånd från varandra inom samma delstat. Mellan motsvarande städer på var sin sida om nationsgränsen uppgår antalet samtal till endast två procent av motsvarande antal inom ett och samma land. För att anknyta till figur 3:1 innebär detta att "avståndseffekten" i diagram C uppgår till 50 gånger det verkliga avståndet. Dvs. interaktionen mellan orter på t. ex. en mils avstånd från varandra men på olika sidor om gränsen mellan USA och Canada är lika liten som mellan lika stora orter på 50 mils avstånd från varandra inom ett och samma land.[1] En liknande studie av telegramtrafiken mellan Köpenhamn och Malmö visar att Öresund i dag fungerar som en mycket påtaglig barriär. Telegramtrafiken mellan städerna är så liten att den motsvarar trafiken mellan storleksmässigt jämförbara städer på över 800 mils avstånd från varandra inom ett och samma land.[2]

3.1.4 *Gränsområden och statsterritorier*

Föregående avsnitt avslutades med några exempel på tydliga barriäreffekter som uppträder vid en gräns mellan två stater. I detta avsnitt skall några tänkbara orsaker till dessa effekter beröras. Tidigare har verkan av handelshinder och handelspolitik, beskrivna i ekonomisk litteratur, tangerats. Nu skall några synpunkter av betydelse för den fortsatta framställningen och hämtade från statsvetenskapliga, sociologiska, historiska och geografiska arbeten behandlas. Liksom i ovanstående avsnitt är översikten kort och i huvudsak baserad på referenser och undersökningar hämtade från ett bland många arbeten.[3]

Pendling över statsgränser har undersökts i ganska många arbeten. Bl. a. har gränsområden mellan USA och Canada studerats i detta avseende. Vidare har arbetsresorna mellan å ena sidan Västtyskland och å andra sidan Österrike, Schweiz och Danmark kartlagts. Pendlingen mellan Nederländerna och Belgien, mellan Belgien och Frankrike samt mellan Frankrike och Schweiz är också känd. Slutligen kan nämnas de studier av arbetsresor mellan gränsområden i Sverige och Norge som gjordes i början på 1970-talet (Lundén 1973).

Andra exempel på gränsstudier har gällt *direkta personkontakter, telekontakter, godstransporter* och *inköpsresor* över statsgränser på några ställen i Norden, i Väst- och Sydeuropa samt i Amerika. Nämnda studier visar klart att nationsgränser nästan utan undantag skapar "*svaghetszoner*" i kontakt- och transporthänseende. Ortssystemen i två intill varandra liggande stater överlappar sällan varandra. De nationella ortssystemen är relativt slutna mot omvärlden. Dvs. kontakter och transporter som berör orter och områden utefter en statsgräns är huvudsakligen riktade *inåt* mot ett eller flera nationella centra, i liten utsträckning *utåt* över en gräns.

En av orsakerna till antydda förhållanden kan hänga samman med *transport- och kommunikationssystemens uppbyggnad*. Ofta är transport- och kom-

[1] R. Mackay, The Interactance Hypothesis and Boundaries in Canada, *Canadian Geographer* 11, 1958.

[2] O. Jonsson, J. Kock, A-C, Åquist, *Interaktion över en politisk gräns.* Lund 1975.

[3] I detta fall T. Lundén, *Individens rumsliga beteende i ett gränsområde.* Stockholm 1973.

munikationsmöjligheterna över gränser mellan beslutsterritorier dåliga. Den gamla gränsen mellan Preussen och Ryssland kan fortfarande spåras på en järnvägskarta över Polen. Järnvägsnätet kring gränsen mellan USA och Canada utgör i detta sammanhang ett klassiskt exempel (Lösch 1954). När det gäller både järnvägar och vägar är antalet passager över gränser vanligen få. Det är lättare att transportera och färdas längs gränsen än över den. Det verkliga vägavståndet mellan punkter på två sidor om en gräns är därför ofta mycket större än fågelvägsavståndet. Ju närmare en gräns en punkt ligger, desto större blir beroendet av gränsöppningens lokalisering. (Reynolds, Mc Nulty 1968, Nystuen 1967). På motsvarande sätt visar studier av gränsområden mellan Sverige och Norge att de flesta transport- och kommunikationssystem gynnar transporter och kontakter *inom* det egna statsterritoriet i förhållande till transporter och kontakter mellan grannregioner på var sin sida om en gräns (Lundén 1973). Sannolikt går det att hitta motsvarande, om än mindre tydliga, exempel i gränszoner mellan delstater, län och kommuner i olika delar av världen.

I statsvetenskaplig litteratur finns en definition av nationsbegreppet som är av stort principiellt intresse för denna utredning. Exempelvis Karl Deutsch (1953) menar att *nationen* som begrepp bestäms av kommunikation och organisation. Nationen hålls samman av människors gemensamma minnen, värderingar och vanor. Politisk makt inom ett område är bl. a. beroende av de möjligheter till social kommunikation som finns. För att social kommunikation skall fungera krävs kanaler för spridning av information och påverkan. Det behövs en samhällsorganisation som möjliggör lagring, sökning och kopplingar. I denna organisation ingår t. ex. bibliotek, arkiv, telenät, transportsystem, massmedia och skolor. Nämnda synsätt innebär att en stats- eller nationsgräns utgör en skiljelinje inte bara mellan två *beslutsterritorier* eller *maktsfärer*. Den är också en skiljelinje mellan två *sociala kommunikationssystem*.

I tidigare nämnda undersökning av ett gränsområde mellan Sverige och Norge har tankegångar av detta slag testats (Lundén 1973). Det har skett genom undersökningar av den formella utbildningens innehåll på skilda sidor om gränsen (ämnena geografi, samhällskunskap och historia). Vidare finns exempel på kartläggningar av de kunskaper som förmedlas genom personliga kontakter, dagstidningar, böcker, radio och TV. Undersökningarna visar klart att den information som förmedlas genom undervisning, personkontakter och massmedia leder till likriktning och homogenitet *inom* Sverige och på motsvarande sätt *inom* Norge. Även i gränsbygder är därför kunskaper och preferenser starkt knutna till det egna landet. Det finns inga "grannskapseffekter" mellan regioner på skilda sidor om en statsgräns av det slag som finns mellan grannregioner inom ett land. När gränsen passeras är det fråga om en tvär övergång mellan skilda sociala nätverk och maktstrukturer.

3.2 Grundläggande synsätt

I syfte att underlätta en diskussion av det synsätt som ligger till grund för de utredningar som kommer att redovisas i denna rapport har två

principskisser konstruerats. Termer och begrepp presenteras i anslutning till figur 3:2, varefter tankegångarna bakom utredningsarbetets uppläggning, genomförande och avrapportering redovisas i anslutning till figur 3:3.

Längst upp i figur 3:2 finns ett observationsfält eller plan (E) som visar ett rörelsemönster. Det kan vara arbetsresor, serviceresor, personkontakter eller godstransporter, dvs. någon av de kontaktformer och transporter mellan företag och hushåll i Öresundsregionen som beskrevs i föregående kapitel. Som närmare diskuteras i annat sammanhang[1], är detta en mycket "ytlig" beskrivning av ett beteendemönster. Varje länk representerar summan av kanske serier av händelser som ägt rum under en dag, en vecka eller ett år. En mera realistisk återgivning av ett beteendemönster kräver ett "tidrum" av det slag som presenteras på annat håll i denna rapport (se figur 13:1, s. 236). Under E döljer sig således ett myller av förlopp. Biologiska och inlärda mänskliga behov är en primär drivkraft bakom dessa. Men de beteenden som registreras kan också ses som *utfall* av en rad förhållanden och omständigheter i de inblandade individernas och organisationernas omgivning.

Syftet med denna utredning är att om möjligt *förklara och förstå* några väsentliga orsaker till den interaktion eller brist på interaktion som i dag finns mellan den svenska och danska delen av Öresundsregionen. Syftet är också att om möjligt *bedöma effekterna av fasta förbindelser över Öresund* på hushållens och företagens framtida beteende.

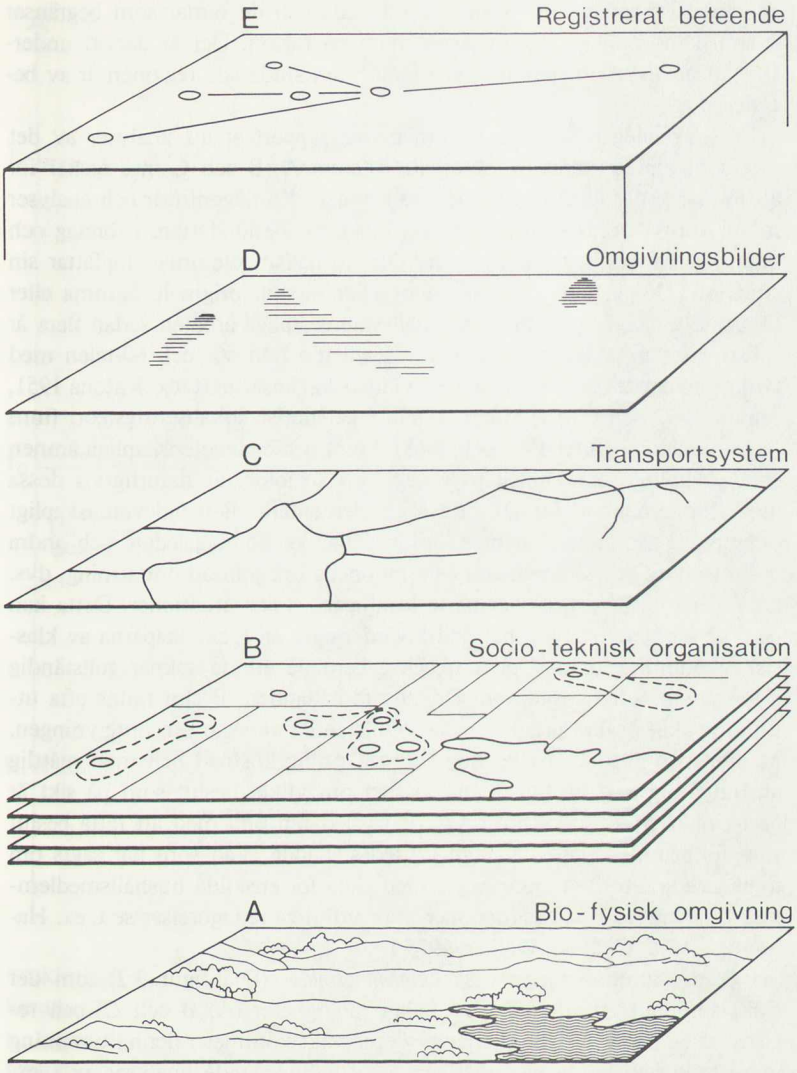
I figur 3:2 finns fyra plan, betecknade A, B, C och D. Dessa plan kallas i fortsättningen *snitt* eller *observationsfält*. Fältens antal har reducerats av rent rittekniska skäl. I varje fält återges resultaten från filtreringsprocedurer som forskare med olika bakgrund och intresseinriktning kan tänkas göra. De observationsfält som återges i figuren gör inte anspråk på att vara representativa för alla samhällsvetenskaper. De är valda för att passa det synsätt och den ämnesavgränsning som ligger till grund för denna rapport.

Observationsfält A rymmer den *bio-fysiska omgivningen* som är basen för de organisationsformer som senare skall behandlas. Med denna omgivning avses alla former av naturresurser och processer. Där finns energikällor och mineraltillgångar. Terrängförhållanden, jordmån, klimat och vegetation räknas också hit. De processer som äger rum i bio-fysiska system spänner ofta över tidrymder av en helt annan storleksordning än som vanligen gäller vid registrering av människans agerande.

Observationsfält B kallas *socio-teknisk organisation* och står som samlande benämning på alla organisationsformer av ekonomisk, administrativ och teknisk art som människan har hittat på. Bakom detta fält döljer sig således, som antyds i figuren, en hel packe med observationsfält som är representativa för olika specialitéer inom samhällsvetenskapliga och tekniska ämnen. Några exempel kan nämnas.

Infrastruktur ses som en ganska stabil och grundläggande form av socio-teknisk organisation. Den består av fasta anläggningar som transportleder, hamnar, vatten-, avloppssystem och övrig bebyggelse. Ur infrastrukturen har transportsystemen skiljts ut och beretts eget utrymme i observationsfält C med tanke på det speciella syftet med denna utredning. Även *formella organisationsformer* räknas naturligtvis som exempel på socio-teknisk or-

[1] G. Törnqvist, Om fragment och sammanhang i regional forskning. *Att forma regional framtid.* En rapport från ERU. Stockholm 1978.



Figur 3:2 Exempel på observationsfält.

ganisation, t. ex. företagens och de offentliga förvaltningsorganens funktionella och regionala uppbyggnad samt arbetsfördelningen mellan enheter i olika produktionssystem. Hit hör ägandeförhållanden, avtal och regler av såväl ekonomisk som juridisk art. Under huvudrubriken socio-teknisk organisation kan *marknadskrafter* förslagsvis användas som en samlande beteckning på de omständigheter som har med utbud och efterfrågan på varor och tjänster, prisbildning och ekonomiska konkurrensförhållanden etc. att göra. *Sociala nätverk* slutligen kan stå för olika sociala relationer och gruppbildningar, kulturella och etniska förhållanden etc.

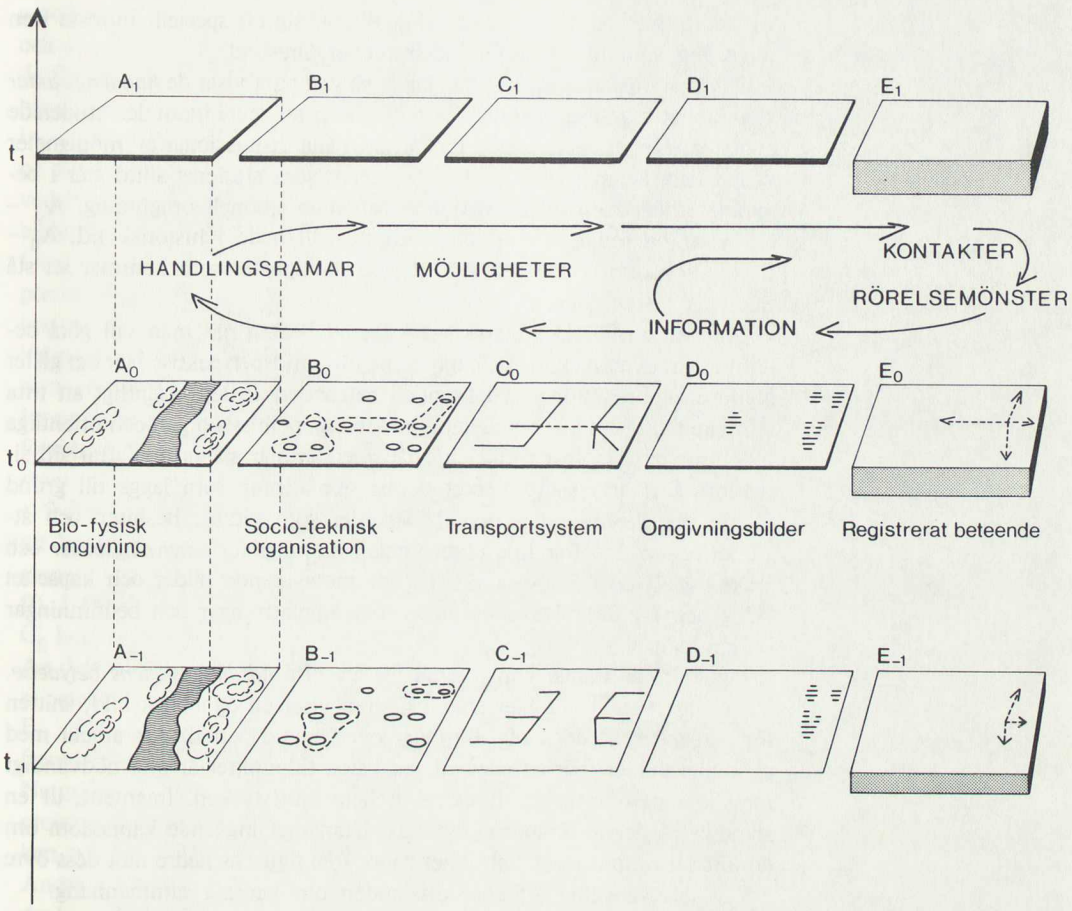
Många invändningar kan riktas mot de indelningar som gjorts i anslutning till figur 3:2. Ändrad indelning och andra rubriksättningar torde dock knappast vara av betydelse för det principiella resonemang som figuren är avsedd att underlätta. Observationsfälten A, B och C visar *till-*

sammans de möjligheter som står till buds och de ramar som begränsar människans möjligheter att agera inom en region. Det är därvid underförstått att även omständigheter utanför den studerade regionen är av betydelse.

En grundläggande tanke bakom denna rapport är att analyser av det slag som representeras av observationsfälten A, B och C inte räcker för att förklara eller förutsäga faktiska beteenden. Kartläggningar och analyser måste kompletteras med studier av, hur t. ex. beslutsfattare i företag och offentliga förvaltningar liksom enskilda hushållsmedlemmar uppfattar sin situation. Denna tanke är varken ny eller särskilt originell. Samma eller liknande tankegångar finns i samhällsvetenskapliga arbeten sedan flera år tillbaka. I t. ex ekonomisk teori finns arbeten från 50- och 60-talen med tydliga beteendevetenskapliga (behavioristiska) ansatser (t. ex. Katona 1951, Simon 1957 och Cyert, March 1963). I geografisk lokaliseringsteori finns liknande tankar (Pred 1967 och 1968). I rent beteendevetenskapliga ämnen som psykologi, ekonomisk psykologi och sociologi är naturligtvis dessa idéer fundamentala för att inte säga elementära. Beteendevetenskapligt orienterade teoretiker har bl. a. anfört följande. Företagsledare och andra beslutsfattare är i verkligheten bara rationella i begränsad omfattning, dvs. de väljer inte optimala eller bästa lösningar i olika situationer. Detta kan bero på att beslutsfattare har andra värderingar än t. ex. skaparna av klassisk ekonomisk teori. Det kan också bero på att de saknar fullständig information och kunskap om rådande förhållanden. Beslut fattas ofta utifrån mycket osäkra premisser och ofullständig vetskap om omgivningen. Medveten om att han eller hon inte till rimlig kostnad och med måttlig ansträngning kan nå fullständig visshet om vilket beslut som på sikt är bäst i olika avseenden, nöjer sig företagsledaren ofta med att fatta beslut som för stunden uppfattas som tillfredsställande. Vad som här sagts om företagsledare torde i ännu högre grad gälla för enskilda hushållsmedlemmar i vardagliga beslutssituationer. (För utförliga redogörelser se t. ex. Hamilton 1974, Collins, Walker 1975.)

I denna utredning uppfattas *omgivningsbilder* (D i figur 3:2) som det skikt som likt ett filter ligger mellan möjligheter (A, B och C) och registrerat beteende (E). Studierna av detta skikt kommer i denna utredning inte att kunna bjuda på sofistikerade och djupgående analyser av t. ex. psykologiska frågor som rör perception och kognitiva processer. Studier av omgivningsbilder i denna utredning innebär kartläggningar av hur mycket *information* beslutsfattare och hushållsmedlemmar i vissa avseenden har om sin omgivning. Hypotesen är att omgivningsbilder på grund av ofullständig information endast rymmer bitar av den värld av möjligheter som står till buds. Handlingsramarna (beskrivna i A, B och C) är med andra ord sannolikt betydligt vidare än det faktiska beteendet (beskrivet i E) utvisar. *Antagandet förefaller särskilt rimligt i en utredning som rör kontakter och transporter i ett gränsområde mellan två nationer.*

De observationsfält som just presenterats har i figur 3:3 arrangerats på ett speciellt sätt för att visa principerna bakom dispositionen av denna rapport. Till vänster i figuren finns en tidsskala vars längd och indelning beror på det tidsperspektiv som anses vara av intresse eller som är möjligt att överblicka, t. ex. 10, 20 eller 30 år. Parallellt med tidsskalan går ut-



Figur 3:3 Observationsfält i tidsperspektiv. Utredningens uppläggning.

vecklingen från figurens nedre mot dess övre del. Tre tidpunkter har markerats på skalan. Tidpunkten t_{-1} representerar förfluten tid, t_0 nutid och t_1 framtid. För varje tidpunkt har de fem observationsfält som presenterades i figur 3:2 (s. 47) lagts ut vid sidan av varandra.

Observationsfältet längst till höger i varje plan visar olika former av beteenden. De tre fälten har en viss tjocklek för att visa att beteenden inte kan registreras för en tidpunkt utan alltid för en tidsperiod, t. ex. en dag, en vecka, en månad eller ett år. Med beteende avses i den här aktuella figuren godstransporter, direkta personkontakter, serviceresor och pendling. Observationsfältet E_{-1} hänför sig till förfluten tid. E_0 representerar dagens situation och E_1 visar en framtidsbild. Syftet med prognoser och framtidsforskning är att om möjligt ge E_1 ett visst innehåll.

Beteenden i observationsfälten E ses i figuren som *utfall* av förhållanden och omständigheter som finns fördelade mellan observationsfälten A, B, C och D. Som ingående redovisats i anslutning till figur 3:2, står A för människans bio-fysiska omgivning. Observationsfält B rymmer alla former av socio-teknisk organisation, t. ex. infrastruktur, formella organisationsformer och regelsystem, sociala nätverk och marknadskrafter. C omfattar

transportsystemen som helt naturligt tilldrar sig ett speciellt intresse i en utredning som rör fasta förbindelser över Öresund.

Observationsfälten A, B och C lagda på varandra visar de *handlingsramar* som ytterst begränsar människors möjligheter att agera inom den studerade regionen. Det är därvid underförstått att i alla diskussioner av möjligheter vederbörlig hänsyn tas till att varje region som studeras alltid står i beroendeförhållanden till en nationell och internationell omgivning. A_{-1} – C_{-1} visar de möjligheter företag och hushåll hade i historisk tid, A_0 – C_0 möjligheterna i dag och A_1 – C_1 de möjligheter som kommer att stå till buds i framtiden.

Observationsfält D är särskilt viktigt att beakta när man vill göra bedömningar av utvecklingsmöjligheterna i framtidsperspektiv. När det gäller att förutsäga reaktioner och framtida beteenden är det väsentligt att titta närmare på frågan hur beslutsfattare i företag, politiska organ och offentliga förvaltningar liksom enskilda hushållsmedlemmar själva uppfattar sin situation. Det är i själva verket denna uppfattning som läggs till grund för de beslut som fattas och de åtgärder som vidtas. Besluten och åtgärderna styr den framtida utvecklingen. D_{-1} står för *omgivningsbilder* och *psykisk räckvidd* i historisk tid, D_0 för motsvarande bilder och kapacitet i dag och D_1 för människors subjektiva uppfattningar och bedömningar i framtiden.

Figur 3:3 är främst konstruerad för att visa *tidsdimensionens betydelse*. Varje observationsfält eller snitt i figuren visar en ögonblicksbild, snitten för beteende (E) dock registreringar över en tidsperiod. Att arbeta med ögonblicksbilder från en eller ett par valda tidpunkter är ofta nödvändigt men knappast önskvärt. Bilderna är bara brottstycken, fragment, ur en ständigt pågående förändringsprocess. Utan mer ingående kännedom om de förändringsprocesser som följer banor från figurens nedre mot dess övre del är det vanskligt att göra uttalanden om kausala sammanhang.

Att observationsfälten A_0 – E_0 ligger i samma plan betyder att situationsbilderna härrör sig från samma tid. Det betyder däremot *inte* att det föreligger direkta kausala samband mellan de variabler som rymms i A_0, B_0, C_0, D_0 och E_0. De komponenter, strukturer och funktionella samband mellan variabler som finns registrerade i t. ex B_0 och C_0 är alltid resultat av synsätt, planläggning och agerande som ligger bakåt i tiden, ibland före t_{-1}, ibland någonstans mellan t_{-1} och t_0. Omgivningsbilderna D_0 måste tolkas i historiskt perspektiv. De är sannolikt till stor del präglade av inlärda tänkesätt och av förhållanden som rådde i förfluten tid, kanske förhållanden som finns återgivna i de observationsfält som B_{-1} och C_{-1} representerar. Det som senast sagts är förmodligen självklarheter för t. ex. många humanister. Men det är inte lika självklart för samhällsvetare och tekniker som skolats i kvantitativa analysmetoder under 1950- och 60-talen.

Prognosmetoder kan med fördel diskuteras i anslutning till figur 3:3. Enkel trendframskrivning innebär att förändringar av ett registrerat beteende mellan t. ex. E_{-1} och E_0 läggs till grund för en bedömning av beteendet i E_1. Det kan vara fråga om trafikens omfattning och riktning vid angivna tidpunkter. En förutsättning för att trendframskrivning skall kunna sägas vara en principiellt bra prognosmetod är att de förändrings-

processer som ägt rum mellan t_{-1} och t_0 visar likartat förlopp mellan t_0 och t_1. Nya okända omständigheter får inte på ett drastiskt sätt ändra de förutsättningar som registrerats i A_0, B_0, C_0 och D_0. I detta sammanhang bör dock påpekas att även principiellt "dåliga" prognoser kan slå in, under förutsättning att tillräckligt många aktörer i ett samhälle tror på dem. Om en prognos över utvecklingen mellan E_0 och E_1 blir allmänt vedertagen, kommer den att styra utvecklingen genom att omgivningsbilderna i D_0 förändras i bestämd riktning. De nya omgivningsbilderna, t. ex. D_1, läggs efter hand till grund för investeringar, utbyggnad av transportmöjligheter, ändrade regler och avtal i B_1 och C_1 etc. Därmed skapas just de betingelser som krävs för att prognosen skall slå in. Det kan dock ifrågasättas om det faktum att en prognos slår in utan vidare skall uppfattas som ett bevis för att en prognos eller prognosmetod som sådan är bra. Inom många områden, såväl inom företagens värld som den offentliga förvaltningens domäner, fungerar sannolikt i dag *prognoser som styrinstrument*.

Syftet med de undersökningar som sammanfattas i denna rapport är att belysa sannolika konsekvenser för företag och hushåll i Öresundsregionen av fasta förbindelser över Öresund (se utredningsuppdraget s. 15 ff). I figur 3:3 är detta liktydigt med att de möjligheter som beskrivs i C_0 kommer att förändras på sätt som saknar motsvarighet i förfluten tid. Av detta följer att de förändringar i rörelsemönster, trafikvolymer och andra beteenden som vi känner från exempelvis tiden $t_{-1} - t_0$ (situationsbilderna $E_{-1} - E_0$ *inte* utan vidare kan läggas till grund för en bedömning av en framtida situation (t. ex. E_1) som växer fram under nya förutsättningar. Naturligtvis kan erfarenheter hämtas från andra områden i världen, där projekt med fasta förbindelser genomförts. Bland exempel på stora projekt kan nämnas Ölandsbron, bron över Lilla Bält och bron över Bosporen. Andra exempel avser fasta förbindelser mellan två stadsregioner, t. ex Rio de Janeiro – Niteroi och San Fransisco – Oakland. I de uppräknade fallen gäller att broar byggts mellan områden som tillhör *samma nation*. Därmed minskar möjligheterna att dra slutsatser som direkt kan föras över till en diskussion av fasta förbindelser över Öresund. Även i andra avseenden är olika fall knappast jämförbara. Risken för felaktiga slutsatser är uppenbar. Analogier med bergtunnlar i Alperna och motorvägar i Västeuropa haltar också betänkligt.

I föreliggande utredning kommer försök att göras att bedöma hur förändringar av situationen i C_0 ($C_0 \rightarrow C_1$) på sikt förändrar förutsättningarna i t. ex. B_0 ($B_0 \rightarrow B_1$) och omgivningsbilderna i D_0 ($D_0 \rightarrow D_1$). Via kopplingar mellan B_1, C_1 och D_1 kommer sedan försök att göras att ge E_1 visst innehåll. Synsättet framgår tydligare i den redogörelse för rapportens disposition som närmast följer.

3.3 Disposition

Den framställning som följer består av tre delar, som behandlar lika många objekt enligt den klassificering som presenterades i anslutning till figur 1:1 (s. 18). Del II behandlar individer och hushåll, del III tillverkning

och godshantering, medan del IV ägnas styrande och administrerande verksamheter. Inom varje del följer dispositionen det tankeschema som finns återgivet i figur 3:3.

Hushållsdelen inleds i kapitel 5 och 6 med en studie av hushållens *möjligheter* att nå service, arbetsplatser och rekreation i Öresundsregionen dels före (C_0 i figur 3:3), dels efter införande av fasta förbindelser (C_1). I kapitel 7 studeras sedan individernas *kunskaper* om och *attityder* till dagens möjligheter (D_0). I kapitel 8 slutligen redovisas hushållens *faktiska resvanor* (E_0). Beteendet ses som utfall av handlingsramar, möjligheter och omgivningsbilder som finns i A_0 –D_0.Den del som behandlar tillverkning och godshantering är disponerad enligt samma principer. I kapitel 10 presenteras studier av hur underleverantörssystemen är uppbyggda i Danmark och i Sverige (B_0). Framtida utvecklingsalternativ diskuteras utifrån försök att bestämma de integrationsmöjligheter som finns mellan näringslivet på Själland och i Skåne (B_1). I kapitel 11 kartläggs dagens marknadsbilder och distributionssystem. I kapitel 12 redovisas resultaten av experiment med ändrade marknadsförhållanden, lokaliseringsmönster och transportmöjligheter över Öresund. Beräkningar av kostnader och tidsåtgång för godstransporter är centrala i denna del, där både dagens (C_0) och morgondagens situation (C_1) beaktas.

Behandlingen av styrande och administrerande verksamheter i del IV inleds med en analys av de handlingsramar och möjligheter som i dag gäller för dessa verksamheter i Öresundsregionen, både inomregionalt och i ett internationellt perspektiv (B_0 och C_0 i figur 3:3). Naturresurserna (A_0) behandlas inte explicit utan endast via effekter på förhållandena i B_0 och C_0 (se vidare nedan). Därefter följer i ordning studier av svenska och danska beslutsfattares omgivningsbilder (D_0) och undersökningar av kontaktberoende befattningshavares faktiska beteende inom och utom den studerade regionen (E_0).

Framställningen i del IV avslutas med en diskussion av framtida situationsbilder. Denna baseras på experiment med fasta förbindelser enligt olika alternativ ($C_0 \rightarrow C_1$) och antaganden om i första hand förändrad arbetsorganisation ($B_0 \rightarrow B_1$). Hur förändrade handlingsramar och möjligheter kan tänkas påverka beslutsfattares omgivningsbilder (D_1) och via dessa det framtida beteendet (E_1) kommer att diskuteras i anslutning till frågan om informationsspridningens roll i samhällsutvecklingen. Ett antagande som kommer att prövas förutsätter att fasta förbindelser leder till ökat resande. Förändrade rörelsemönster ger i sin tur ökad information om de möjligheter som finns i företagens omvärld. Ökad information leder till ökat antal kontakter och ändrade rörelsemönster osv. Detta kausala kretslopp antyds med pilar mellan nivåerna t_0 och t_1 i övre delen av figur 3:3.

Del V kan ses som en sammanfattning av förväntningar och bedömningar inför framtiden. Kapitlen i denna del rymmer material som kan användas för att fylla i snittet D_1 i figur 3:3, dvs. olika aktörers uppfattning om en framtida situation med fasta förbindelser över Öresund. Material hämtas från enkätundersökningar av företag och hushåll i både Danmark och Sverige. Dessa kallas i fortsättningen förväntningsstudier. I kapitel 25 avslutas hela rapporten med forskargruppens (se förordet) slutsatser och bedömningar. Dessa bygger på resultaten av de undersökningar som presenterats i kapitlen 1-24.

Som redan nämnts, behandlas inte fysiska resurser och miljöfrågor (A i figur 3:2 och 3:3) explicit i denna utredning. Skälet är att en särskild arbetsgrupp fått i uppgift att ta upp dessa viktiga aspekter på den framtida utvecklingen i Öresundsregionen.[1] Även i andra avseenden är den framställning som följer långt ifrån så heltäckande som figur 3:3 ger sken av. Den tid som stått till utredningens förfogande har begränsat möjligheterna att täcka alla fält.

Snitten C i figur 3:3 behandlas förhållandevis allsidigt. Däremot måste de materialinsamlingar som krävs för en allsidig behandling av olika företeelser i B begränsas kraftigt. När det gäller D tillkommer mycket stora svårigheter att samla in material och utveckla lämpliga bearbetningsmetoder. För att begränsa utredningens omfattning bygger denna dessutom genomgående på *fallstudier* och *typexempel*. Ett annat sätt att begränsa arbetsinsatsen hade varit att arbeta med översikter och makrostudier på aggregerade material, huvudsakligen hämtade från offentlig statistik. Enligt forskargruppens uppfattning ger dock fallstudier och väl valda typexempel större möjligheter till djupare förståelse av de förändringsprocesser som äger rum i komplicerade och i rummet fördelade system.[2]

[1] Inventering av naturresurser, markanvändning och miljö i västra Skåne. Den s. k. landskapsanalysen genomförd vid Lantbrukshögskolan, Alnarp (stencil, maj 1977). Se också Öresundsförbindelser. Planerings- och miljöfrågor, *DSK* 1978:6.

[2] Dessa tankegångar utvecklas närmare i G. Törnqvist, Om fragment och sammanhang i regional forskning, *Att forma regional framtid*. En rapport från ERU. Stockholm 1978.

Del II
Individer och hushåll

4 Hushållens situation – bakgrund och synsätt

4.1 Inledning

Den del av framställningen som nu följer ägnas den enskilda individens situation inom Öresundsregionen. Utgångspunkten är bostaden och möjligheterna att från denna nå olika typer av *arbetsplatser, service* och *rekreation*. I analyserna berörs i princip alla de observationsfält som finns upptagna i figurerna 3:2 (s. 47) och 3:3 (s. 49). Men det bör redan från början deklareras att från ett par av fälten ingår bara fragment i de studier som följer.

I en utredning av konsekvenser av fasta Öresundsförbindelser är det naturligt att lyfta fram det fält som innefattar transportsystemens uppbyggnad och funktion (C i figur 3:2 och 3:3). Därför kommer den enskilda individens resemöjligheter inom regionen att ägnas särskild uppmärksamhet. Från det observationsfält som rymmer olika former av socio-teknisk organisation (B) kommer studierna bara att behandla *lokaliseringsmönster* och vissa *tillträdesregler*, t. ex. arbetstider och tider för öppethållande.

Då man studerar följderna av olika trafikinvesteringar bör det vara självklart att beakta olika *miljöeffekter*. Såväl bebyggelse som kulturlandskap och natur i ett område påverkas naturligtvis av transportmöjligheternas utbyggnad och ändrade resvanor. Det finns därför mycket betydelsefulla beroendeförhållanden mellan de studier som presenteras i denna rapport (observationsfält C) och de komponenter som ingår i t. ex. den bio-fysiska omgivningen (A). Inte minst när vi kommer in på fritidsresor i form av dagsutflykter och liknande är betydelsen av dessa samband mellan resvanor och naturpåverkan uppenbar. Det hade därför varit naturligt, kanske särskilt i denna del av rapporten, att ägna speciell uppmärksamhet åt de skånska och själländska landskapens attraktivitet och tålighet.

Som tidigare nämnts, har emellertid de frågor som gäller den bio-fysiska miljön behandlats av en särskild utredningsgrupp med uppdrag att analysera naturresurser, markanvändning och miljö i västra Skåne.[1] Den nödvändiga sammanvägningen mellan resultaten av de undersökningar som finns i föreliggande rapport och resultaten av dessa landskapsanalyser redovisas i Plan- och miljögruppens huvudrapport.[2]

Observationsfält E i figur 3:2 står för registrerat beteende. Med beteende avses i denna del av framställningen *arbetsresor (pendling), serviceresor* och olika slag av *utflykter*. Dessa beteenden ses som utfall av en mängd omständigheter som ryms i figurens övriga observationsfält. Därför behandlas

[1] Se den s. k. Landskapsanalysen i Plan- och miljögruppens rapport

[2] Öresundsförbindelser. Planerings- och miljöfrågor. Rapport av den svenska öresundsdelegationens expertgrupp för plan- och miljöfrågor, *DSK* 1978:6.

det faktiska beteendet sist i framställningen. Innan så sker tas det återstående fältet, dvs. D, upp till behandling. I denna del är det därvid de enskilda individernas *kunskaper* om och *attityder* till vissa företeelser i den regionala omgivningen som står i fokus.

Den del av texten som behandlar individer och hushåll är mindre än de delar som handlar om näringslivets situation kring Öresund. Denna skillnad i omfång beror till stor del på att det visat sig förhållandevis lätt att i efterhand skära ner redovisningarna av hushållsstudierna. De registreringar och modellförsök som gjorts har i väldigt många fall gett likartade resultat. Principer och generella resultat har kunnat åskådliggöras med hjälp av en handfull valda exempel.

4.2 Möjligheter – handlingsramar

4.2.1 *Fysisk räckvidd*

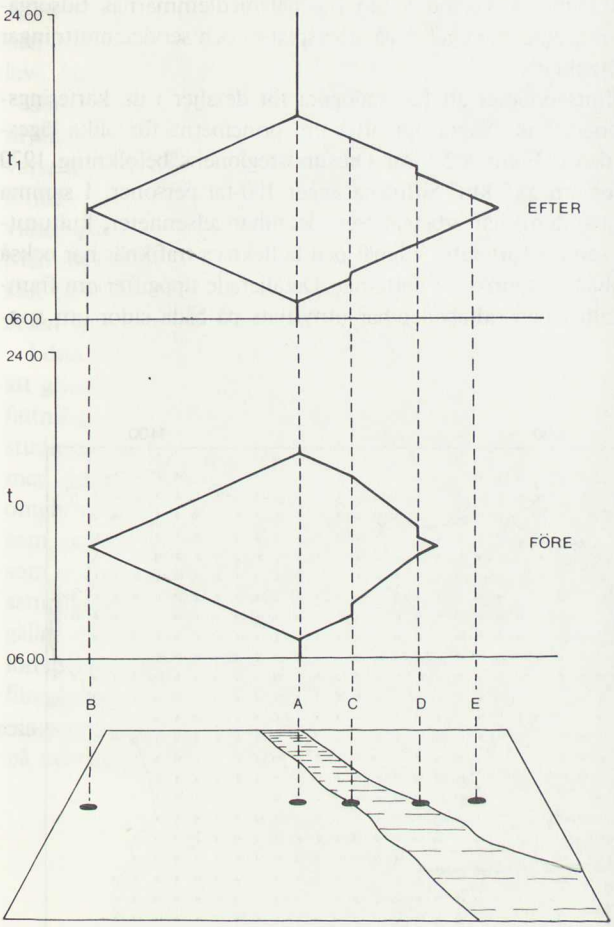
Individens fysiska räckvidd är en av flera faktorer som begränsar möjligheterna att utnyttja arbetstillfällen, service och rekreationsområden i den regionala omgivningen. *Fysisk räckvidd* definieras i figur 4:1. Längst ner i denna finns ett förenklat landskap med fem punkter eller orter. Landskapet delas av ett smalt sund.

I det resonemang som följer utgår vi från en person som bor i orten A. Uppgiften är att studera de möjligheter denna har att besöka platser längs en linje genom de fem markerade orterna. Personen har bil och framkomligheten i vägnätet antas vara densamma mellan orterna A och B som mellan A och C respektive D och E.

Ovanför figurens bottenplatta finns ett tidrum som omfattar en dag. I ett längre tidsperspektiv representerar denna dag tidpunkten t_0, eller dagens situation. Den lodräta axeln i tidrummet visar tiden mellan kl 06.00 och 24.00. Den vågräta axeln visar ett endimensionellt rum, dvs. nämnda linje som förenar orterna B, A, C, D och E. Ett prisma visar hur stor del av tidrummet som den individ kan utnyttja som har orten A som bostadsort och utgångspunkt. Han eller hon kan genom att lämna hemmet tidigt på morgonen nå fram till orten B, omedelbart vända och vara hemma igen på eftermiddagen samma dag. Orter som ligger mellan A och B kan bilisten också nå och dessutom få ut varierande vistelsetider på dessa orter inom det beskrivna prismat. Längden på dessa vistelsetider i jämförelse med arbetstider, ärendetider och öppethållandetider är sedan avgörande för i vilken omfattning den studerade individen skall kunna arbeta eller utnyttja service på respektive ort.[1]

Den som startar i orten A och reser åt andra hållet, når lätt orten C och får där ut en betydande vistelsetid. Men bortanför C reducerar sundet möjligheterna. Att byta transportmedel tar viss tid (se hacket i prismats kant) och sjöresan går långsammare än bilresan (se prismakantens lutning). Proceduren upprepas på tillbakavägen. Den resande når därför inte längre än till orten D (hamnstaden), där den möjliga vistelsetiden dessutom blir mycket kort. Orten E är omöjlig att nå. Exemplet visar situationen kring ett sund *före* införandet av en fast vägförbindelse mellan C och D.

[1] För en mer inträngande och allsidig redogörelse för det tidsgeografiska synsättet se t. ex. T. Hägerstrand, Tidsanvändning och omgivningsstruktur, *SOU* 1970:14 samt B. Lenntorp, *Path in Space-time Environments* Lund 1976.



Figur 4:1 Fysisk räckvidd före och efter införandet av fasta sundsförbindelser. Principskiss.

Längst upp i figur 4:1 finns ett andra prisma. Detta visar individens fysiska räckvidd *efter* det att vägförbindelsen byggts, tidpunkten t_1 i ett längre perspektiv. Handlingsutrymmet på andra sidan sundet har ökat. Orten E är nu möjlig att nå och i D har den möjliga vistelsetiden tänjts ut.

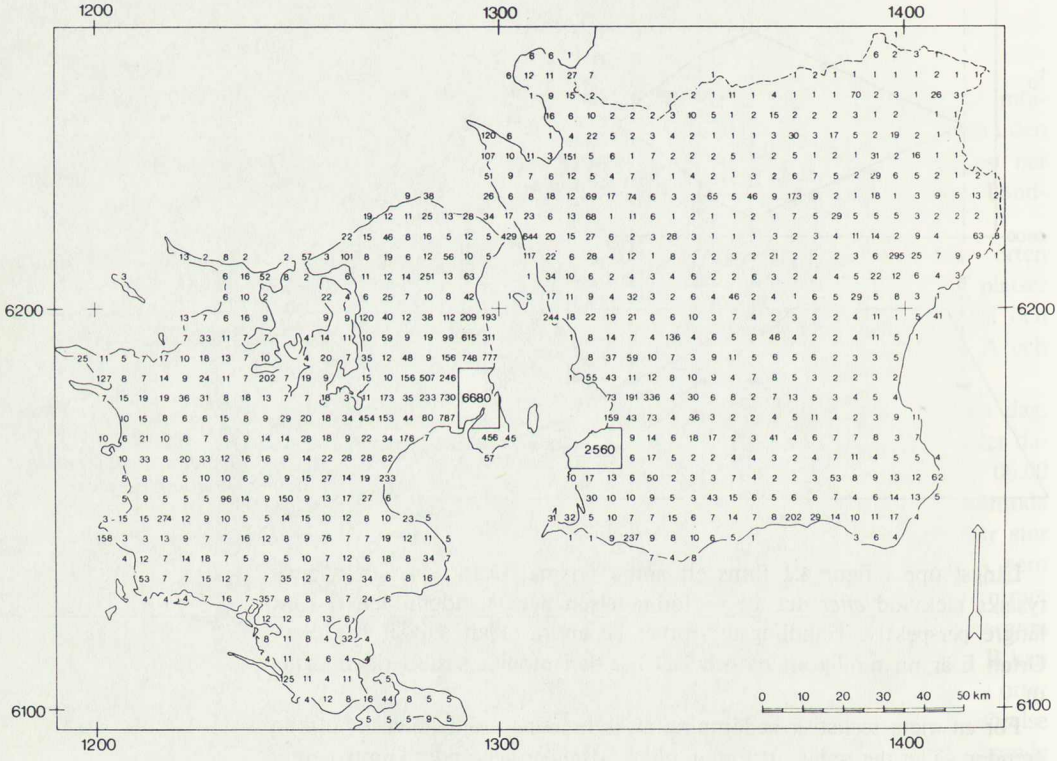
För en mera realistisk bedömning av individens möjligheter att uträtta ärenden gäller det sedan att föra in olika tidsregler och andra komponenter i resonemanget.

4.2.2 *Komponenter i omgivningen*

Den diskussion som hittills förts i anslutning till figur 4:1 har varit principiell och byggt på betydande förenklingar. De beräkningar som kommer att presenteras i följande kapitel är i flera avseenden mer realistiska. Hela Öresundsregionen utgör mätyta. Verkliga transportsystem, både för kollektiv trafik och bil, används i olika modellförsök. Hänsyn tas till den faktiska befolkningsfördelningen och aktuella lokaliseringsmönster och

ortssystem i området. Antaganden om hushållsmedlemmarnas tidsorganisation och de tidsregler som gäller på arbetsplatser och serviceinrättningar är empiriskt förankrade.

Det har bedömts onödigt att här redogöra för detaljer i de karteringsarbeten som genomförts. Några uppgifter om principerna för olika lägesangivelser må räcka. Figur 4:2 visar Öresundsregionens befolkning 1970 fördelad på rutor om 5x5 km. Siffrorna anger 100-tal personer. I samma rutnät (koordinatsystem) har arbetsplatser, detaljhandelsenheter, kulturutbud och annan service karterats. Vägnät och kollektiva trafiknät har också knutits an till olika mätpunkter i detta nät. Detaljerade uppgifter om framkomlighet, turtäthet och tidtabeller har utnyttjats på båda sidor om sundet.[1]



Figur 4:2 Öresundsregionens befolkning (100-tal) fördelad på halvmilsrutor.

[1] För den danska delen har ett detaljerat material ställts till förfogande av Hovedstadsrådet i Köpenhamn.

4.3 Omgivningsinformation – kognitiv räckvidd

Att studera individers och organisationers yttre möjligheter och handlingsramar är och kommer sannolikt alltid att vara en väsentlig uppgift inom utredningsverksamhet och samhällsforskning. Vill man sedan förklara och förstå människors och företags beteenden är det dock uppenbart att denna typ av studier inte räcker till. Detta har beteendevetenskapligt orienterade forskare sedan länge haft klart för sig. *Det är individens uppfattning av sin egen situation som är avgörande för beslut som fattas och för handlingar som*

utförs. "Det är vår verklighetsuppfattning, och inte verkligheten sådan som den möjligen skulle kunna beskrivas i objektiva termer eller som den upplevs och kan beskrivas av andra, som styr vårt handlande."[1]

Som närmare berörs i annat sammanhang,[2] rymmer omgivningen alltid mycket mer information än en människa kan utnyttja. Vår förmåga att varsebli och uppfatta information är begränsad och en mänsklig hjärna förmår bara behandla en bråkdel av denna information. Människan har visserligen stor kapacitet när det gäller att *lagra* kunskaper och erfarenhet. Men omfattningen av det informationsinnehåll som vi i ett givet ögonblick kan ta fram och ha i fokus som underlag för *bedömningar, värderingar, beslut* och *ställningstaganden* förefaller vara starkt begränsad.

I den framställning som följer (kapitel 7) kommer några trevande *ansatser* att göras att studera en begränsad del av olika individers verklighetsuppfattning. För att hålla undersökningarna inom rimliga gränser kommer studierna att huvudsakligen ägnas *delar av den fysiska verkligheten*. Syftet med dessa inledande försök är att ta upp frågan om hur stor del av den omgivning som finns inom fysiskt räckhåll för t. ex. hushållsmedlemmar som också är känd och därmed möjlig att utnyttja för dessa. Begrepp som *orienteringsförmåga* och *kognitiv räckvidd* kommer att användas i detta sammanhang. För att avslutningsvis åter knyta an till figur 4:1 (s. 59), gäller det att studera individernas kunskaper om och kanske attityder till företeelser som återfinns *innanför* de handlingsramar som dragits upp i föregående avsnitt och som illustreras av figurens båda prisman. Forskningsansatsen är ingalunda ny. Det finns redan en omfattande litteratur på området. En del av denna kommer att beröras i kapitel 19.[3]

[1] Citatet hämtat från psykologiprofessor David Magnussons inträdesföreläsning i Kungl. Vitterhetsakademien 1 november 1977. Föreläsningen innehåller en rad synpunkter av stort intresse för denna utredning.

[2] För en kort översikt se G. Törnqvist, Om fragment och sammanhang i regional forskning, *Att forma regional framtid*. Stockholm 1978.

[3] För en allmän introduktion hänvisas till t. ex. C. P. Moore, R. G. Golledge (Ed), *Environmental Knowing*. Stroudsburg, Penn. 1976.

5 Resemöjligheter till service och arbete[1]

5.1 Förutsättningar och metodik

Avsikten är att i detta kapitel belysa hushållens möjligheter att nå Öresundsregionens utbud av service och arbetsplatser. Dessa möjligheter kommer att studeras parallellt för situationer med respektive utan fasta sundsförbindelser och under olika tidsmässiga restriktioner baserade på grova uppgifter om individernas tidsorganisation. I utredningens perspektiv är det självfallet interaktionen över sundet som är intressant, och därför kommer inte hushållens möjligheter att nå mål på den egna sidan att undersökas.

Begränsningar av möjligheterna att nå service och arbetsplatser beror dels på hushållens och utbudspunkternas lokalisering, dels på framkomligheten i det transportsystem som sammanlänkar dem. En annan begränsning ligger i individens tidsorganisation, där restider, ärendetider och öppettider måste kunna passas in. Samtliga dessa faktorer måste därför ingå i analysen. (Se det principiella resonemanget i föregående kapitel.)

5.1.1 *Start- och målpunkter*

Hushållens lokalisering representeras av ett antal *startpunkter* spridda över regionen. På den svenska sidan utgörs dessa av kommunernas centralorter. På den danska, där kommunerna är betydligt mindre, har de 42 största tätorterna valts ut. Bland dessa 42 ingår också ett antal startpunkter inom Köpenhamn, där en "tätare" registrering ansetts önskvärd.

Resmålen är centrum i de sju största orterna: Köpenhamn, Malmö, Helsingborg, Roskilde, Lund, Helsingör och Nästved (se figurerna 2:1 och 2:2, s. 22). Dessa orter innehåller alla, i större eller mindre grad, det serviceutbud som kan betraktas som regionalt, dvs. av mer än lokal räckvidd. Egentligen är det ett begränsat spektrum av utbud som är intressant. Det är inte sannolikt att man åker över sundet i dagliga serviceärenden.

Det är därför rimligt att anta att den uppsättning orter som valts täcker in de resmål som kan tänkas vara aktuella när man i dag eller i framtiden reser över Öresund. De sju största orterna har också ansetts vara sannolika resmål för arbetsresor.

[1] För detta och tre följande kapitel svarar Göran Lundin och Tommy Persson.

Följande steg ingår i de analyser som följer:

1 Utgångspunkten är individer bosatta i olika delar av regionen, representerade av ovannämnda startpunkter.
2 I nästa steg fastställs vilken typ av resa eller besök som ska studeras.
3 Därefter avgörs vilket tidsintervall som ska stå till förfogande för besöket. Det tillåtna tidsintervallet bestämmer individens handlingsramar, och får inte överskridas.
4 Det för respektive besök aktuella målet lokaliseras, öppettid eller arbetstid registreras, och en minsta nödvändig tid för att genomföra ärendet bestäms.
5 Slutligen undersöks transportmöjligheterna mellan start- och målpunkter.
6 Utvärderingen ger två typer av resultat. Dels anges, från vilka bostadsorter man kan klara av ärenden i de olika målorterna, dels erhålls mått på den tid som går åt för att genomföra dem. Som exempel på sådana mått kan nämnas restider och längsta möjliga vistelsetider i målorterna.

Resmöjligheterna undersöks inom följande tidsintervall: 07.00 – 18.00, 07.00 – 12.00 samt 13.00 – 18.00. Några direkta begränsningar i restiden görs inte. Däremot kommer olika minsta tillåtna vistelsetider i målorterna att stipuleras. Råmaterialet medger här att man enkelt kan laborera med varierande begränsningar. *Av utrymmesskäl kommer dock endast ett mindre antal exempel att presenteras i denna rapport.*

För pendlingsstudien gäller att vistelsetiden, dvs. arbetstiden, är fixerad till 07.00 – 16.00 respektive 08.00 – 17.00 med ett tillägg på 25 minuter morgon och kväll för förflyttningar i anslutning till bostad och arbetsplats. Dessutom läggs restriktioner på möjlig tid för bortovaro som maximeras till 13 timmar. Även här kan relativt enkelt *olika* intervall användas.

5.1.2 *Färd med bil*

Vid beräkningen av restiderna med bil har vissa förenklingar av vägnätet gjorts. I Skåne innebär detta att endast primär- och sekundärvägar (enligt Vägverkets indelning) tagits med. För primärvägar antas genomsnittshastigheten vara 70 km/tim, för sekundärvägar 50 km/tim. Dessa hastigheter kan verka låga, speciellt med tanke på att primärklassen innefattar motorvägar och motortrafikleder med 110 km/tim som högsta tillåtna hastighet. Vid jämförelser med faktiskt uppmätta restider för en del sträckor förefaller dock värdena rimliga. För det danska Huvudstadsområdet föreligger betydligt mera detaljerade transportdata sammanställda av Hovedstadsrådet, och i tillämpliga delar har dessa uppgifter använts. För övriga Själland har skattningar motsvarande dem på den svenska sidan gjorts.

Då resmålet är antingen centrala Köpenhamn, Malmö, Helsingborg eller Helsingör, har det inte ansetts nödvändigt att föra bilen med sig över Öresund. På KM-leden kan därför flygbåt användas, vilket förkortar restiden. På HH-leden är överfartstiden lika för både person- och bilfärjor. För att nå målpunkter längre inåt land görs däremot antaganden om att bilen tas med på färja när så är möjligt.

5.1.3 *Färd med kollektiva transportmedel*

I denna analys förutsätts resan på båda sidor av sundet ske med buss eller tåg. På den svenska sidan har samtliga resmöjligheter enligt Sveriges Kommunikationer (nr 2, 1976) tagits med. Detta betyder att en del lokala busslinjer, som inte finns upptagna i denna, uteslutits. Dessa förbindelser är emellertid förhållandevis få och har också så låg turtäthet att de knappast är användbara i samband med den typ av resor som är av intresse i denna utredning.

På Själland har DSB's Køreplan (utgåvan för 30/5 – 25/9 1976) legat till grund för beräkningarna. I analyserna har i första hand järnvägsförbindelser använts, medan övrig kollektivtrafik endast beaktats om den inneburit avsevärda förbättringar av resmöjligheterna. Denna förenkling har kunnat göras utan olägenheter, då samtliga startpunkter på Själland har järnvägsförbindelser med både Helsingör och Köpenhamn.

För byten mellan olika transportmedel har följande marginaler stipulerats:

Tåg- eller bussbyte på samma station: Minst 5 minuter.
Byte tåg/buss – färja i Helsingborg: Minst 10 minuter.
Byte tåg/buss – färja i Helsingör: Minst 10 minuter.
Byte tåg/buss – flygbåt i Malmö C/Slussplan: Minst 10 minuter.
Byte tåg/buss – flygbåt Köpenhamn H: Minst 20 minuter.

Att i alla lägen hålla på dessa marginaler har visat sig leda till orimligheter i några fall. Där detta bedömts riktigt, har därför ett par minuters avvikelse tillåtits.

Vid överfarten av Öresund förutsätts som i bilanalysen bil- eller personfärja i HH-leden, medan i söder endast flygbåtsförbindelsen är aktuell. Den tredje förbindelsen, Landskrona-Tuborg, kan i de flesta fall inte göra sig gällande i beräkningarna på grund av den långa överfartstiden (70 minuter).

Då inga tidtabeller finns för en situation med fasta sundsförbindelser, har beräkningarna av framtida resemöjligheter måst baseras på rent hypotetiska tidtabeller, vars realism naturligtvis är diskutabel. Beräkningarna bygger på tämligen grova antaganden om det framtida transportsystemet, och det bör understrykas att analysen på intet sätt gör anspråk på någon större precision. Den bör snarare ses som ett försök att ge en skissartad bild av tänkbara effekter av fasta sundsförbindelser.

Följande förutsättningar gäller. Transporttiden med buss från Malmö centrum till Köpenhamns centrum har satts till 40 minuter. Bussarna antas gå i vardera riktningen var tionde minut. För förbindelserna via HH-leden föreligger mycket knapphändiga uppgifter. Någon lokaltrafik mellan Helsingborg och Helsingör förutsätts inte annat än via färja. Hur stor omfattning denna framtida färjetrafik kan tänkas få kan svårligen bedömas. Via tunnel förutsätts endast direkta tågförbindelser mellan Helsingborg och Köpenhamn. Transporttiden beräknas här till ca 50 minuter. Några uppgifter om turtäthet eller antal turer per dygn finns inte. Transportsystemet i övrigt förutsätts inte förändras genom tillkomsten av de nya Öresundsförbindelserna.

5.2 Resultat

5.2.1 *Färd med bil*

Serviceresor – hel dag

Med tillgång till bil kan *i dag* befolkningen i samtliga startpunkter nå alla mål i Öresundsregionen för en tur- och returresa under en dag (07.00 – 18.00). Detta är emellertid endast möjligt under förutsättning att man inte ställer några speciella krav på vistelsetider i målpunkterna. Om man förutsätter rimliga vistelsetider för att uträtta ärenden på olika orter, blir bilden av de möjligheter som i dag finns i Öresundsregionen mera begränsad.

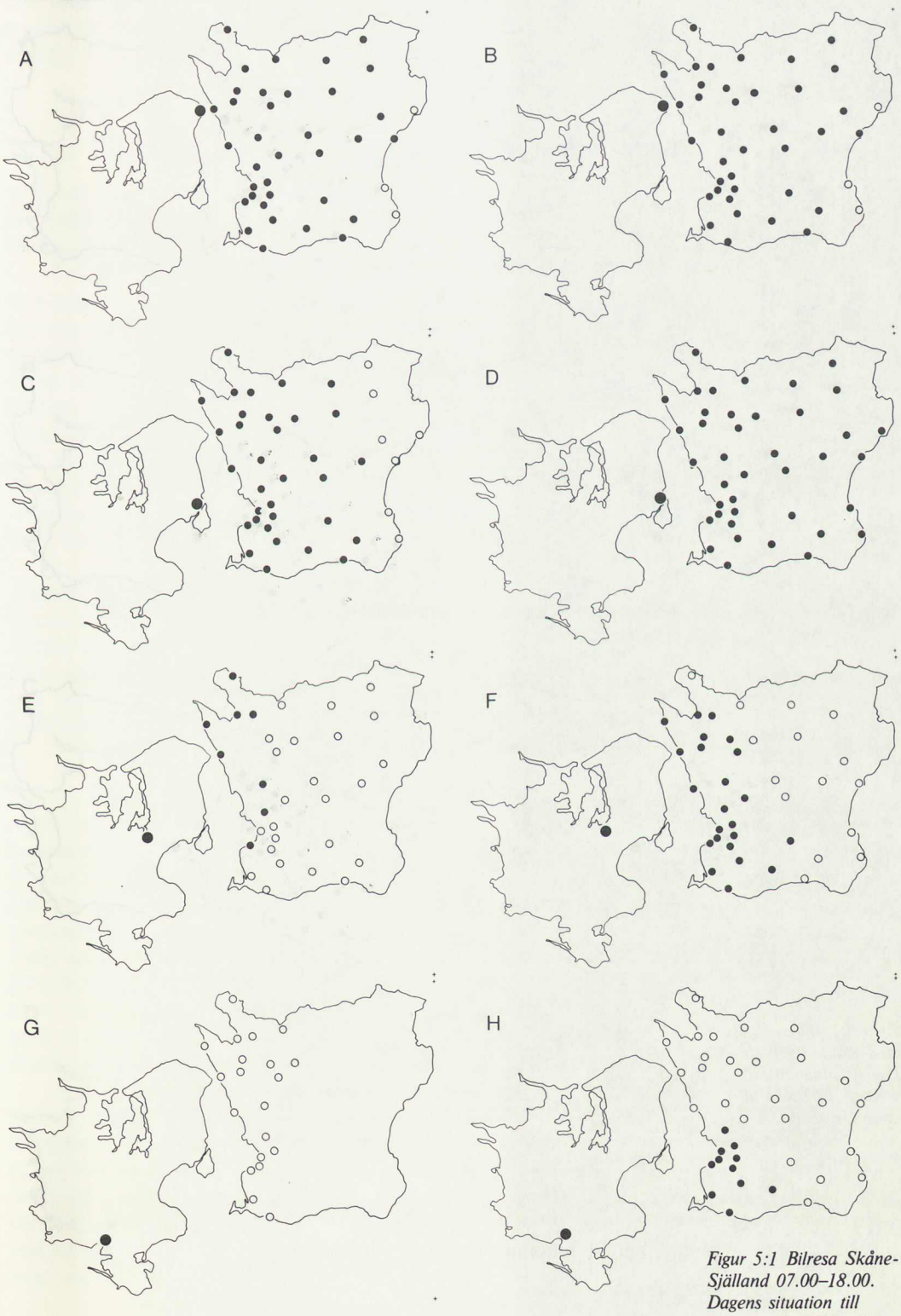
I den första kartsviten (figur 5:1), som visar möjligheterna att från Skåne nå de danska målorterna (markerade med en stor fylld cirkel på varje karta), har vistelsetiderna bestämts till minst fyra respektive sex timmar. Detta betyder bl. a. att de restider som ingår i beräkningarna maximalt kan uppgå till sju respektive fem timmars resa tur och retur. Små fyllda cirklar i figuren anger de orter varifrån man kan uppnå minst sex timmars vistelsetid, medan ofyllda markerar varifrån man endast kan nå fyra timmars vistelsetid.

Som framgår av figuren, kan man från alla orter i Skåne utom de tre mest perifera i dag få ut en vistelsetid på minst sex timmar i Helsingör (A). Möjligheterna att nå Köpenhamn är likartade (C), eftersom det är tillåtet att kombinera bilresa med flygbåtsresa över sundet. Bortsett från några startpunkter i nordöstra Skåne, som faller bort, är det från samma orter man kan nå både Köpenhamn och Helsingör och få ut sex timmars vistelsetid.

Bilden förändras då Roskilde är målet (E). I sydvästra Skåne är det bara vid färd från Malmö som man kan få ut en vistelsetid på sex timmar eller däröver. I nordvästra Skåne är detta också möjligt. Fyra orter på Skånes ostkust faller bort. I Nästved slutligen, är det bara från startpunkter i västra Skåne man klarar fyratimmarsrestriktionen (G). Sex timmars vistelsetid kan man inte få ut från någon ort. I praktiken är dock knappast Nästved heller särskilt aktuellt för serviceresor.

Kartorna till höger i figur 5:1 visar situationen med en *vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö*. Nu kan man från samtliga orter klara en vistelsetid på sex timmar i Köpenhamn (D) och från ett stort antal orter i västra Skåne också i Roskilde (F). Även resmöjligheterna till Nästved har genomgått en markant förbättring (H). Resor till Helsingör påverkas däremot inte alls av en fast förbindelse i det södra läget (B).

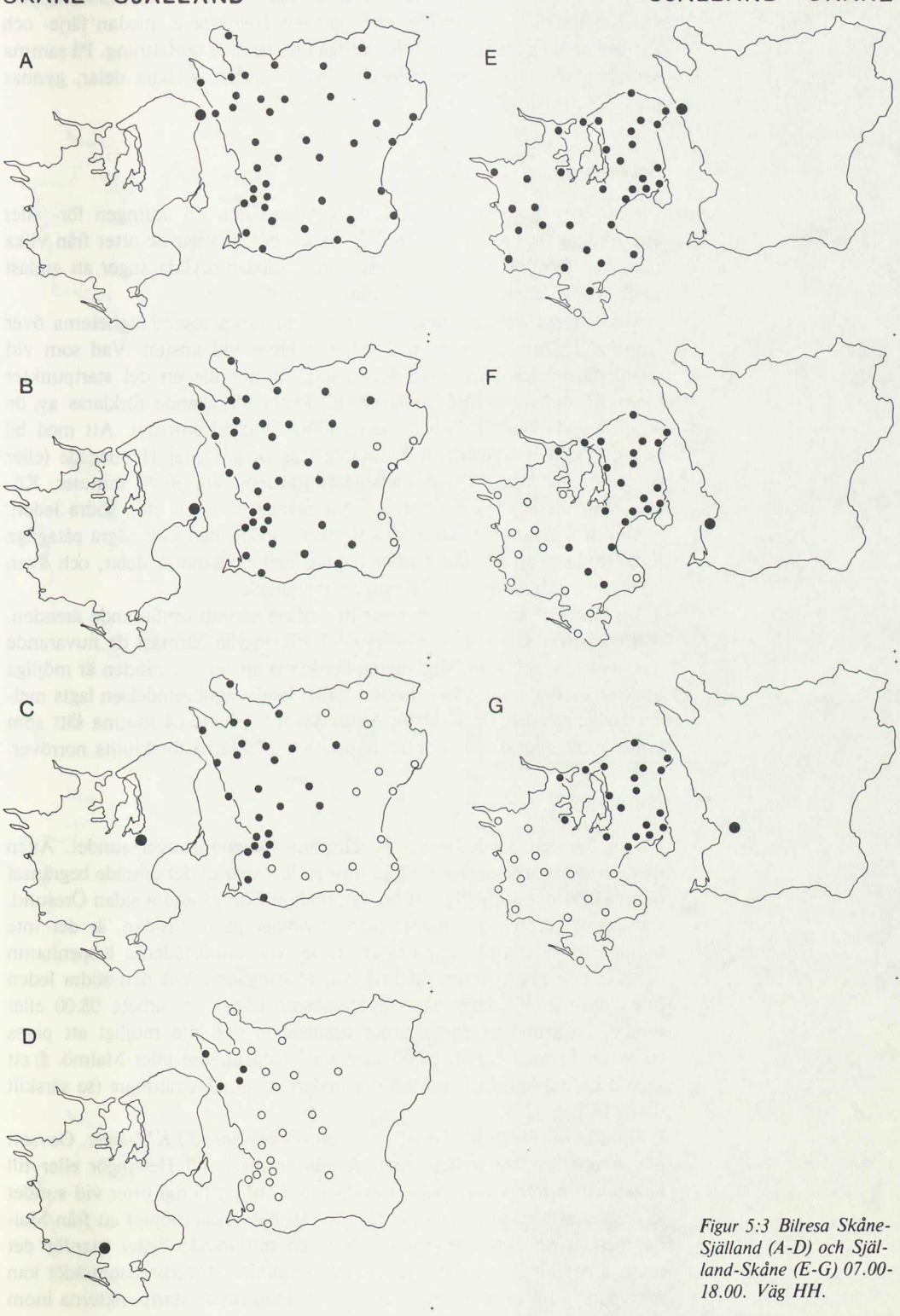
Figur 5:2 visar resemöjligheterna från Danmark till Sverige under motsvarande förhållanden som i föregående kartsvit. Möjligheterna att få ut sex timmars vistelse i Helsingborg (A) och Malmö (C) är förhållandevis goda tack vare snabba och täta färjeförbindelser. Fasta förbindelser förbättrar framförallt resmöjligheterna till Lund (E och F), medan resor till Helsingborg inte alls påverkas (A och B). På samma sätt som i den föregående kartsviten är fördelarna med en vägförbindelse Köpenhamn-Malmö endast märkbara i regionens södra delar.



Figur 5:1 Bilresa Skåne-Själland 07.00–18.00. Dagens situation till vänster. Väg KM till höger.



Figur 5:2 Bilresa Själland-Skåne 07.00-18.00. Dagens situation till vänster. Väg KM till höger.



Figur 5:3 Bilresa Skåne-Själland (A-D) och Själland-Skåne (E-G) 07.00-18.00. Väg HH.

På kartorna i figur 5:3 har för jämförelsens skull en fast *landsvägsförbindelse* i stället lagts *mellan Helsingör och Helsingborg,* medan färje- och flygbåtstrafiken i söder förutsätts fortgå i nuvarande omfattning. På samma sätt som en bro i söder främst påverkar regionens södra delar, gynnas nu i huvudsak de norra.

Serviceresor – halv dag

I nästa steg minskas den tillåtna bortavarotiden till antingen för- eller eftermiddag (figurerna 5:4 och 5:5). Fyllda cirklar visar de orter från vilka man kan få minst en timmes vistelsetid, medan ofyllda anger att endast fram- och återresa är möjlig inom intervallet.

Med *dagens transportförhållanden* är som synes resemöjligheterna över Öresund i stort sett begränsade till områdena vid kusten. Vad som vid en första anblick kan verka förvånande är hur illa en del startpunkter inom Köpenhamnsområdet ligger till. Detta förhållande förklaras av de jämförelsevis långa transporttiderna inom storstadsområdet. Att med bil ta sig från Stor-Köpenhamns utkanter till Dragör eller Havnegade (eller tvärt om) tar enligt Hovedstadsrådets transportdata 30-40 minuter. Köpenhamn utgör alltså en "propp" för många resor via den södra leden.

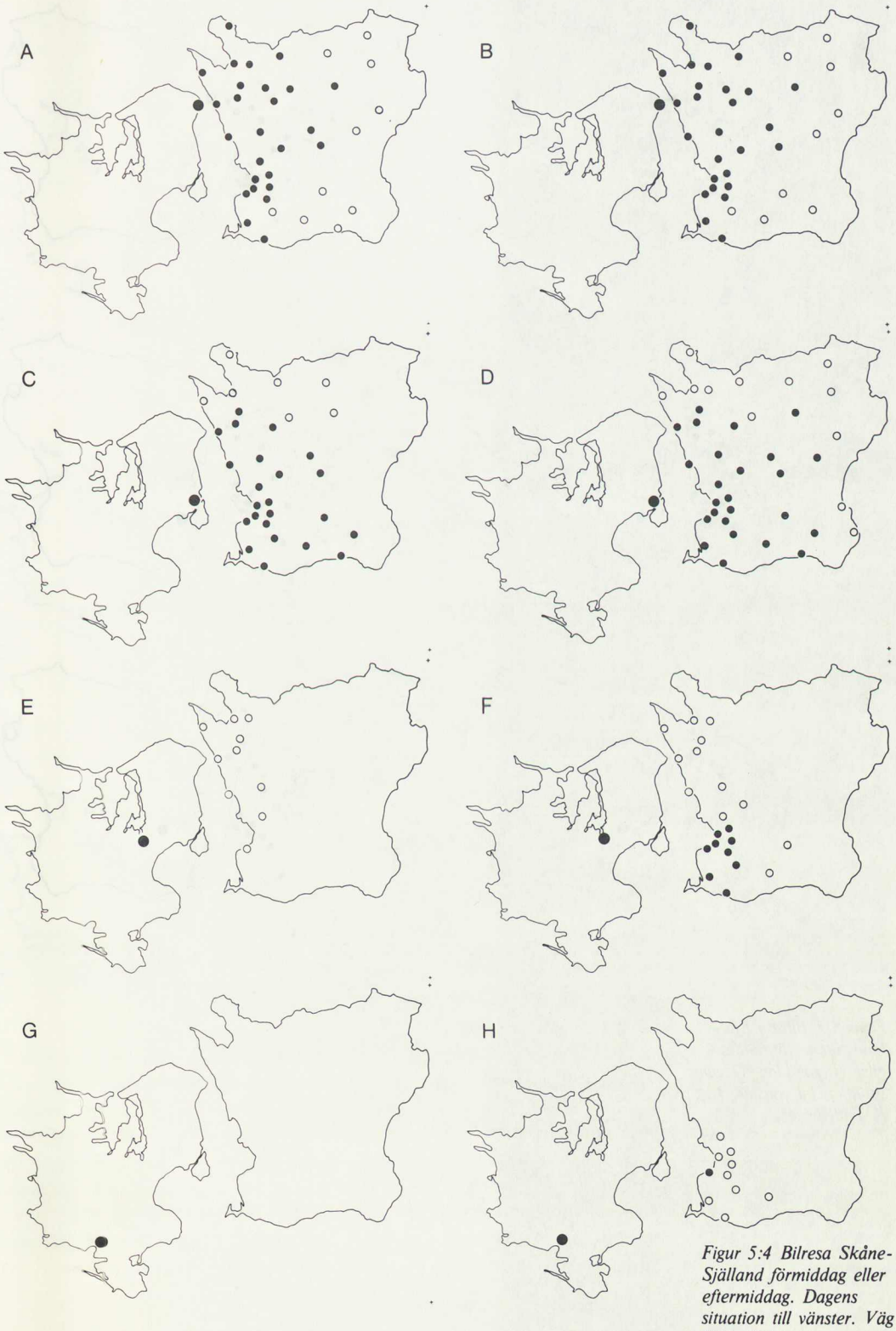
En fast förbindelse medför förbättringar i söder men inte några påtagliga förbättringar när det gäller resor mellan regionens norra delar, och även i övrigt är förändringarna tämligen marginella.

Vistelsetiden en timme medger inte några särskilt omfattande ärenden, och realistiskt sett är det bara från och till orterna närmast de nuvarande terminalerna som resmöjligheterna är sådana att serviceärenden är möjliga under ett halvdagsintervall. Hade i stället landsvägsförbindelsen lagts mellan Helsingör och Helsingborg (redovisas inte), hade på samma sätt som under intervallet 07.00 – 18.00 de positiva effekterna förskjutits norröver.

Pendling

I figur 5:6 och 5:7 redovisas pendlingsmöjligheterna över sundet. Även med en största bortovarotid på 13 timmar är i *nuläget* det område begränsat inom vilket det är möjligt att bo, om man arbetar på andra sidan Öresund. Oavsett vilket transportmedel man använder på bortasidan, är det inte möjligt att pendla till andra orter än de fyra hamnstäderna Köpenhamn och Helsingör, respektive Malmö och Helsingborg. Vid den södra leden finns dessa möjligheter bara för dem som börjar sitt arbete 08.00 eller senare. På grund av flygbåtarnas tidtabell är det inte möjligt att passa en arbetstid med början 07.00 vare sig i Köpenhamn eller Malmö. I ett senare kapitel kommer dessa förhållanden att utredas närmare (se särskilt figur 16:1, s. 274).

Situationen förbättras betydligt av en *vägförbindelse i KM-läget.* Oavsett när arbetstiden börjar, kan man pendla antingen till Helsingör eller till Köpenhamn från västra halvan av Skåne. Från ett flertal orter vid sundet är dessutom båda alternativen möjliga. Det blir också möjligt att från Malmö pendla till Roskilde, medan Nästved fortfarande ligger utanför det möjliga pendlingsområdet. Från 17 startpunkter i Hovedstadsområdet kan man pendla till Helsingborg eller Malmö. Från tre av startpunkterna inom Köpenhamn kan man dessutom pendla till Lund.



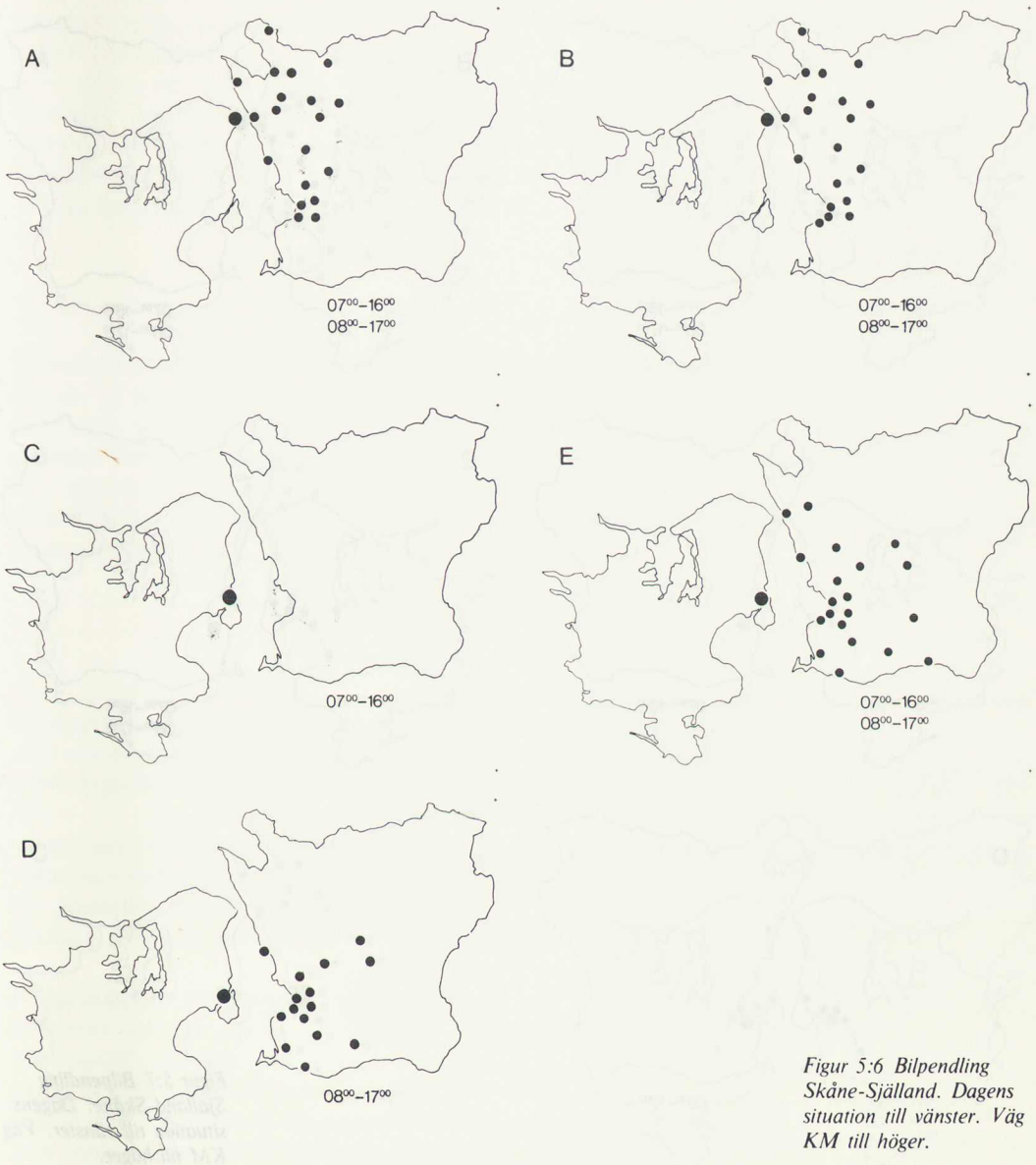
Figur 5:4 Bilresa Skåne-Själland förmiddag eller eftermiddag. Dagens situation till vänster. Väg KM till höger.

DAGENS SITUATION FAST FÖRBINDELSE KM



Figur 5:5 Bilresa Själland-Skåne förmiddag eller eftermiddag. Dagens situation till vänster. Väg KM till höger.

DAGENS SITUATION FAST FÖRBINDELSE KM



Figur 5:6 Bilpendling Skåne-Själland. Dagens situation till vänster. Väg KM till höger.

DAGENS SITUATION FAST FÖRBINDELSE KM



Figur 5:7 Bilpendling Själland-Skåne. Dagens situation till vänster. Väg KM till höger.



Figur 5:8 Bilpendling Skåne-Själland (A-C) och Själland-Skåne (D-F). Väg HH.

Den tydliga förbättringen har till stor del sin grund i att flygbåtstiderna i dag omöjliggör pendling i det tidiga intervallet. Jämför man dagens situation för intervallet 08.00 – 17.00 med läget efter tillkomsten av en broförbindelse, ser man att förändringarna faktiskt är obetydliga. Samma effekt skulle troligen kunna uppnås genom tidigare flygbåtsturer tillräcklig kapacitet. (Se vidare kapitel 16 och 18).

Om man i stället förlägger *landsvägsförbindelsen i HH-läget*, förskjuts som i de tidigare exemplen effekterna norröver vilket framgår av figur 5:8.

Under det tidiga intervallet är det bara från ett fåtal orter nära Helsingborg man kan pendla till Köpenhamn (B), då ju pendlingen via den södra delen inte är möjlig med de flygbåtstider som för närvarande gäller. Däremot ökas självfallet pendlingsmöjligheterna till Helsingör markant (A). Under intervallet 08.00 – 17.00 är den mest påfallande effekten att antalet orter, från vilka man kan pendla både till Köpenhamn och Helsingör, ökar kraftigt (A och C). Under detta intervall utgör inte flygbåtstrafiken något hinder. Till Roskilde och Nästved kan man enbart pendla från ett fåtal orter i nordvästra Skåne. Pendlingen från Danmark till Sverige påverkas på motsvarande sätt.

5.2.2 *Färd med kollektiva transportmedel*

Såväl startpunkter, mål som tidsrestriktioner är de samma i studien av framkomlighet i det kollektiva transportnätet som i analysen av resmöjligheter med bil. Som motiveras i avsnitt 5.1.3 (s. 65), har dock vissa *förenklingar* gjorts vid beräkningarna av kollektiva resor. Först redovisas dagens resmöjligheter från startpunkterna till de sju största orterna i regionen. Med hjälp av ett fåtal exempel på startpunkter skisseras därefter en tänkbar framtida situation med utgångspunkt från grova antaganden om transportsystemet efter tillkomsten av fasta förbindelser.

Dagens situation

Dagens situation finns redovisad i figur 5:9. Då *hela dagen* är öppen för resa (07.00 – 18.00), kan man på både svensk och dansk sida nå alla målpunkter utom Nästved från ett stort antal startpunkter. Undantagen finns på den svenska sidan i östra delen av Skåne.

För vi in samma vistelsetidsrestriktioner som i bilanalysen (fyra respektive sex timmar i målorten) reduceras interaktionsmöjligheterna väsentligt. I Helsingör kan man fortfarande få ut minst fyra timmars vistelsetid vid resor från västra halvan av Skåne, men det är bara från orter närmast sundet som man kan få ut sex timmar (A).

Möjligheterna att nå Köpenhamn är något bättre (B). Befolkningen i flera orter, fortfarande i västra Skåne, kan få ut sex timmars vistelsetid eller däröver. I östra Skåne klarar nu också bl. a. de som bor i Hässleholm och Bromölla av fyratimmarsrestriktionen, tack vare de goda förbindelserna till Malmö. Bilden ändrar sig inte avsevärt för Roskilde (C). Visserligen faller en del orter bort med sextimmarsrestriktionen, men i stora drag tycks inte den längre resan på dansk sida ha någon större betydelse. Detta förklaras av de täta och snabba förbindelserna mellan Köpenhamn och Roskilde. Däremot är det helt naturligt svårare att ta sig till Nästved (D). Inte från några orter klarar man sex timmars vistelsetid, och förutom från Helsingborg är det bara från orter i sydvästra Skåne man kan få ut fyra timmars vistelsetid i de studerade målorterna.

Möjligheterna att få ut vistelsetider i Sverige vid resa från Danmark är allmänt sett bättre än i andra riktningen (E-G). Från flertalet orter klarar man åtminstone den mildare restriktionen. Vissa startpunkter, t. ex. Ny-



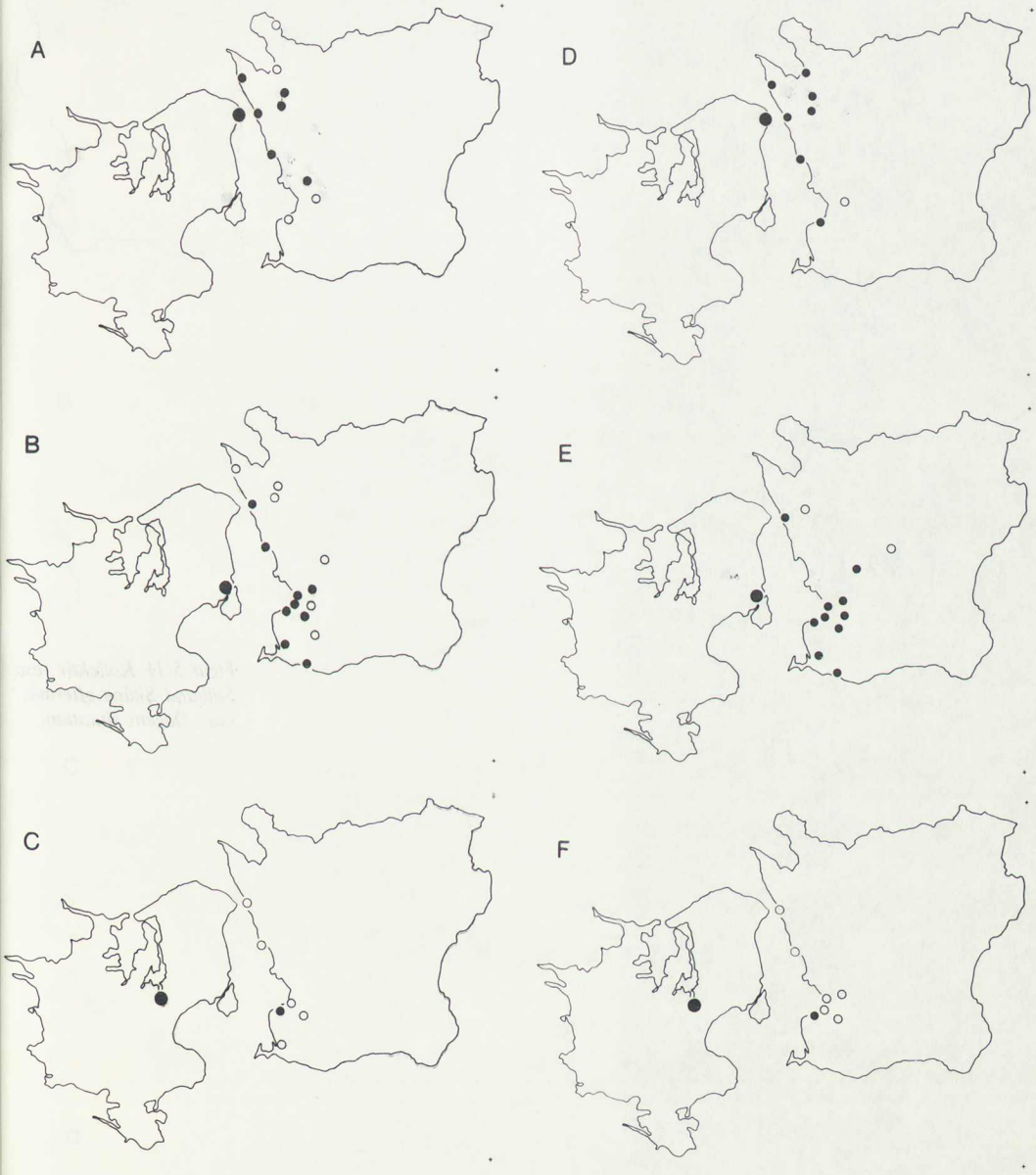
Figur 5:9 Kollektiv resa Skåne-Själland (A-D) och Själland-Skåne (E-G) 07.00–18.00. Dagens situation.

köbing, Prästö och Skälskör ligger emellertid genomgående sämre till p. g. a. sitt läge vid sidan av de större järnvägslinjerna. *Överhuvudtaget slår byten mellan olika transportmedel påfallande hårt.* Möjligheterna att få ut vistelsetider i Lund är t. ex. betydligt mera begränsade än vad själva avståndet skulle väntas föranleda (G). Här har vi i värsta fall ett tågbyte på dansk sida, byte tåg-färja, och färja-tåg eller buss på den svenska sidan.

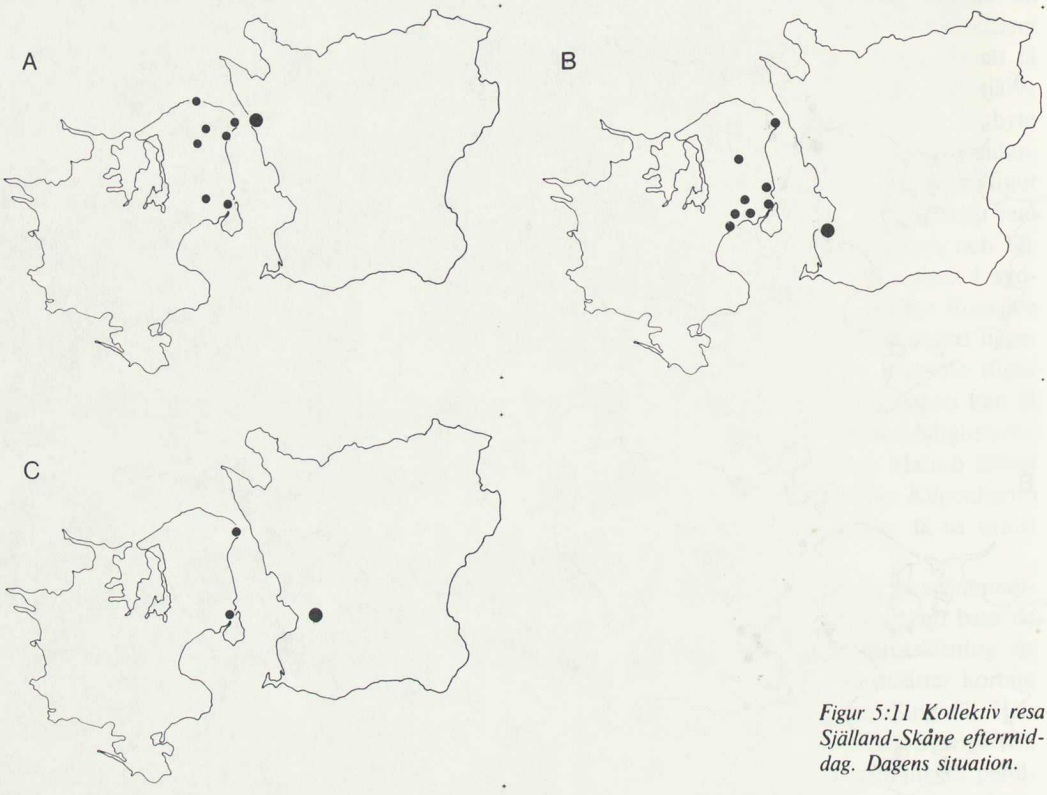
Minskas det tillåtna bortavarointervallet till *för- eller eftermiddag* (figur 5:10), beskärs ärendemöjligheterna ordentligt. I Helsingör kan i princip bara befolkningen i nordvästra Skåne få ut tillräckliga vistelsetider (A och D). Skillnaderna mellan för- och eftermiddag är obetydliga. Bor man i sydvästra Skåne kan man i stället nå Köpenhamn (B och E), medan Roskilde bara nås från Malmö med bibehållen vistelsetid (C och F). Nästved ligger helt utanför möjligheternas gränser (redovisas ej). I nästa kartserie (figur 5:11) redovisas från vilka danska orter man under eftermiddagen kan få ut en timmas vistelsetid i de svenska målpunkterna. Resemöjligheterna till Helsingborg är som väntat störst i nordost (A), medan Malmö lättast nås från Köpenhamnsområdet (B). Båda målen nås dock från Köpenhamn och Helsingör. Det är också bara från dessa orter man kan få ut minst en timmas vistelse i Lund (C).

Under det tidigare arbetstidsintervallet 07.00 – 16.00 är *pendlingsmöjligheterna* över sundet starkt begränsade (figur 5:12). I Skåne kan bara de som bor i Helsingborg och Åstorp nå Helsingör, under förutsättning att de är beredda att vara borta 13 timmar (A). Om man förutsätter kortare bortavarotid, är det bara från Helsingborg man klarar pendling till Helsingör. Motsvarande förhållande gäller för pendling Danmark-Sverige (E). I söder är det flygbåtarnas tidigaste avgångar (06.45) som omöjliggör pendling (C och G). Flyttas arbetstidens början fram en timma ändras situationen något, framför allt i söder (D och H). Pendling blir nu möjlig mellan hela Köpenhamnsområdet och Malmö-Lundområdet. Från övriga delar av regionen är det inte rimligt att förutsätta dagpendling med hjälp av kollektiva transportmedel.

FÖRMIDDAG EFTERMIDDAG

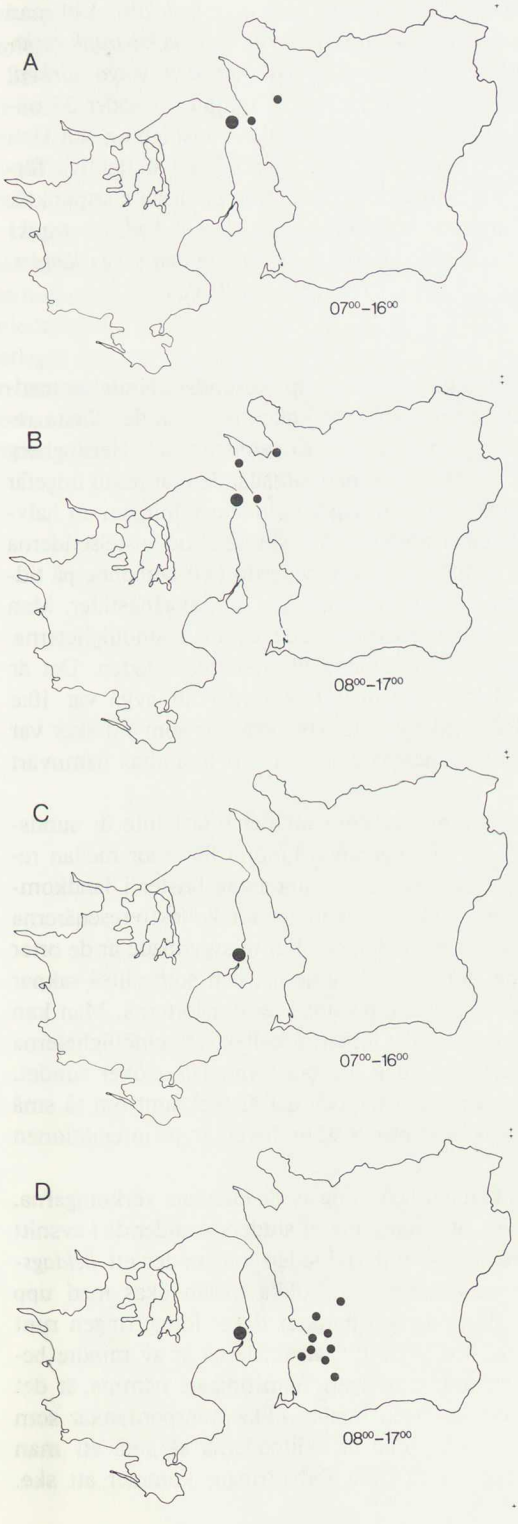


Figur 5:10 Kollektiv resa Skåne-Själland förmiddag (A-C) eftermiddag (D-F). Dagens situation.

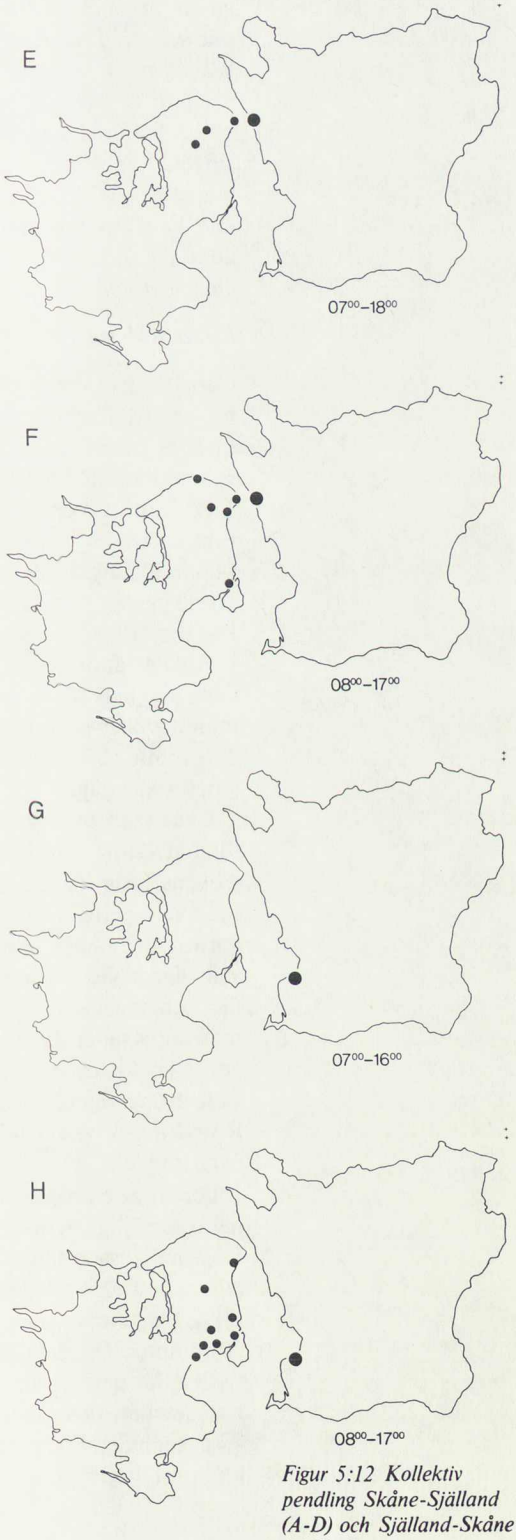


Figur 5:11 Kollektiv resa Själland-Skåne eftermiddag. Dagens situation.

SKÅNE – SJÄLLAND



SJÄLLAND – SKÅNE



Figur 5:12 Kollektiv pendling Skåne-Själland (A-D) och Själland-Skåne (E-H). Dagens situation.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att möjligheterna att uträtta ärenden på andra sidan sundet är begränsade för dem som åker kollektivt. Vill man inte kan utnyttja sundsförbindelserna effektivt. I kedjan *kollektivtrafik-färja-kollektivtrafik är färje och flygbåtsförbindelserna inte den svaga länken,*

I norr är överfartstiden (exkl. incheckning) 25 minuter, i söder 35 minuter. Färjorna går i runt tal var 15:e minut mellan Helsingborg och Helsingör, flygbåtarna var 30:e minut. Få orter har så täta kollektiva förbindelser med hamnarna, vilket innebär att man från de flesta startpunkter inte kan utnyttja sundsförbindelserna effektivt. I kedjan *kollektiv trafik-färja-kollektivtrafik är färja och flygbåtsförbindelserna inte den svaga länken, utan den kollektiva trafiken till lands främst på svensk sida.*

Fasta förbindelser

Generellt kan konstateras att tillkomsten av fasta Öresundsförbindelser medför en del förändringar för dem som åker kollektivt. För det första reduceras sannolikt restiden med tåg mellan Köpenhamn och Helsingborg genom direktförbindelsen. Under nuvarande förhållanden tar resan ungefär 1 1/2 timma, och restidsförkortningen ligger i storleksordningen en halvtimma. Under idealiska tidtabellsförhållanden skulle alltså vistelsetiderna kunna förlängas med en timma. Detta är emellertid helt beroende på tidtabelläggning och anpassning till övriga ankomst- och avgångstider. Man kan därför inte dra några säkra slutsatser om de framtida resmöjligheterna.

För det andra ökas sannolikt turtätheten via den södra leden. Det är t. ex. möjligt att bussar Malmö-Köpenhamn kommer att avgå var 10:e minut, vilket skall jämföras med flygbåtarnas avgångar som nu sker var 30:e minut. Själva restiden kommer däremot inte att förändras nämnvärt i det södra läget.

I analysen av dagens situation framkom att det oftast inte är sundsförbindelserna som i sig utgör det avgörande hindret för resor mellan regionens båda halvor. Det är istället med få undantag brister i landkommunikationerna som gör det svårt eller omöjligt för kollektivresenärerna att uträtta ärenden på andra sidan sundet. Särskilt missgynnade är de orter som ligger vid sidan av de stora järnvägslinjerna, och som alltså saknar täta och snabba förbindelser med de nuvarande terminalorterna. Man kan inte vänta sig att fasta förbindelser ska förbättra kollektivresemöjligheterna annat än för de orter som redan i dag har bra förbindelser över sundet. Förbättringarna blir dessutom marginella, och det är tveksamt om så små förändringar överhuvudtaget kan få någon större inverkan på interaktionen över sundet.

För att ge en något mera konkret belysning av de tänkbara verkningarna, har resemöjligheterna från ett fåtal startpunkter studerats under de i avsnitt 5.1.3 redovisade förutsättningarna. Vid HH-leden kan under ett *heldagsintervall* (07.00 – 18.00) vistelsetiderna i de olika målen ökas med upp till 1 1/2 timme, men för de flesta startpunkter ligger förbättringen runt 30 minuter. Orternas läge i förhållande till terminalerna är av mindre betydelse för den erhållna vistelsetidsökningen. Som tidigare nämnts, är det i stället den tidsmässiga anpassningen mellan olika transportlänkar som är avgörande. För resor via KM-leden är skillnaderna så små att man knappast vågar påstå att några som helst förbättringar kommer att ske.

Självfallet kommer resmöjligheterna att öka mellan Malmö och Köpenhamn och mellan orter som ligger inom dessa städers förhållandevis turtäta lokaltrafiksystem, men för övriga startpunkter blir effekterna närmast försumbara.

Som konstaterats i bilanalysen, ökas *pendlingsmöjligheterna* i söder av en broförbindelse, mycket tack vare att flygbåtarnas tidtabell i dag gör det omöjligt att klara av tidiga arbetstider. Även när det gäller kollektivtrafik skulle denna förbättring kunna uppnås med bibehållande av båttrafiken, om tidtabellen bättre anpassades till pendlarnas behov.

Under förutsättningen att ingen lokaltrafik kommer att äga rum mellan Helsingborg och Helsingör via en järnvägstunnel, kommer självfallet inte resmöjligheterna mellan dessa båda städer att förbättras. Det finns snarare anledning att anta att resultatet kan bli en försämring, eftersom trafikunderlaget för färjorna rimligtvis kommer att minska genom tillkomsten av en tunnel, med därav följande inskränkningar i antalet turer. Detta påverkar inte bara lokaltrafiken mellan Helsingborg och Helsingör, utan all trafik via Helsingör som inte går direkt till eller från Köpenhamn.

6 Generella resemöjligheter

6.1 Förutsättningar och metodik

Som ett komplement till den målinriktade analysen i föregående kapitel ska här ges en mera generell bild av resmöjligheterna inom regionen. Analysen genomförs utan direkta kopplingar till specifika ärenden eller resmål och med liberala tidsrestriktioner. Analyserna är tänkta att gälla i första hand *fritidsresor* som kan tänkas ske till ett mycket stort antal målpunkter eller områden inom Öresundsregionen. Liksom förut studeras möjligheterna att resa dels med bil, dels med kollektiva färdmedel, före respektive efter tillkomsten av fasta förbindelser.

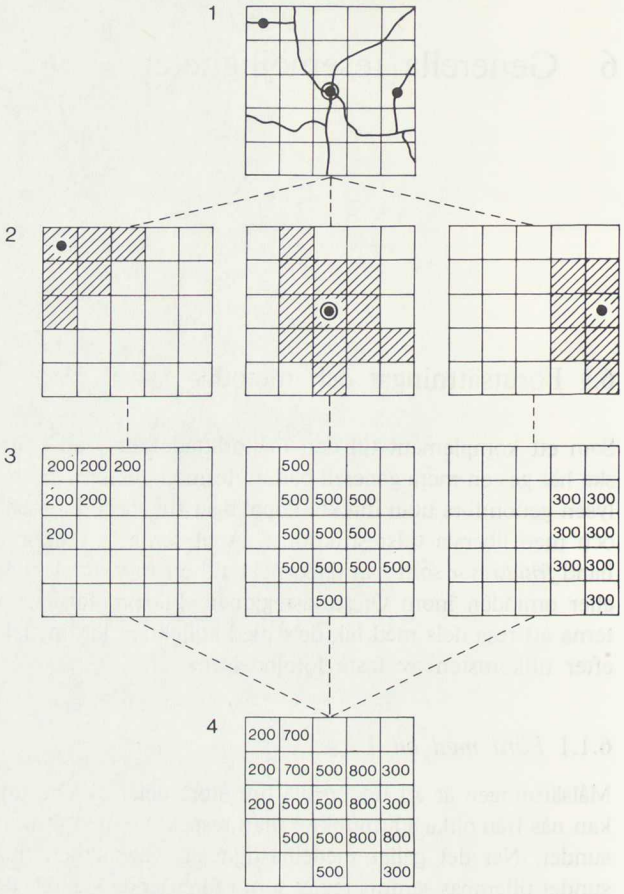
6.1.1 *Färd med bil*

Målsättningen är att undersöka hur stora delar av Öresundsregionen som kan nås från olika startpunkter utan respektive med fasta förbindelser över sundet. När det gäller medelhastigheter, vägnät och transporttider över sundet tillämpas samma regler som i föregående kapitel. Resan tillåts börja tidigast kl 07.00, och man måste vara tillbaka i startpunkten senast kl 18.00. Restiden har maximerats till en, två respektive tre timmar.

Analysen har utförts på följande sätt:

1 Resorna antas utgå från ett antal startpunkter, fördelade över Öresundsregionens yta.
2 För var och en av dessa startpunkter har de områden avgränsats som kan nås inom de tillåtna restiderna. Områdesgränserna har anpassats till ett rutnät med fem kilometers sida (se figur 4:2, s. 60).
3 Varje ruta inom det avgränsade området påförs den befolkningsmängd som finns i den ruta startpunkten ligger. Endast tätortsbefolkningen räknas.
4 Efter det att avgränsningen gjorts för samtliga startpunkter summeras de erhållna befolkningstalen ruta för ruta.
5 För varje ruta i regionen erhålls ett befolkningstal som är summan av de startpunkters befolkning som kan nå just den rutan. Summeringen görs separat för en-, två- respektive tre timmars restid.

Tillvägagångssättet illustreras i figur 6:1 i en starkt förenklad "region" med tre tätorter A, B och C med respektive 200, 500 och 300 invånare.



Figur 6:1 Principskiss för beräkning av befolkningstryck.

Den erhållna summan blir ett uttryck för rutans läge i förhållande till Öresundsregionens befolkning, dvs. man får ett mätetal som visar hur många tätortsinnevånare som kan nå respektive ruta på en, två eller tre timmar. I redovisningen har rutornas tal omräknats till procent av hela områdets tätortsbefolkning. Värdena i rutorna ger uttryck för två sidor av samma sak: dels vad man kallar "*befolkningstrycket*", dvs. hur stor del av befolkningen i området som hypotetiskt kan belasta varje ruta, dels också rutans "*centralitet*", dvs. hur stor del av befolkningen man maximalt kan nå från respektive ruta. Anta t. ex. att en ruta ligger inom klassen 80-90 procent. Det betyder å ena sidan att 80-90 procent av hela regionens befolkning kan nå rutan inom gällande restidsrestriktion. Å andra sidan innebär det också att man från rutan inom samma tidsintervall rent potentiellt kan nå 80-90 procent av regionens befolkning (Jfr begreppen "*tillgänglighet*" och "*åtkomlighet*" i kapitlen 16, 17 och 18).

6.1.2 *Färd med kollektiva transportmedel*

Ett generellt problem vid analyser av tillgänglighet i tidtabellbundna transportsystem är det stora antalet möjliga resekombinationer. I de här aktuella

fallen finns valmöjligheter till lands mellan tåg och buss – ibland i ett par steg – och flera olika alternativ för sjöresan över sundet. För varje transportmedel finns dessutom vanligen ett antal alternativa avgångs- och ankomsttider, som i sin tur genererar nya kombinationer genom hela kedjan. Oavsett om man väljer manuella eller maskinella bearbetningsmetoder, blir följden att man manuellt måste hantera stora datamängder, eftersom i princip samtliga aktuella tidtabelluppgifter måste in i beräkningarna. Jämfört med bilresealternativet i föregående avsnitt har därför ett något annorlunda angreppssätt valts för den generella analysen av kollektivtrafiken.

I stället för att tillåta resor i alla möjliga riktningar, har antalet kombinationsmöjligheter reducerats genom att endast direkta resor till respektive sidors färjeterminaler kartlagts. "Direkta" innebär att byten mellan olika kommunikationsmedel tillåtits, men att resan måste ske snabbaste vägen till respektive terminal. För samtliga startpunkter har den tidigaste möjliga avresan och den senaste hemresan tagits fram. Härigenom fås en maximal vistelsetid, först i hemmasidans terminaler, sedan också på bortasidan. Väntetider på vägen och vid byte till färja räknas in i restiden som noteras. I en situation med fasta förbindelser är vistelsetiderna i hemmasidans terminaler desamma som i nuläget. Däremot förändras vistelsetiderna på bortasidan.

I den redovisning som följer finns ett enda exempel på kartografisk redovisning av beräkningar baserade på kollektiva transportmedel. Till skillnad från ovan nämnda bilkartor blir kartorna för kollektiv trafik synnerligen invecklade och svåra att läsa. I stället redovisas resultaten i *diagram*, som längs en linje visar hur vistelse- och restider varierar med avståndet från valda målpunkter.

En rät linje i ett sådant diagram motsvarar resor på en fullständigt homogen transportyta. Bilresor representeras av tämligen jämna kurvor, medan resor med kollektiva transportmedel visar mycket oregelbundna förlopp. Man kan säga att diagrammens kurvor visar hur väl transportsystemet förmår överbrygga avstånden mellan start- och målpunkter. Genom att jämföra kurvorna för hemma- respektive bortasidornas terminaler kan man också se hur stor del av den totala restiden som utgörs av själva sundsöverfarten, samtidigt som man kan se hur mycket man förlorar i vistelsetid genom att korsa sundet. Man kan enkelt lägga in restriktioner för såväl vistelsetid som restid i diagrammen och direkt avläsa, från vilka orter dessa restriktioner kan uppfyllas. Tyvärr blir det härigenom inte möjligt att göra direkta jämförelser med "befolkningskartorna" i bilanalysen, men i stället har motsvarande res- och vistelsetidsuppgifter för bilresa lagts in i kollektivtrafikdiagrammen. De transportmässiga förutsättningarna är samma som i den målinriktade analysen i föregående kapitel.

6.2 Resultat

6.2.1 *Färd med bil*

De första två kartorna (figur 6:2 och 6:3) visar hur stor del av befolkningen i Öresundsregionen som kan nå regionens olika delar vid en maximal restid på *en timma*. De erhållna befolkningstalen har omräknats i procent av regionens totala tätortsbefolkning och indelats i 10 klasser. Klassernas omfattning och skraffering framgår av teckenförklaringar i anslutning till figurerna. Vid en maximal restid på en timma kan i *nuläget* (figur 6:2) praktiskt taget inga resor göras över sundet. Restiden inklusive incheckning etc. är för HH-leden 40 minuter och för Limhamn-Dragör 80 minuter. I praktiken är det möjligt att resa mellan Helsingborg och Helsingör, men denna möjlighet ger inget utslag i figuren. Vad som redan här framgår är en betydande skillnad i befolkningstryck mellan regiondelarna. På Själland är det den kraftiga befolkningskoncentrationen till Köpenhamnsområdet som gör att större delen av östra Själland ligger inom 60-70 procentklassen, dvs. mellan 60 och 70 procent av Öresundsregionens hela tätortsbefolkning kan nå rutorna inom detta område. I Skåne hamnar de norra och östra delarna under 10 procent, vilket endast gäller för mindre, perifera områden på Själland.

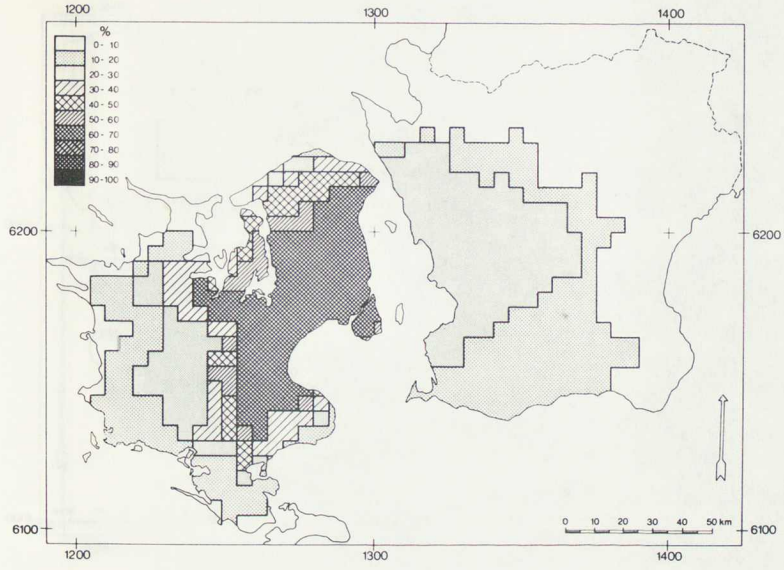
I nästa kartbild (figur 6:3) har en *vägförbindelse Köpenhamn–Malmö* lagts in. Med den korta tillåtna restiden är det som synes bara ett mindre område runt de båda städerna som påverkas. På den svenska sidan ökas emellertid befolkningstrycket kraftigt i Malmös närmaste omgivningar på grund av att en stor del av Köpenhamns befolkning nu hinner över sundet.

Ökas den tillåtna restiden till *två timmar* (figur 6:4 och 6:5), blir interaktion möjlig både via de norra och södra lederna. I *dagens transportsituation* är marginalerna fortfarande snäva, och det är bara Amager och Köpenhamn som kommer upp i den högsta klassen, 90-100 procent. Östra Skåne är fortfarande anmärkningsvärt svåråtkomligt. Den snabbare överfarten mellan Helsingör och Helsingborg slår igenom så att Helsingborgsområdet blir det hårdast belastade men också det mest centrala på den svenska sidan (figur 6:4).

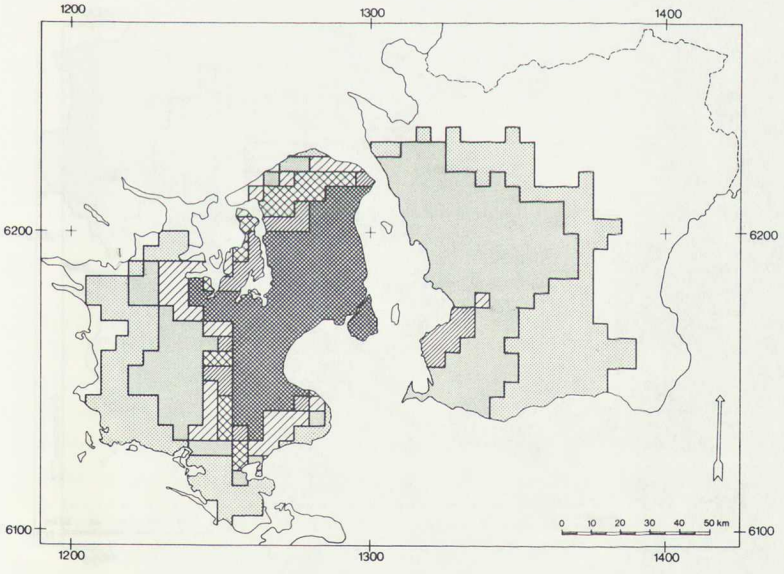
En fast KM-led ändrar detta förhållande markant. I figur 6:5 ligger stora delar av Västskåne över 80 procent och både Helsingborgs- och Malmöområdena kommer upp i den högsta klassen liksom hela nordöstra Själland.

Ökas restiden till *tre timmar* som i figur 6:6, närmar man sig gränsen för vad som kan anses vara en rimlig restid i ett endagsperspektiv. Inplacerad i intervallet 07.00 – 18.00 begränsar den vistelsetiden till fem timmar. Köpenhamns och nu också de övriga större städernas genomslagskraft framgår. På den svenska sidan ligger hela den västra halvan av Skåne inom 80-90 procentklassen, men brohuvudet för den högsta klassen är fortfarande Helsingborg. Ingen del av Själland ligger nu under 70 procent, medan fortfarande jämförelsevis stora områden i östra Skåne ligger under 50. Detta gäller i *dagens situation*.

I nästa figur (6:7) presenteras situationen för tre timmars enkel resa med en *fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö*. Hela Själland och



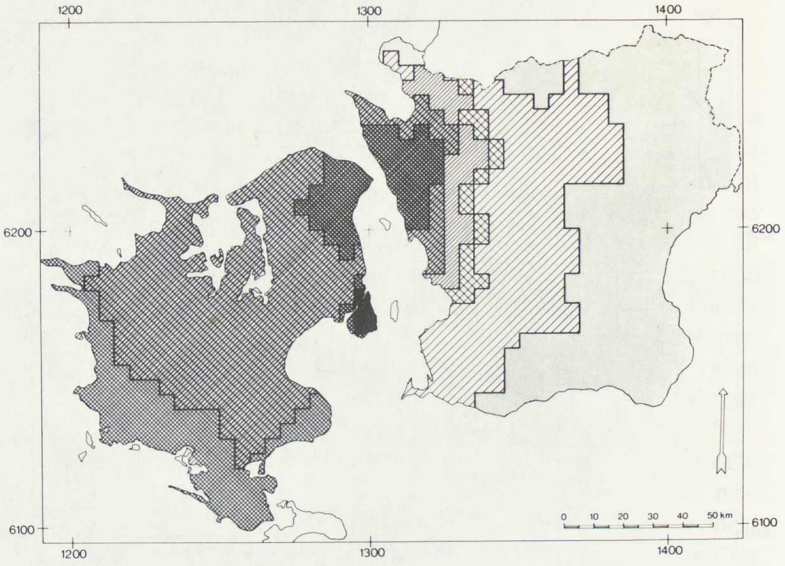
Figur 6:2 Befolkningstryck vid en timmes bilresa. Dagens situation.



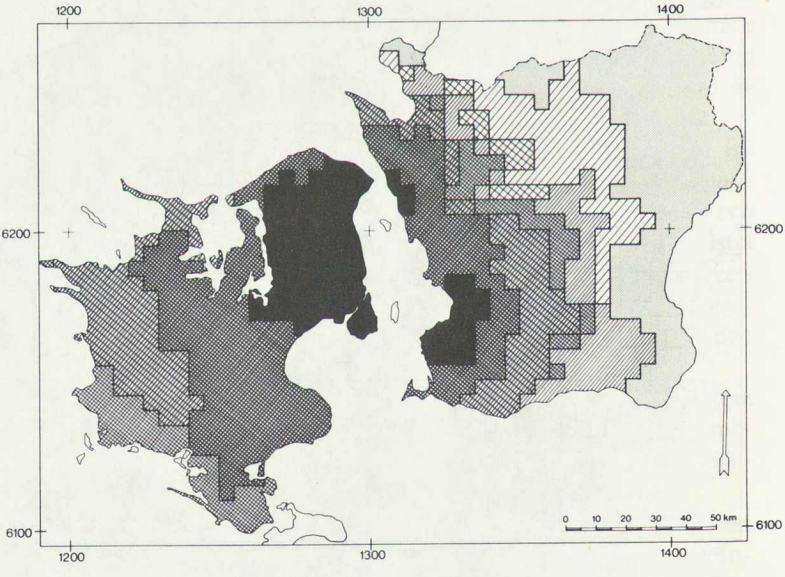
Figur 6:3 Befolkningstryck vid en timmes bilresa. Väg KM.

större delen av Skåne har nu kommit upp i den högsta klassen. Ingen del av regionen ligger under 60 procent. En vägförbindelse innebär en kraftig minskning av restiden via den södra leden. Följden blir en utjämning av befolkningstrycket mellan regionens norra och södra delar, liksom en allmän ökning av trycket på hela regionen.

För att belysa effekterna av *en fast vägförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg* har motsvarande analys gjorts för detta alternativ. Transporttiden över sundet har satts till 10 minuter, medan färje- och flygbåts-



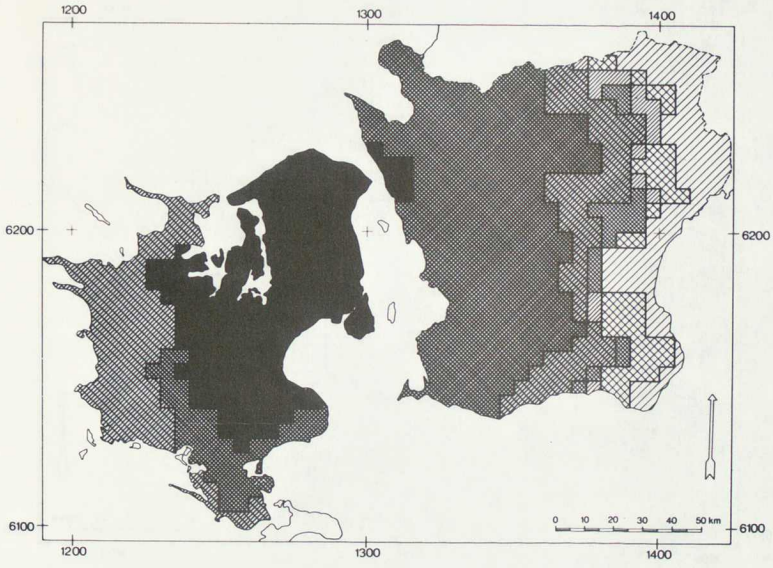
Figur 6:4 Befolkningstryck vid två timmars bilresa. Dagens situation.



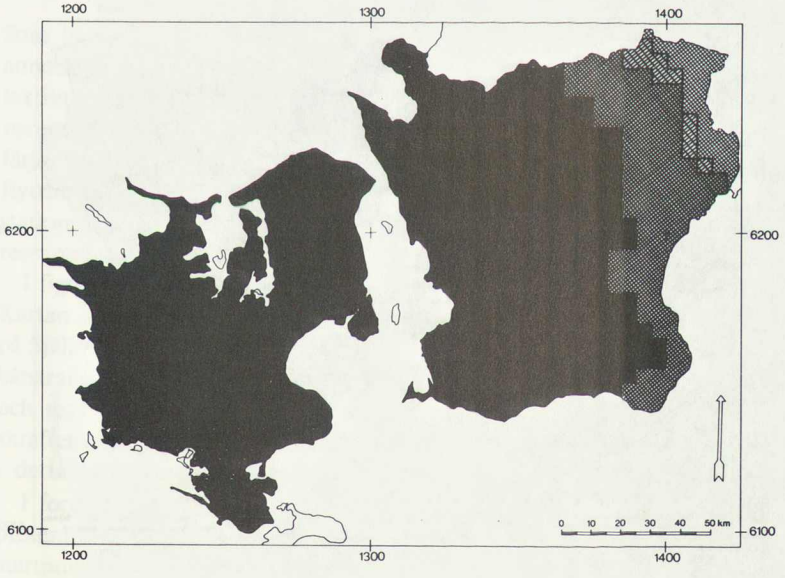
Figur 6:5 Befolkningstryck vid två timmars bilresa. Väg KM.

trafiken i söder förutsätts äga rum i nuvarande omfattning. I figurerna 6:8–6:10 visas hur stor andel av Öresundsregionens befolkning som kan nå regionens olika delar vid en restid på maximalt en, två respektive tre timmar. Vid *en timmas maximal restid* (6:8) förändras situationen endast i områdena närmast respektive sidors brofästen. Jämfört med dagens situation (se figur 6:2) är det cirka 10 procent flera som kan nå dessa delar.

Ökas den tillåtna restiden till *två timmar* (se figur 6:9) kan nordöstra Själland och området runt Helsingborg nås av 90-100 procent av befolk-



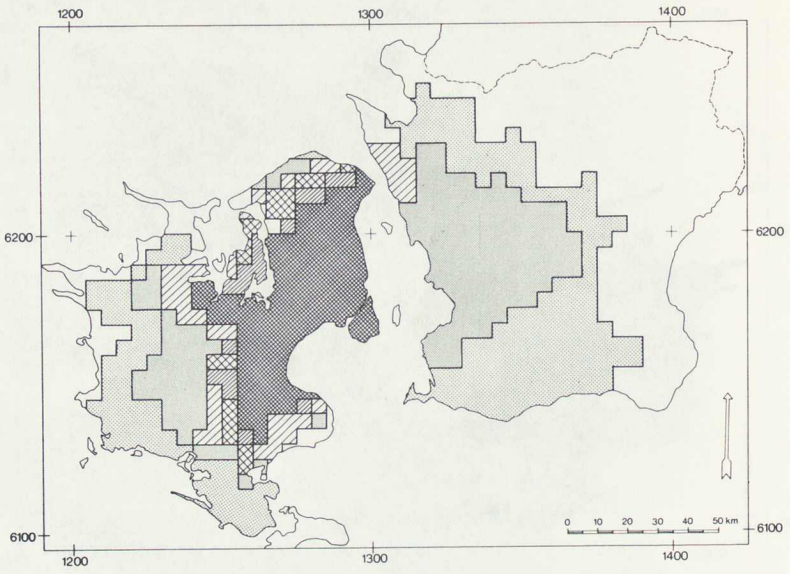
Figur 6:6 Befolkningstryck vid tre timmars bilresa. Dagens situation.



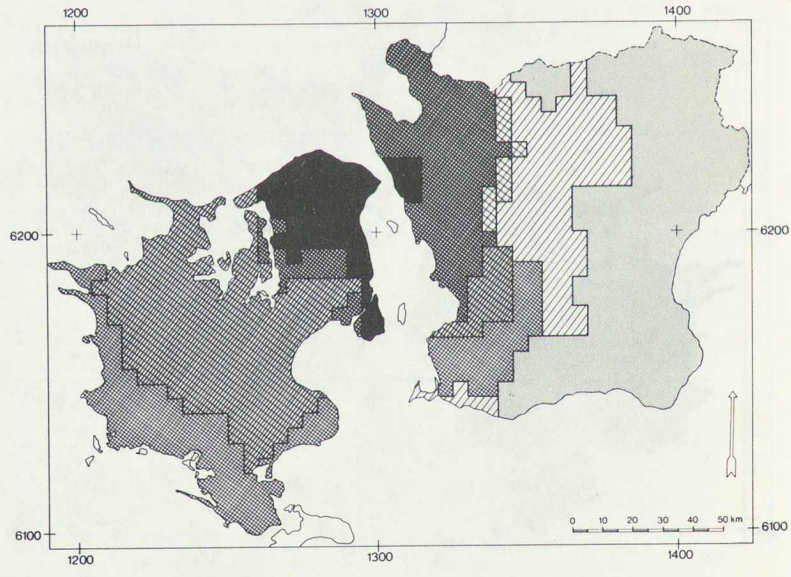
Figur 6:7 Befolkningstryck vid tre timmars bilresa. Väg KM.

ningen. Jämfört med nuläget (6:3) är emellertid förändringarna små, särskilt på den danska sidan. Tillskottet i befolkningstryck från Skåne via en landsvägsförbindelse i norr är så pass marginellt att det inte ger några drastiska förändringar i kartbilden.

I figur 6:10 visas slutligen befolkningstrycket vid *tre timmars maximal restid*. Inte heller här har den allmänna bilden genomgått några drastiska förändringar på dansk sida. Effekterna på den svenska sidan är emellertid tydligare, både vid två och tre timmars resa. Precis som i tidigare analyser



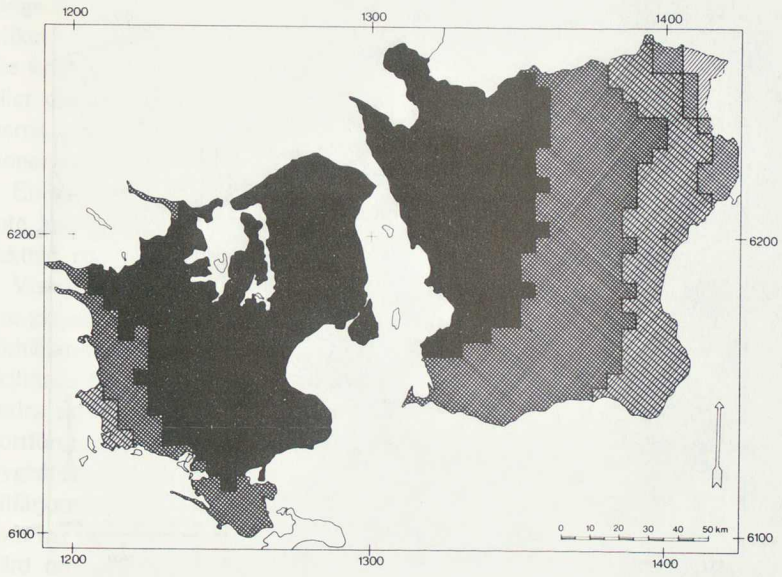
Figur 6:8 Befolkningstryck vid en timmes bilresa. Väg HH.



Figur 6:9 Befolkningstryck vid två timmars bilresa. Väg HH.

är det Köpenhamnsområdets stora befolkning som ger kraftiga utslag.

På samma sätt som en KM-väg i huvudsak ger effekter i Öresundsregionens södra delar, påverkar HH-förbindelsen främst de norra. Redan i dag är emellertid överfartstiden med färja så kort, att en direkt landsvägsförbindelse inte innebär någon radikal nedskärning av restiden. *Effekterna av en landsvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg blir därför inte så stora som av en bro mellan Köpenhamn och Malmö.*



Figur 6:10 Befolkningstryck vid tre timmars bilresa. Väg HH.

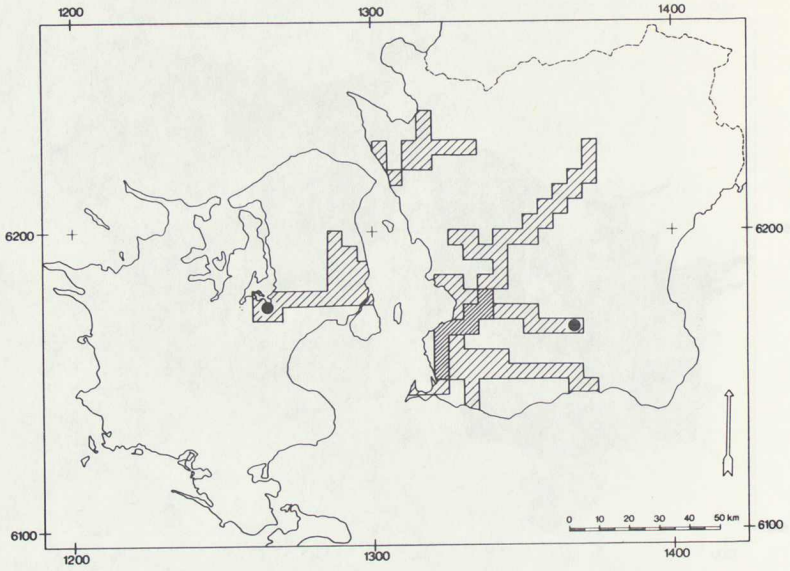
6.2.2 *Färd med kollektiva transportmedel*

Som berörts i avsnitt 6.1.2, har ett jämfört med bilresealternativet något annorlunda angreppsätt använts i analysen av möjligheterna att resa kollektivt. Anledningen är främst att det stora antal kombinationer som genereras i ett kollektivtrafiknät med flera olika transportmedel (tåg, buss, färja, flygbåt) svårligen låter sig hanteras med en rimlig arbetsinsats. Förflyttningarna inom ett kollektivtrafiknät är också bundna till linjer och stationer, vilket gör en kartografisk redovisning av samma typ som bilreseanalysen mindre lämplig.

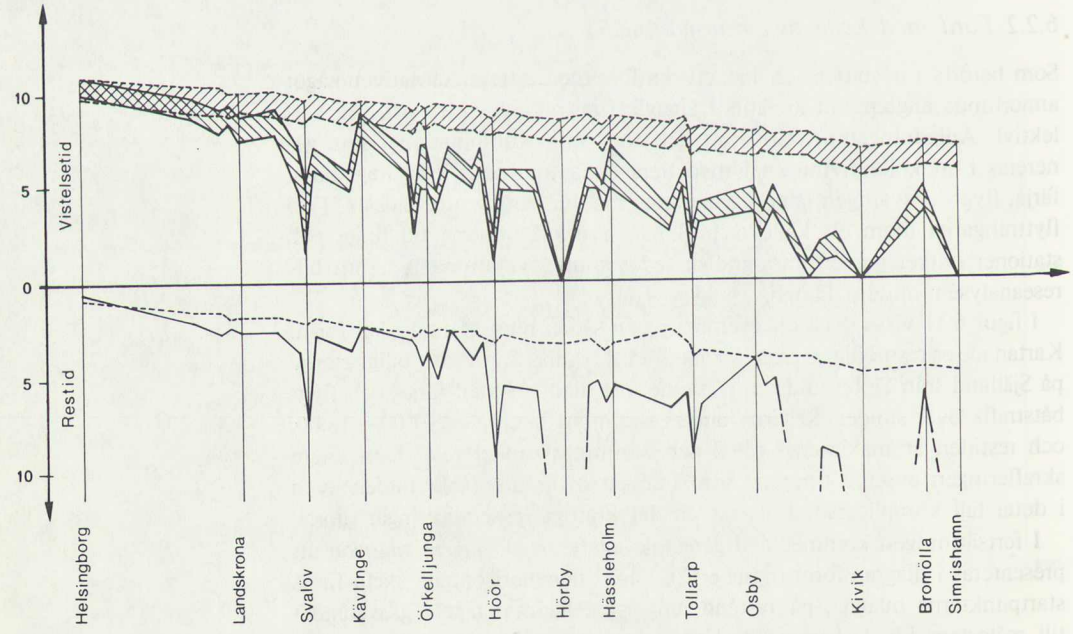
I figur 6:11 visas dock ett exempel på en sådan presentation i kartform. Kartan avser resmöjligheterna i Skåne från Roskilde, samt resmöjligheterna på Själland från Sjöbo under nuvarande förhållanden med färje- och flygbåtstrafik över sundet. Resorna tänkes ske inom intervallet 07.00 – 18.00, och restiden är maximerad till 2 och 3 timmars enkel resa. Den tätare skrafferingen avser 2 timmar. Som framgår av figuren, blir bilden även i detta fall komplicerad, trots att en del kraftiga generaliseringar gjorts.

I fortsättningen kommer den generella analysen av *dagens situation* att presenteras i diagramform (figur 6:12). Längs den horisontella axeln finns startpunkterna inlagda, på avstånd proportionella mot fågelvägsavståndet till målorten. För läsbarhetens skull redovisas endast ett urval av startpunkter i de båda regiondelarna. I diagrammets övre del återfinns maximala vistelsetider i Helsingborg och Helsingör dels för kollektivtrafik (heldragna kurvor), dels för biltrafik (streckade). Den övre kurvan för respektive färdsätt anger vistelsetiderna i Helsingborg, den undre i Helsingör. Under den horisontella axeln visas restiderna tur och retur till Helsingör.

Ett första påfallande men också väntat drag i diagrammet är skillnaden mellan kollektiv- och biltrafik. Bilisterna får genomgående ut större vistelsetider; speciellt stor är skillnaden för dem som bor i de mera avlägsna



Figur 6:11 Kollektiva resemöjligheter från Roskilde och Sjöbo 07.00–18.00. Två och tre timmars restid.



Figur 6:12 Kollektiv resa och bilresa till Helsingborg och Helsingör. Svenska startpunkter. Dagens situation.

orterna, där nödvändiga byten och därmed följande väntetider drar ner vistelsetiderna för kollektivresenärerna.

Medan bilkurvan ligger mycket nära den hypotetiska räta linjen, förekommer stora fluktuationer för kollektivtrafiken. Oavsett det faktiska avståndet till målet, har de som bor i små orter eller i sådana som ligger vid sidan av de tättrafikerade linjerna påtagligt sämre möjligheter att få ut rimliga vistelsetider. Den allmänna bilden förändras inte när resan för-

längs till Helsingör. För privatbil följer de båda kurvorna varann perfekt, vilket visar hur litet hinder själva sundsöverfarten utgör rent tidsmässigt. De kraftiga fluktuationerna för kollektivtrafiken och de i många fall små eller obefintliga vistelsetiderna kan direkt spåras till landkommunikationerna, eller i liten omfattning till anpassningen mellan landkommunikationer och färja.

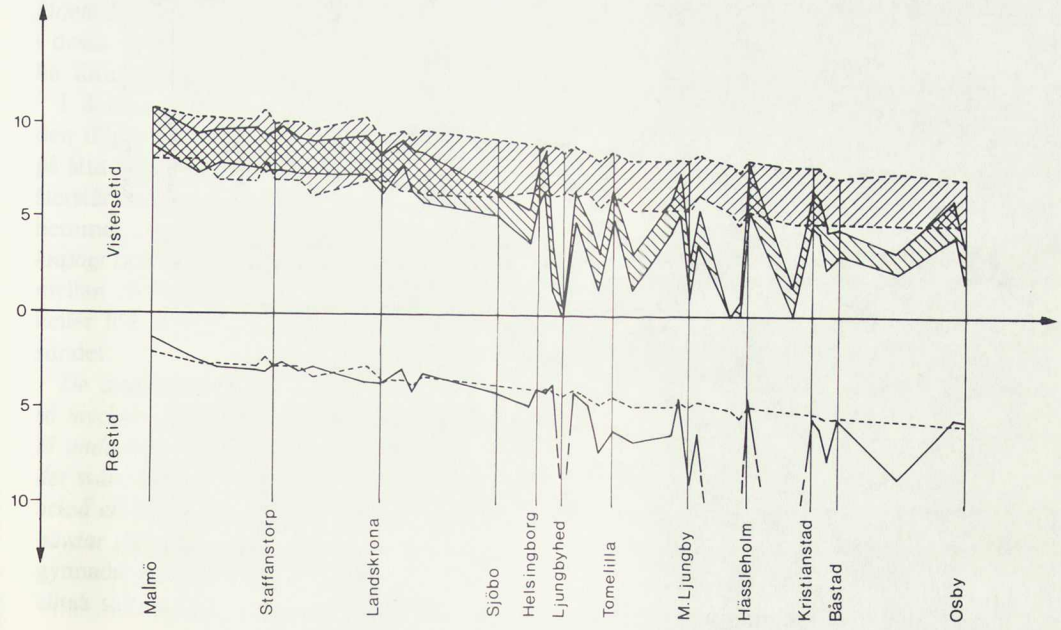
Enligt huvudalternativet för fasta sundsförbindelser, *KM-leden,* kommer inte lokaltrafiken mellan Helsingborg och Helsingör att påverkas av direkttåg mellan Helsingborg och Köpenhamn.

Vistelsetiderna i Malmö/Limhamn och Köpenhamn/Dragör visar samma generella mönster som i fallet Helsingborg-Helsingör (figur 6:13). De förhållandevis goda kommunikationerna i sydvästra Skåne gör dock att skillnaderna mellan bil- och kollektivtrafik är mindre i detta område. På andra sidan sundet inträffar en omkastning till följd av de olika transportförutsättningarna. Kollektivresenärerna kan utnyttja de täta och snabba flygbåtsförbindelserna Malmö-Köpenhamn, medan bilisterna förlorar tid på bilfärjorna. Det är dock i stort sett endast från de orter i sydvästra Skåne som har goda kollektiva förbindelser med Malmö som man i någon nämnvärd omfattning kan tillgodogöra sig denna fördel.

För kollektivtrafikanterna innebär tillkomsten av en bro inte någon påtaglig förkortning av restiden. Genom att turtätheten ökar, kan man räkna med en viss reducering av väntetiderna vid byten mellan landkommunikationer och "sundskommunikationer". I ett heldagsperspektiv är dock dessa vinster marginella.

För befolkningen i startpunkterna på dansk sida jämnas skillnaderna mellan kollektivtrafik och bil nästan helt ut. Speciellt tydligt är detta, som framgår av diagrammet i figur 6:14, vid den södra leden. Förklaringen ligger i Köpenhamns centrala position i det själländska järnvägsnätet, men

Figur 6:13 Kollektiv resa och bilresa till Malmö och Köpenhamn respektive Limhamn och Dragör. Svenska startpunkter. Dagens situation.

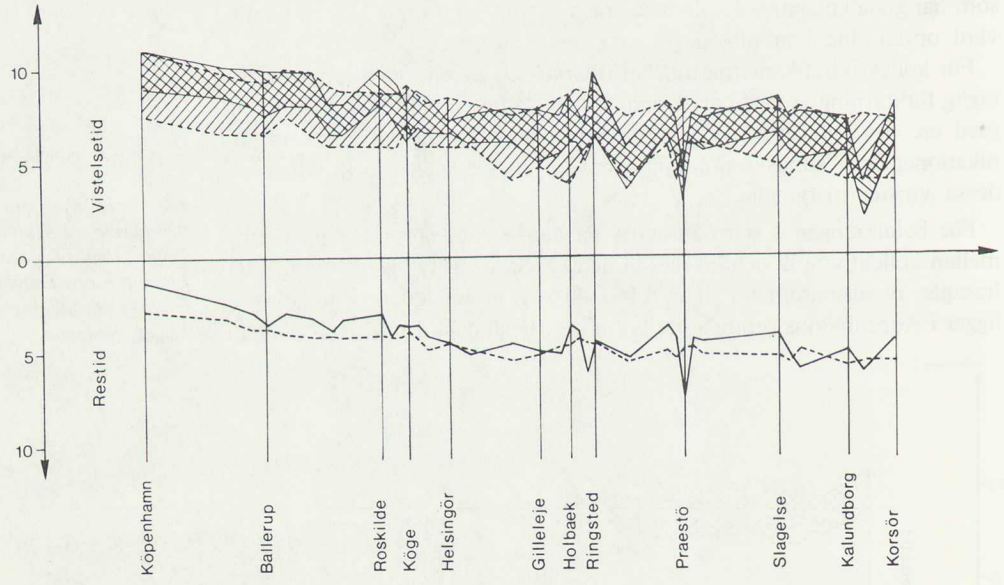


också i de långa restiderna med bil genom eller runt Köpenhamn. Vistelsetiderna på svensk sida är genomgående längre för kollektivresa än för bilresa.

Överhuvudtaget hävdar sig kollektivtrafiken betydligt bättre på Själland än i Skåne. Även i norr kan samtliga danska startpunkter få ut vistelsetid i Helsingborg, vilket som framgick av det föregående inte gäller i motsatta riktningen.

Sammanfattningsvis tyder dessa enkla analyser på att själva sundet med sin täta färjetrafik inte kan sägas utgöra något avgörande hinder för dagsturer med kollektiva transportmedel. Dåliga vistelsetider på bortasidan är till allra största delen bara en avspegling av dåliga transportmöjligheter till lands. Ceteris paribus, bör man alltså inte kunna vänta sig att tillkomsten av fasta förbindelser ska förbättra situationen för de orter som i dag har små eller inga möjligheter att få ut användbara eller i förhållande till restidsinsatsen rimliga vistelsetider.

Figur 6:14 Kollektiv resa och bilresa till Köpenhamn och Malmö respektive Dragör och Limhamn. Danska startpunkter. Dagens situation.



6.3 Sammanfattning av möjligheter och handlingsramar

6.3.1 *Dagens situation*

I dagens situation med båt- och färjetrafik är bilden av resmöjligheterna mellan Öresundsregionens båda halvor splittrad. Bilden blir olika bl. a. beroende på vilket transportmedel den resande har till sitt förfogande, men det finns också skillnader mellan regionens olika delar. Man kan emellertid inte diskutera interaktionsmöjligheterna utan att relatera dem till de ärenden som kan vara aktuella och till de tidsmässiga restriktioner under vilka individer agerar. För hushållens vidkommande kan man i första hand tänka sig en uppdelning mellan å ena sidan resor som riktar sig mot ett bestämt mål och syftar till att uträtta bestämda ärenden, å andra sidan resor av utflyktskaraktär med ett minimum av fasta hållpunkter i tid och rum.

I den förstnämnda gruppen finner man framför allt olika former av *serviceresor*. Gemensamt för denna typ av resor är att själva ärendetiden vanligtvis är tämligen begränsad, men också att möjligheterna är mer eller mindre kringskurna av öppethållandetider. När det gäller servicebesök är det i stort sett endast vardagar som kan komma i fråga. Man får här förutsätta att det främst är icke förvärvsarbetande hushållsmedlemmar som kan klara av denna typ av ärenden. Dessa saknar ofta möjligheter att utnyttja bil. I och för sig kan själva ärendetiden vara kort, men som framgått av de målinriktade analyserna, är ändå möjligheterna att göra serviceresor utan tillgång till bil begränsade till ett fåtal startpunkter.

För ärenden som inklusive resor inte får ta mera än en halv dag i anspråk är det bara hushållsmedlemmar i en smal zon utmed sundskusterna som i dag kan genomföra serviceärenden på andra sidan sundet. Goda ärendemöjligheter i detta "korta" perspektiv finns egentligen bara mellan de orter som har direkta färjeförbindelser med varandra. Det är alltså endast för individer och hushåll i dessa orter som någon del av den andra sidans serviceutbud kan sägas ha förutsättningar att ingå i den dagliga omgivningen.

I denna ärendekategori återfinns också *pendlingsresorna*. Även här är den tillgängliga restiden starkt begränsad. Räknar man med en arbetsdag på åtta timmar och reserverar ytterligare åtta timmar av dygnet för sömn, återstår åtta timmar att fördela mellan arbetsresor, nödvändiga sysslor i hemmet och fritidsaktiviteter. I detta perspektiv blir *möjligheterna att pendla kraftigt inskränkta*. För individer hänvisade till kollektivtrafik är det endast mellan små zoner runt terminalorterna som daglig pendling är möjlig. Inte heller för bilresenärer är det möjligt att pendla annat än från orter nära sundet.

De avgörande hindren för interaktion över Öresund ligger emellertid inte så mycket i själva sundsförbindelserna. Analyserna visar i stället att det med få undantag är brister i de kollektiva kommunikationerna till lands som gör det svårt eller omöjligt att uträtta ärenden på andra sidan sundet. Här finns också en viss skillnad mellan regionens båda halvor. Det danska trafiksystemet hävdar sig märkbart bättre i detta avseenden än det svenska. Speciellt missgynnade är de orter som ligger vid sidan av de stora järnvägslinjerna och alltså saknar täta och snabba kommunikationer med terminalorterna. Ju

sämre transportläge en ort har, desto fler byten mellan olika transportmedel blir nödvändiga. Just i dessa byten ligger en stor del av de tidsförluster som beskär vistelsetiden i resans mål.

Det finns dock undantag, där sundsöverfarten i sig utgör ett direkt hinder för resor. Detta gäller främst för daglig pendling mellan Malmö och Köpenhamn, där flygbåtarnas tidigaste avgångstider omöjliggör pendling om arbetstiden börjar tidigare än ca. 07.30. Också för sena kvällsärenden kan hemfärden vara problematisk, eftersom sista flygbåtsturen både från Köpenhamn och Malmö går kl. 23.45.

Den andra typen av resor, där restriktionerna i tid och rum inte är så hårda, är naturligtvis lättare att genomföra. I denna grupp hittar vi rena *utflykts- och rekreationsresor* som kan genomföras under arbetsfria dagar, kanske under en hel veckända. Det är knappast realistiskt att förutsätta att dessa resor i någon nämndvärd omfattning sker med kollektiva transportmedel. Av den generella analysen av bilresemöjligheterna framgår att förutsättningarna för en rundresa av detta slag är förhållandevis goda, särskilt för individer i regionens norra delar, där man kan utnyttja de täta och snabba bilfärjeförbindelserna mellan Helsingör och Helsingborg.

Vid bilresa, där bilen ska tas över sundet, utgör den relativt långa överfartstiden Limhamn–Dragör ett visst hinder. Det innebär att det tidsmässigt ofta är fördelaktigt att ta den norra vägen även från startpunkter långt söderut i regionen. Det hypotetiska befolkningstrycket på den svenska sidan blir härigenom störst i nordvästra Skåne. Detta område är också i dag det mest centrala, genom att man härifrån snabbt kan nå en stor del av hela Öresundsregionens befolkning.

6.3.2 *Fasta Öresundsförbindelser*

Även efter tillkomsten av *fasta sundsförbindelser* kvarstår skillnaderna i resemöjligheter beroende på transportstatus. *För individer med tillgång till bil kommer en väg Köpenhamn–Malmö att innebära kraftigt ökade resmöjligheter mellan regionhalvorna. Effekterna blir särskilt märkbara i de södra delarna.* Redan i dag är resemöjligheterna via den norra leden förhållandevis goda, varför den samlade effekten blir en utjämning mellan Öresundsregionens norra och södra delar. *Konsekvenserna av en fast vägförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg blir betydligt mindre.*

När det gäller kollektivtrafiken blir förbättringarna till följd av fasta förbindelser marginella. Restiden mellan Köpenhamn och Helsingborg kommer att förkortas genom järnvägstunneln Helsingör–Helsingborg, men effekterna ute i andra delar av transportnätet är svåra att förutse. Under förutsättning att direktförbindelsen kan leda till helt nya förbindelser på respektive sidor av sundet, kan resemöjligheterna förbättras. Det är emellertid inte rimligt att anta att sådana förbindelser kommer att byggas ut annat än mellan regionens större orter. Små orter med litet passagerarunderlag, som dessutom ofta ligger vid sidan av de större linjerna, kan inte väntas få sin situation förändrad av en järnvägstunnel.

I söder är redan nu restiden Malmö–Köpenhamn förhållandevis kort. Bussförbindelser via bro och tunnel kommer inte att medföra någon för-

kortning av denna restid. Däremot kommer antalet turer att ökas kraftigt, vilket får till följd att resmöjligheterna mellan Malmö och Köpenhamn förbättras. Huruvida dessa effekter kan komma att utsträckas till områden utanför själva städerna är till stor del beroende på vilka nya förbindelser som kan etableras i anslutning till bron. Särskilt när det gäller arbetsresor kan man tänka sig ett system av pendelbussar mellan de större bostads- och arbetsorterna i regionen. Ett sådant system skulle radikalt kunna förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Skåne och Själland.

Över huvudtaget kan man inte vänta sig att enbart förändringar i själva sundstransporterna kommer att förändra transportsituationen inom Öresundsregionen på ett genomgripande sätt. *För att effekterna skall bli betydande måste hela kollektivtrafiknätet i Öresundsregionen integreras,* åtminstone vad gäller de större linjerna. På den danska sidan finns redan en modell för hur ett sådant transportsystem kan se ut. Här finns snabba och täta direktförbindelser mellan de större städerna, de s. k. Intercitytågen.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att fasta Öresundsförbindelser främst kommer att innebära förbättrade resemöjligheter för de individer som har tillgång till bil. För en stor del av hushållen gäller att bilen under veckan används av förvärvsarbetande hushållsmedlemmar och alltså inte står till förfogande vid uträttande av dagliga ärenden. Bland annat av denna anledning kan man heller inte vänta sig att dessa dagliga ärenden i någon nämnvärd omfattning kommer att förläggas till andra sidan sundet efter tillkomsten av fasta förbindelser, även om det rent restidsmässigt skulle ligga inom det möjligas gränser. *En ökning av resorna över sundet kan i stället i första hand väntas på rekreationsresesidan, där framförallt möjligheterna att göra dagsutflykter ökar.* För bilresenärer blir det också avsevärt lättare att pendla mellan regionens båda delar, men här är även andra faktorer, främst arbetsmarknadssituationen, avgörande.

7 Kunskaper och attityder

7.1 Metod och uppläggning

En förutsättning för resor över Öresund är att det finns attraktiva resmål på den andra sidan sundet. En annan förutsättning är att människor har tillgång till sådana kommunikationsmedel att det är möjligt att resa under givna restriktioner, exempelvis öppettider och individernas tidsorganisation. Dessa objektiva möjligheter, som redovisats i föregående kapitel, är emellertid inte de enda faktorer som avgör interaktionens omfattning. Även innanför vida handlingsramar kan den faktiska interaktionen vara liten. Här kommer individens subjektiva attityder till och kunskaper om olika abstrakta och konkreta företeelser i omgivningen in i bilden. I detta kapitel är det kunskaper om och attityder till serviceutbud och andra resmål i Öresundsregionen som är av intresse.

För att belysa dessa aspekter på förutsättningarna för resor i Öresundsregionen har *en mindre enkätundersökning* genomförts. Målsättningen för denna har varit att på ett enkelt sätt studera människors kunskaper om sin regionala omgivning. Samtidigt görs ett trevande försök att kartlägga sådana attityder till den "andra halvan" av Öresundsregionen som kan påverka interaktionen. I samma enkät registreras dessutom respondenternas faktiska res- och besöksvanor. Denna senare undersökning presenteras i ett följande kapitel.

I en senare del av denna rapport (kapitel 19, s. 328 ff) kommer studier av s. k. "omgivningsbilder" att redovisas. Termen *omgivningsbild* används där som beteckning på beslutsfattares attityder till och kunskaper om företagens omgivning. Den teoretiska bakgrund som tecknas i kapitel 19 är i många stycken relevant även för de mer översiktliga undersökningar av individers "icke professionella" syn på sin omgivning som är utgångspunkten för framställningen i föreliggande kapitel. Andra teorifragment har berörts i inledningen till denna del (kapitel 4, s. 57 ff). Det bör påpekas att de undersökningar som närmast följer skall ses som inledande försök eller kanske snarare *experiment*. För de fortsatta studier som planeras krävs en fastare teoretisk grundval och mer utvecklade datainsamlings- och analysmetoder.

Att kartlägga individers faktiska *kunskaper* om sin omgivning är självfallet svårt. För det första är det svårt att i förväg bestämma vilket kunskapsstoff som är relevant i varje enskild undersökning. Snäva avgränsningar är alltid nödvändiga. I servicesammanhang är det givetvis en central

fråga i vilken grad individerna känner till var utbudet finns. Kunskaper om serviceutbudets relativa kvalitet i olika orter är också viktiga, liksom individens uppfattning om de rent fysiska möjligheterna att nå ifrågavarande utbud etc.

Enkäten har byggts upp utifrån hypotesen att ju fler gånger man har besökt en ort, desto bättre kunskaper har man också om ortens utbud av service och annat. Respondenterna har ställts inför en lista med sammanlagt 81 svenska och danska orter. De har fått ange huruvida de överhuvudtaget hört talas om respektive ort, samt om de anser sig hitta dit utan hjälp av karta eller förfrågningar. Dessa frågor berör direkt elementära kunskaper om orterna och deras geografiska läge. Dessutom har man fått ange om man besökt orterna en eller flera gånger, samt om man varit bosatt (alternativt arbetat eller studerat) där under en kortare eller längre period. Dessa frågor berör individernas förutsättningar att ha mera specifika kunskaper om t. ex. serviceutbudet i de uppräknade orterna.

För att försöka bedöma *attityder* gentemot den svenska respektive den danska delen av Öresundsregionen har grupper av människor fått ange i vilken grad deras egen uppfattning stämmer överens med ett antal givna påståenden. Påståendena berör miljö, tillgång till utbildning, arbete, service och rekreation, bostadssituation, löneläge och kommunikationer. Slutligen har respondenterna fått besvara ett antal frågor som berör deras *bakgrund:* ålder, bostadsort, transportstatus, utbildning och yrke. Eftersom en stor del av den indirekta kunskapen om omgivningen sannolikt hämtas från tidningar, radio och TV, har också ett par frågor som berör vanor i detta avseende tagits upp.

Målsättningen har *inte* i första hand varit att få fram en aggregerad bild av kunskaper och attityder, utan istället försöka belysa eventuella samband mellan individernas bakgrund och deras kunskaper om och inställning till sin omgivning.

7.2 Individgrupper

Undersökningen kräver muntliga instruktioner till deltagarna. Att arbeta med grupper innebär därför betydande tidsbesparing. Undersökningen har genomförts i liten skala. Resultaten bör inte tolkas isolerade från de betydligt större material av liknande slag som blivit resultat av den s. k. *förväntningsstudien* av svenska och danska hushåll som redovisas i en senare del (kapitel 24, s. 413 ff).

Varje studerad grupp omfattar ca 20 personer som valts ut med hänsyn till ålder, utbildning, sysselsättning och bostadsort. I sydvästra Skåne (Lund) har en grupp gymnasiestuderande, en grupp högskolestuderande samt en grupp förvärvsarbetande undersökts. Motsvarande studie har genomförts för så identiska grupper som möjligt i nordöstra Skåne (Kristianstad). För jämförelsens skull redovisas också resultat från samma undersökning bland en grupp danska gymnasieelever.

Ålder. I gymnasiegrupperna tillhör en majoritet åldersklassen 15–20 år. De flesta förvärvsarbetande är i 40-årsåldern, medan högskolegrupperna mest omfattar folk kring 30 år.

Utbildning. Bland de förvärvsarbetande dominerar folkskola eller grundskola. Dessutom har relativt många yrkesskoleutbildning och ett fåtal gymnasie- eller folkhögskoleutbildning. Övriga grupper bedriver för närvarande antingen gymnasie- eller högskolestudier.

Bilinnehav. Av de tillfrågade saknar 14 procent bil. Bilinnehavet är störst bland de förvärvsarbetande, lägst bland de gymnasiestuderande, som dock i många fall disponerar bil utan att äga den.

7.3 Informationskällor

Tidigare undersökningar (Jonsson, Kock, Åquist 1975) har visat att informationen om Danmark varierar mellan olika svenska tidningar. Bl. a. har man visat att Malmötidningar ägnar totalt drygt dubbelt så stort utrymme åt danska händelser som Stockholmstidningarna. Men även Malmötidningarnas material om Danmark är en försvinnande liten del av tidningarnas totala innehåll. De danska tidningarna är så gott som fullständigt ointresserade av vad som händer i den svenska delen av Öresundsregionen.

Av tabell 7.1 framgår vilka dagstidningar som läses av de personer som ingår i de svenska grupper som studerats. Lundagrupperna läser till övervägande del Malmötidningar, särskilt SDS och Arbetet. Kristianstadsgrupperna läser mest olika nordskånska lokaltidningar, främst Kristianstadsbladet, medan de stora skånska tidningarna SDS och Arbetet förekommer i mycket liten omfattning. Endast två personer av alla har sagt sig läsa danska tidningar regelbundet. De sydvästskånska grupperna ser oftare på dansk TV än de nordostskånska, vilket till stor del torde förklaras av skilda mottagningsförhållanden (tabell 7.2).

Tabell 7.1 Tidningsläsning inom skilda individgrupper

Tidningar	Procentuell andel inom varje grupp som läser olika tidningar					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
SDS	92		85	17	4	
Arbetet	13	5	40	8	86	30
Dagens Nyheter	17	5	15	8		
Svenska Dagbladet	25	5	10			
Kvällsposten	8	20	5	13		10
Aftonbladet	4	5	10	25	25	10
Expressen		10	5	8		
Skånska Dagbladet	4		10	4	4	
Nordskånska lokaltidningar		100		58		100
Sydskånska lokaltidningar						
Övriga svenska tidningar	4		10	8		
Danska tidningar	4		5			

Tabell 7.2 Olika individgruppers TV-vanor

Antal gånger per tidsenhet	Procentuell andel inom varje grupp som ser på grannlandets TV						
	Gymnasium			Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Köpenhamn	Kristianstad	Lund	Kristianstad	Lund	Kristianstad
Någon gång per vecka	58	58	15	40	17	64	
Någon gång per månad	38	17	25	35	21	16	30
Någon gång per halvår	4	8	5	10	21		10
Någon gång per år		17	5	10	8	8	10
Mindre än en gång per år			15	5	4		10
Aldrig			35		29	12	40
Summa	100	100	100	100	100	100	100

Gruppen gymnasiestuderande i Köpenhamn är helt inriktad på danska tidningar, främst Köpenhamnstidningarna Berlingske Tidende och Extrabladet. Ingen i gruppen uppger sig läsa någon svensk tidning regelbundet. Däremot ser man ganska ofta svensk TV (tabell 7.2). Siffrorna är här jämförbara med dem från motsvarande grupper i Sydvästskåne.

Sammanfattningsvis förefaller det alltså som om grupperna från Malmö- och Köpenhamnsregionerna skulle vara mer exponerade för information om respektive grannland. Denna information inhämtas så gott som uteslutande via TV. Skillnaderna gentemot övriga delar av Öresundsregionen är dock små och ger inte utrymme för några bestämda slutsatser.

7.4 Orienteringsförmåga – kognitiv räckvidd

För att ge en bild av individernas *kunskaper* om regionens orter, har en rad frågor som berör kännedom om orternas existens och läge, besöksfrekvens samt boende ställts. De samlade resultaten från dessa frågor presenteras i det följande i kartform för respektive grupp av individer. För en av grupperna, gymnasiestuderande från Lund, har dessutom en uppdelning gjorts, så att de tre kategorierna av frågor redovisas separat.

De poängtal som finns angivna på de kartor som följer kräver en kommentar. Först kommer några kartor som utgör exempel på resultat från varje *kategori av frågor*. Där betyder 10 poäng att alla personer i en grupp känner till en orts existens. I nästa steg (dvs. nästa karta) betyder 10 poäng att alla besökt orten, och i ytterligare nästa steg att alla dessutom bott där. T. ex. två poäng betyder på motsvarande sätt att 20 procent känner till, besökt eller bott på en ort osv.

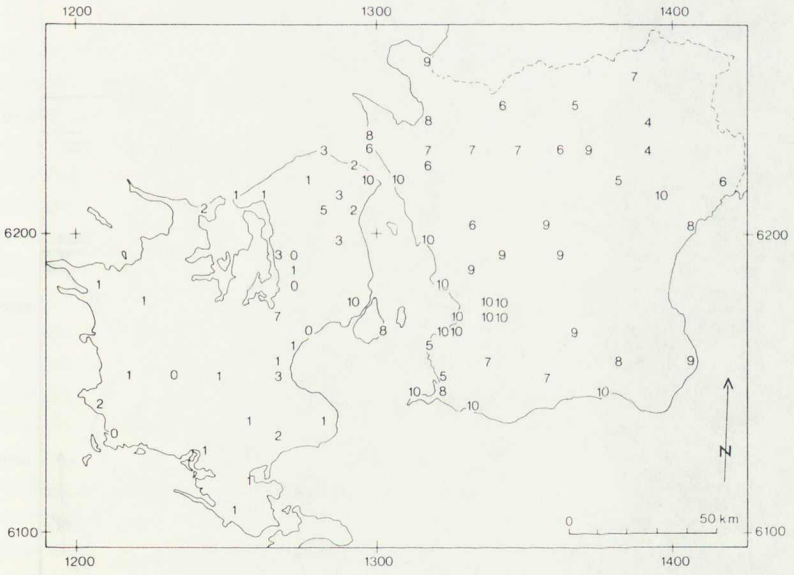
Kartor som visar *samlade resultat* bygger på en summering av poäng från alla kategorier av frågor. Summeringen är gjord så att den högsta sammanlagda poäng som en ort kan få är 10, vilket betyder att alla i en grupp både känner till, besökt och bott på orten.

Figur 7:1 visar resultaten av de frågor som berör *kännedom om orternas existens och läge* för gruppen gymnasiestuderande i Lund. Som synes är

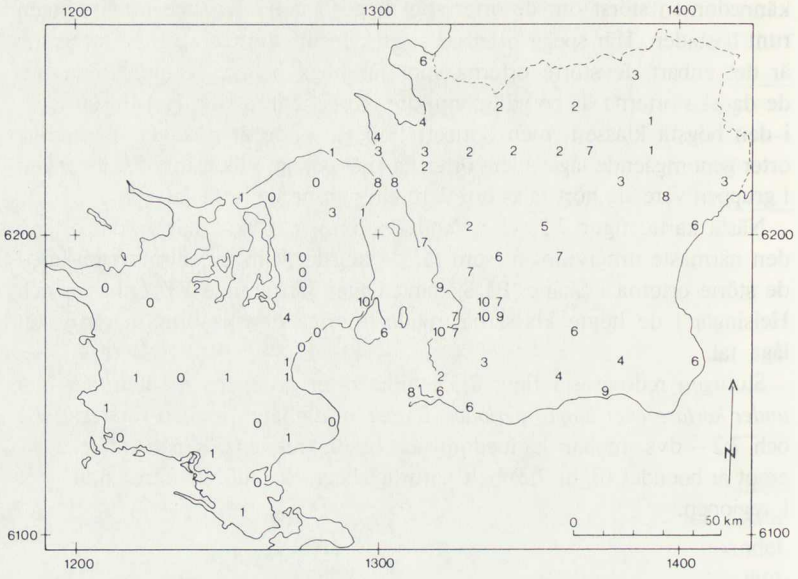
kännedomen störst om de orter som ligger i den närmaste omgivningen runt bostaden. Här spelar orternas storlek ingen större roll. I övriga Skåne är det enbart de större orterna som får höga poäng. Kännedomen om de danska orterna är betydligt mindre. Köpenhamn och Helsingör ligger i den högsta klassen, men bortsett från Roskilde är poängen för övriga orter genomgående låga. Flera orter får noll poäng, vilket innebär att ingen i gruppen vare sig hört talas om dem eller anser sig hitta dit.

Nästa karta, figur 7:2, visar *besöksfrekvensen*. Också här är det orter i den närmaste omgivningen som får de högsta poängen tillsammans med de större orterna i Skåne. På Själland ligger fortfarande Köpenhamn och Helsingör i de högre klasserna, medan övriga danska orter har mycket låga tal.

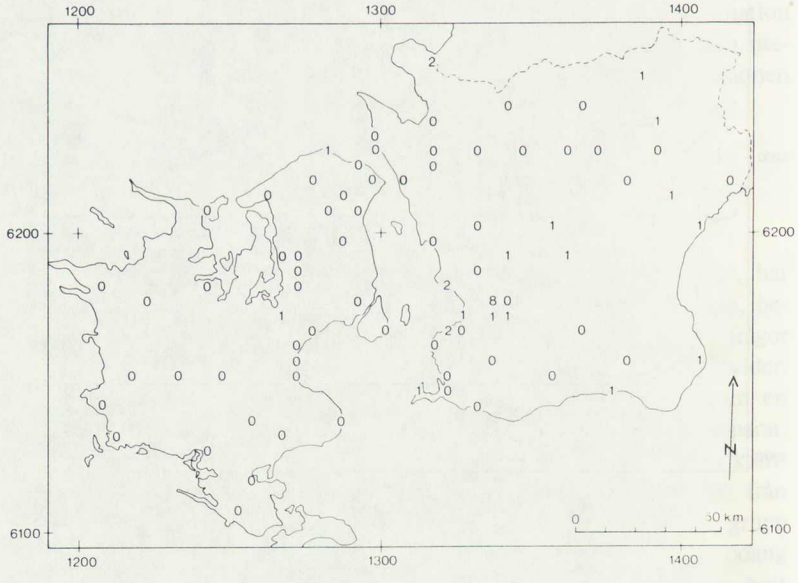
Slutligen redovisas i figur 7:3 i vilka orter gruppens medlemmar *bott under kortare eller längre perioder*. Samstämmigheten mellan figurerna 7:1 och 7:2 – dvs. mellan kännedom och besöksfrekvens är påfallande. Däremot är boendet (figur 7:3) helt naturligt begränsat till ett färre antal orter i regionen.



Figur 7:1 Steg 1: Kännedom om ortens existens och läge. Gymnasieelever i Lund.



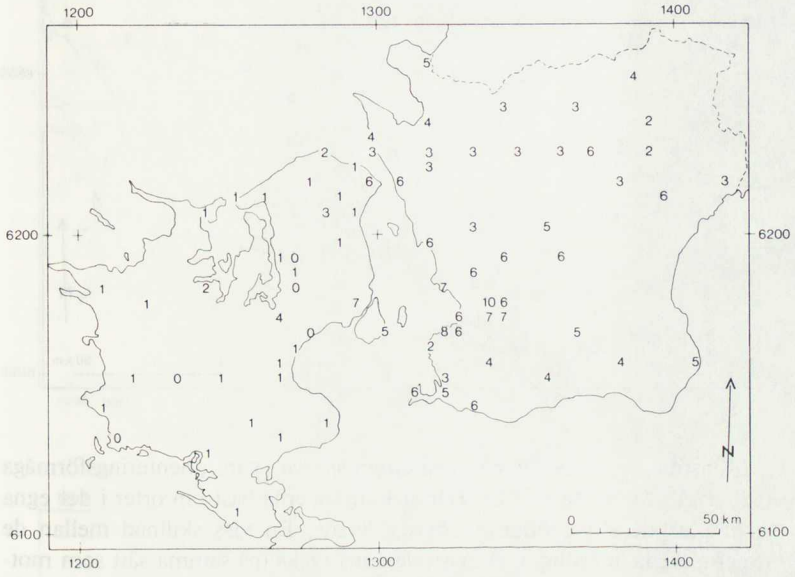
Figur 7:2 Steg 2: Besöksfrekvenser. Gymnasieelever i Lund.



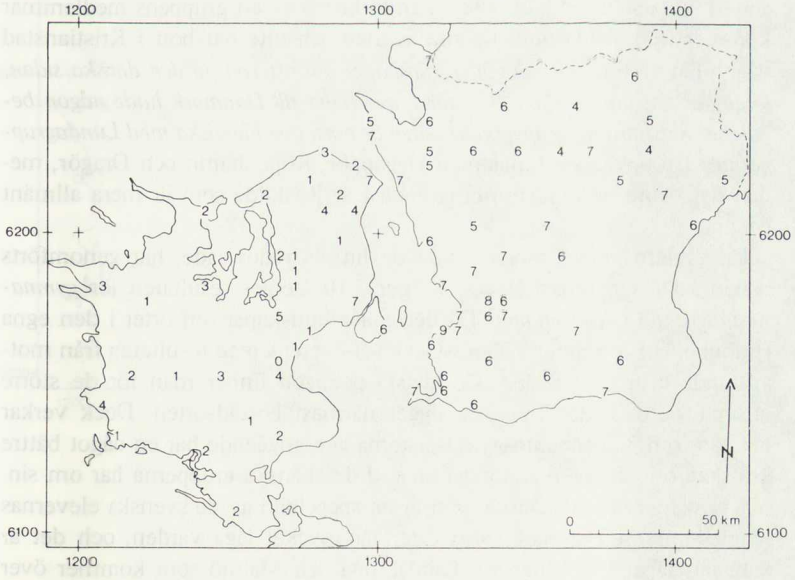
Figur 7:3 Steg 3: Boende. Gymnasieelever i Lund.

I det följande kommer endast de sammanlagda poängtalen för var och en av de sju grupperna att presenteras. I figurerna 7:4–7:6 visas resultaten för *de tre sydvästskånska grupperna.* I stort sett är kartorna lika varandra. Kunskapen om orterna i sydvästra Skåne är störst, medan den om orter i nordöstra Skåne genomgående är mindre. Speciellt mellan högskolegrupper och förvärvsarbetargrupper finns klara överensstämmelser. Gymnasieeleverna förefaller däremot mera begränsade i sin orienteringsförmåga.

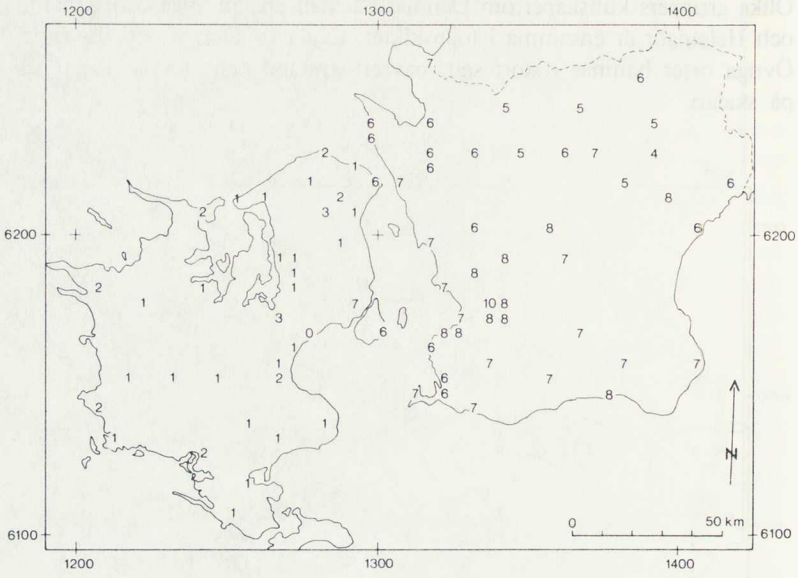
Olika gruppers kunskaper om Danmark är helt enstämmiga. Köpenhamn och Helsingör är ensamma i toppskiktet, följda av Dragör och Roskilde. Övriga orter hamnar i stort sett, oavsett avstånd och storlek, långt ner på skalan.



Figur 7:4 Kognitiv räckvidd. Gymnasieelever i Lund.



Figur 7:5 Kognitiv räckvidd. Högskolestuderande i Lund.

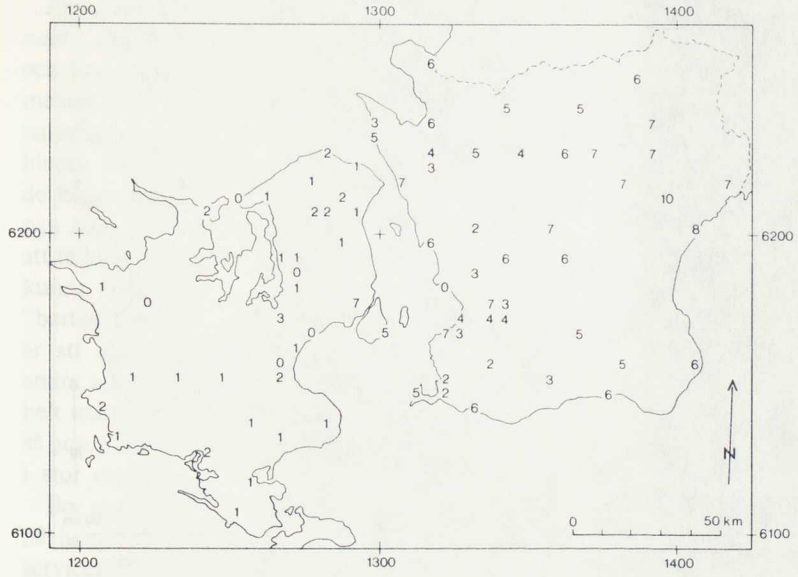


Figur 7:6 Kognitiv räckvidd. Arbetare i Lund.

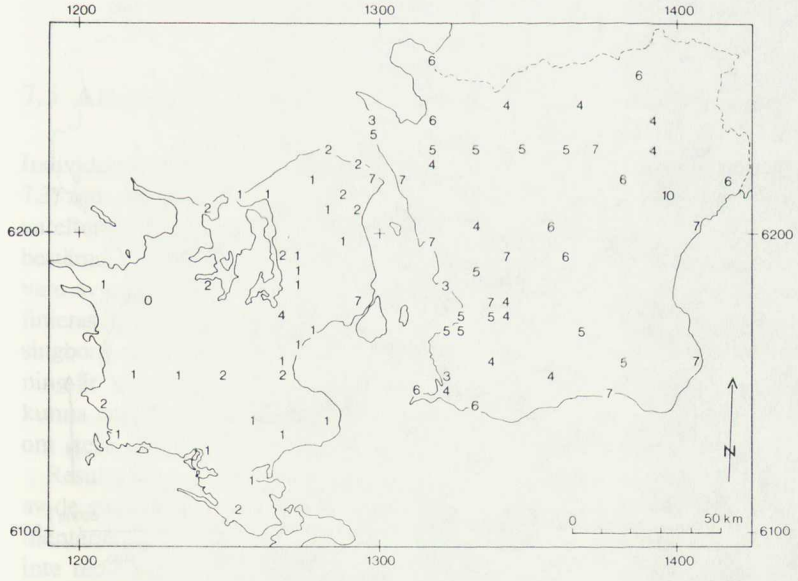
Mönstret upprepas för *Kristianstadsgrupperna,* vars orienteringsförmåga redovisas i figurerna 7:7–7:9. Här är kunskaperna bäst om orter i det egna länet plus de större orterna i övriga Skåne. En viss skillnad mellan de tre grupperna är tydlig. Gymnasieeleverna tycks (på samma sätt som motsvarande grupp från Lund) ha en något mera begränsad kognitiv räckvidd än de övriga, speciellt jämfört med de förvärvsarbetande. Högskolegruppen ger en mera splittrad bild, vilket kan förklaras av att gruppens medlemmar kommer från skilda orter i södra Sverige och inte har bott i Kristianstad någon längre tid. *När det gäller kunskaper om orterna på den danska sidan, förefaller det inte som om det större avståndet till Danmark hade någon betydelse. Kristianstadsgruppernas värden är nära nog identiska med Lundagruppernas:* I toppklassen hittar man Helsingör, Köpenhamn och Dragör, medan det bland de övriga orterna endast är Roskilde som är mera allmänt bekant.

En undersökning, motsvarande de hittills redovisade, har genomförts bland danska gymnasieelever. I figur 7:10 återges resultaten för *gymnasiestuderande i Köpenhamn.* Då det gäller kunskaper om orter i den egna regionhalvan, stämmer bilden ganska väl överens med resultaten från motsvarande grupper i Skåne. De högsta poängen finner man för de större orterna, och för de orter som ligger närmast bostadsorten. Dock verkar det som om Köpenhamnsgymnasisterna genomgående har en något bättre kunskap om sin egen regiondel än vad de skånska grupperna har om sin.

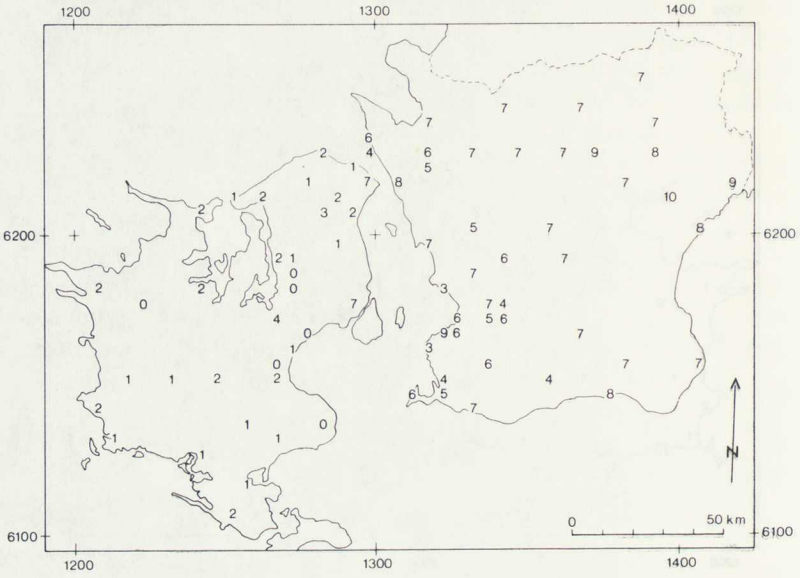
Kunskaperna om skånska orter är en spegelbild av de svenska elevernas kännedom om Danmark. Små orter får mycket låga värden, och det är bara färjelägena Helsingborg, Landskrona och Malmö som kommer över fem poäng, och som alltså gruppens medlemmar har besökt i nämnvärd omfattning. På samma sätt som för de svenska grupperna, har de flesta överhuvudtaget aldrig hört talas om merparten av orterna på andra sidan Öresund.



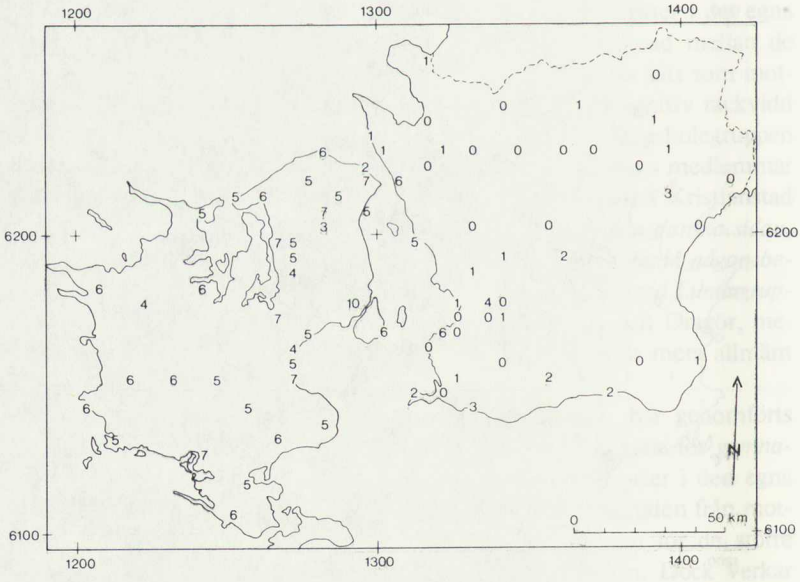
Figur 7:7 Kognitiv räckvidd. Gymnasieelever i Kristianstad.



Figur 7:8 Kognitiv räckvidd. Högskolestuderande i Kristianstad.



Figur 7:9 Kognitiv räckvidd. Arbetare i Kristianstad.



Figur 7:10 Kognitiv räckvidd. Gymnasieelever i Köpenhamn.

Resultaten av de begränsade undersökningar som gjorts *tyder på att Öresund i dag fungerar som en informationsbarriär.* Inte det fysiska avståndet och inte heller restidsavståndet motiverar de stora skillnader som råder mellan kunskaperna om den egna och den andra regionhalvan. Det kan naturligtvis vara så att själva sundsöverfarten upplevs som ett så stort hinder för resor att detta förklarar bristen på orienteringsförmåga, men de höga poängen för terminalorterna motsäger i någon mån detta. En annan bidragande faktor kan vara att man anser det så dyrt och krångligt att ta bilen över sundet, att man väljer att lämna den hemma. Detta skulle kunna förklara varför man i så liten omfattning besöker andra orter på "bortasidan" än just terminalorterna. En i och för sig troligare förklaring är att städerna Köpenhamn och Helsingör med sina kommersiella och andra serviceutbud fungerar som uppsamlingsorter för svenskarna. De har helt enkelt ingen anledning att intressera sig för övriga Själland, eftersom så gott som alla ärenden kan uträttas framförallt i Köpenhamn, men också i stor omfattning i Helsingör.

Bor man i Köpenhamn har man å andra sidan ett rikhaltigt serviceutbud på hemmaplan, och bör alltså ha liten anledning att åka över sundet i serviceärenden. Det oftast återkommande skälet till resan är också mycket riktigt själva färjeturen. Att man dessutom får besöka den andra sidans terminalort är mera en nödvändig bieffekt än ett mål i sig.

7.5 Attityder

Individerna i olika grupper har ställts inför en rad påståenden (se tabell 7.3) om den svenska respektive den danska delen av Öresundsregionen, varefter de fått ange om de instämmer, inte instämmer eller inte har någon bestämd uppfattning om respektive påstående. I denna analys har en snävare avgränsning av Öresundsregionen än tidigare använts. Regionen definieras här som kustområdena på respektive sida av sundet, Malmö–Helsingborg och Köpenhamn–Helsingör. Orsaken till denna snävare avgränsning är att områdena måste vara något så när homogena för att man ska kunna uttala en entydig åsikt om dem. Detta hade knappast varit möjligt om hela Skåne och Själland hade inkluderats.

Resultaten redovisas nedan i diagramform (figurerna 7:11–7:13) för en av de svenska grupperna, de högskolestuderande från Lund. I texten kommenteras även resultaten för de andra grupperna, vilka av utrymmesskäl inte redovisas i diagram. Längs diagrammens horisontella axel markeras gruppens inställning till påståendena om Skåne, medan inställningen till samma påståenden om Själland anges längs den vertikala axeln. Markeringar på eller invid 45-graderslinjen genom axlarnas skärningspunkt anger att gruppen har samma eller ungefär samma uppfattning om den danska som om den svenska sidan av Öresund.

Ett första påfallande drag i diagrammet, figur 7:11, är att uppfattningen är mera positiv om Skåne än om Själland. Endast för tre påståenden är andelen instämmanden större för den danska sidan. Denna allmänna bild går igen för de övriga grupperna, även om vissa mindre skillnader finns.

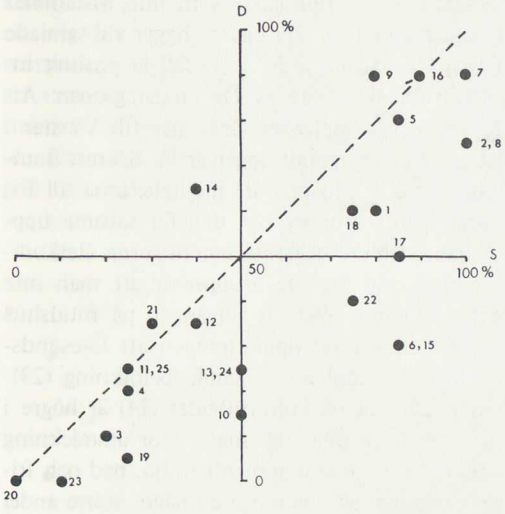
Tabell 7.3 Givna påståenden om den svenska och den danska sidan av Öresund

1	Området är ett attraktivt bosättningsområde
2	I området finns ett väl utbyggt vägnät
3	Tillgången på arbete är god i området
4	I området finns stora möjligheter till friluftsaktiviteter, t. ex. skogspromenader
5	Här finns ett stort utbud av teater, opera och liknande
6	Den sociala servicen (sjukhus, öppenvårdscentraler, daghem m. m.) är väl utbyggd
7	I området finns en stor mängd kommersiella serviceenheter, t. ex varuhus och specialaffärer
8	Här finns goda utbildningsmöjligheter
9	Området kan betecknas som ett storstadsområde
10	Här finns gott om lediga bostäder
11	Det kollektiva trafiknätet är väl utbyggt och fungerar bra
12	Lönenivån är hög
13	Områdets kuststräckor är väl lämpade för bad
14	Kvaliteten på kulturutbudet är mycket hög
15	Den sociala servicen (t. ex. sjukhusvård) är av god kvalitet
16	Varuhus och andra affärer är oftast mycket välsorterade
17	Priset på villor är högt
18	Det är vanligt med köbildning och trängsel i trafiken
19	Miljön i området kan allmänt betecknas som ren
20	Tillgången på fritidshus, t. ex. sommarstuga eller torp, är stor
21	Till området sker en kraftig inflyttning
22	Här finns stora jordbruksarealer
23	I området finns gott om utrymme för en växande befolkningsmängd
24	I områdets tätorter finns stora parker och grönområden
25	Området är centralt beläget i Europa

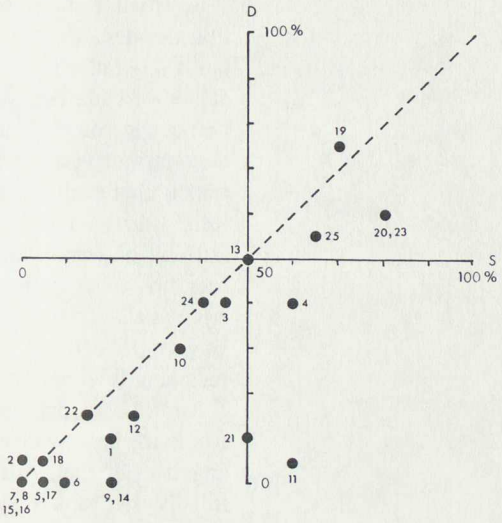
Gruppen förvärvsarbetande från Lund är mera markerat positiv i sin uppfattning om Skåne än de andra. Motsvarande Kristianstadsgrupp är inte fullt så polariserad. Några påtagliga skillnader i övrigt mellan sydvästra och nordöstra Skåne finns inte. Däremot kan man spåra vissa särdrag mellan de olika grupperna inom samma område. De förvärvsarbetande verkar vara mer benägna att instämma i positiva påståenden om den svenska sidan, medan gymnasiegrupperna och särskilt högskolegrupperna är mera kritiska.

För att mera konkret belysa hur de olika grupperna ser på respektive regionhalva, har de fem mest positiva noteringarna för varje grupp plockats ut. Vissa gemensamma drag finns här mellan grupperna. Bland de fem mest positiva noteringarna för Skåne har alla grupper tagit med påstående 2 och 7, dvs. att det i området finns ett väl utbyggt vägnät samt att det kommersiella serviceutbudet är stort. För Själland är det istället förutom 7 också påstående 5 som går igenom hos samtliga grupper. Man anser alltså att Själland har ett stort utbud av teater, opera och annan kultur. Dessutom uppfattar man den danska delen av Öresundsregionen som ett storstadsområde (9) vilket kanske får betraktas som en negativ attityd i vissa sammanhang. Samtliga Kristianstadsgrupper anser att den svenska sidan kan betraktas som ett storstadsområde (9), samt att kulturutbudet är stort (5).

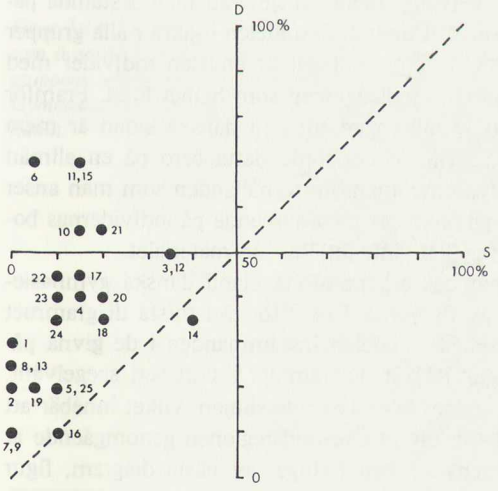
Sammantaget finner man att den största samstämmigheten gäller frågor som rör kommersiellt och kulturellt serviceutbud samt om vägnätet. Skillnaderna i uppfattning om regiondelarna är här obetydliga.



Figur 7:11 Påståenden som överensstämmer med gruppens uppfattning. Högskolestuderande i Lund.



Figur 7:12 Påståenden som inte överensstämmer med gruppens uppfattning. Högskolestuderande i Lund.



Figur 7:13 Påståenden som gruppen är osäker om. Högskolestuderande i Lund.

Ser man i stället på den andel av de tillfrågade som inte instämmer i påståendena (figur 7:12), finner man att markeringarna ligger väl samlade längs 45-graderslinjen. Det betyder att man i de flesta fall är positivt inställd till både den svenska och danska delen av Öresundsregionen. Att markeringarna dessutom företrädesvis uppträder långt ner till vänster i diagrammet visar att antalet avvikande uppfattningar är få. Klarast framträder uppfattningen att miljön inte är ren och att möjligheterna till friluftsliv är små kring Öresund. Olika grupper har ungefär samma uppfattning på dessa punkter. Även de mest negativa noteringarna återkommer hos olika grupper. Genomgående för alla grupper är att man inte anser att miljön kan betraktas som ren eller att tillgången på fritidshus är god (19 och 20). Dessutom återkommer uppfattningen att Öresundsregionen inte har utrymme för en ytterligare växande befolkning (23).

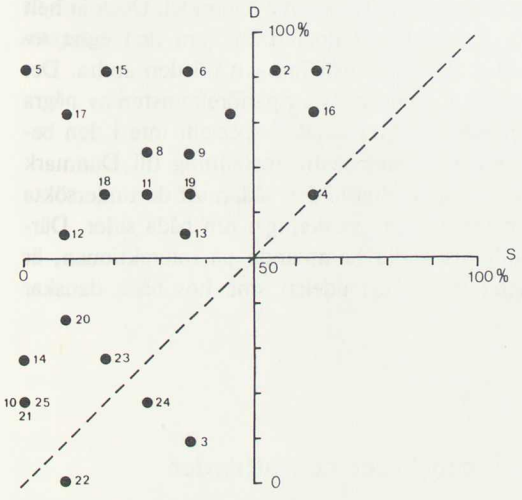
Samtliga grupper anser att kvaliteten på kulturutbudet (14) är högre i Danmark än i Sverige, men detta är en fråga där man i stor utsträckning angett osäkerhet. Alla är också eniga i frågor som rör miljö, bad och friluftsliv: här rankas båda regiondelarna lågt även om en något större andel av de tillfrågade instämmer i de positiva påståendena om Sverige. En annan genomgående uppfattning är att det är vanligt med trafikstockningar på Själland.

Figur 7:13 visar klart att osäkerheten om den danska sidan av Öresund genomgående är stor på svensk sida. Markeringarna ligger som synes med få undantag ovanför den streckade 45-graderslinjen. Särskilt i frågor som rör social service, arbetsförhållanden och bostadssituation är andelen osäkra stor. Detta mönster går igen för alla grupper. Man kan alltså konstatera att de undersökta grupperna är betydligt mera benägna att fälla bestämda påståenden om den svenska sidan. Däremot är andelen osäkra i alla grupper stor när det gäller Danmark. Överhuvudtaget är andelen individer med uttalat negativa attityder till Öresundsregionen som helhet liten. Framför allt kan man inte påstå att inställningen till den danska sidan är mera negativ än till den svenska. Till en del torde detta bero på en allmän obenägenhet att fälla negativa omdömen om förhållanden som man anser sig osäker på. Några påtagliga olikheter med avseende på individernas bostadsort eller yrke/utbildning kan inte utläsas ur materialet.

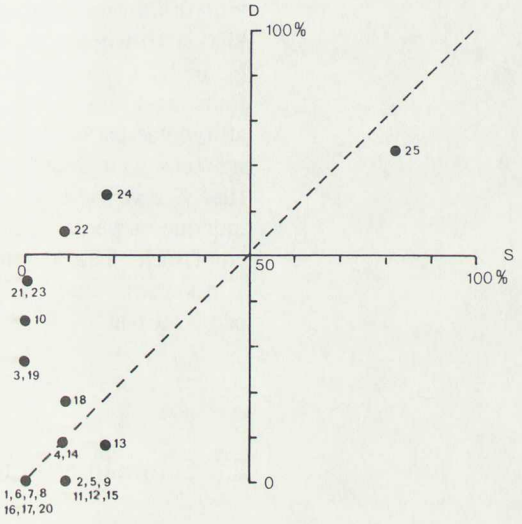
Attitydundersökningen har också genomförts bland danska gymnasieelever. Resultaten framgår av figurerna 7:14–7:16. Det första diagrammet visar på samma sätt som tidigare andelen instämmanden i de givna påståendena. Jämfört med figur 7:11 är diagrammet i stort sett spegelvänt. Nästan samtliga påståenden ligger över 45-graderslinjen, vilket innebär att inställningen till den danska delen av Öresundsregionen genomgående är mera positiv än till den svenska. Som framgår av nästa diagram, figur 7:15, betyder inte detta att man är uttalat negativ i sina attityder gentemot den svenska sidan. I stället är andelen avvikande uppfattningar låg för båda delarna av regionen. Förklaringen finner vi i figur 7:16 som visar andelen osäkra, dvs. de som inte har någon uttalad uppfattning. *Osäkerheten gäller förhållandena på den svenska sidan av Öresund.* Markeringarna ligger under 45-graderslinjen.

På samma sätt som i den svenska delen av undersökningen har de fem mest positiva, de fem mest negativa och de fem mest osäkra mar-

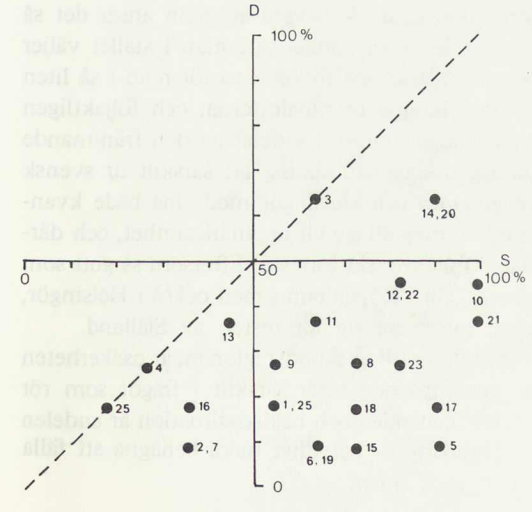
keringarna plockats ut. Bland de fem mest positiva finner vi uppfattningen att vägnätet är välutbyggt (2) samt att det finns en stor mängd kommersiella serviceenheter (7) på båda sidor om sundet. Dessutom anser man att svenska affärer och varuhus är välsorterade (16), att området är attraktivt för bosättning (1) och ger goda möjligheter till friluftsaktiviteter (4). Den danska sidan anser man har ett stort kulturutbud (5) samt en god och välutbyggd social service (6 och 15).



Figur 7:14 Påståenden som överensstämmer med gruppens uppfattning. Gymnasieelever i Köpenhamn.



Figur 7:15 Påståenden som inte överensstämmer med gruppens uppfattning. Gymnasieelever i Köpenhamn.



Figur 7:16 Påståenden som gruppen är osäker om. Gymnasieelever i Köpenhamn.

Går vi över till de fem mest negativa markeringarna, ser vi att ca 70 procent anser att varken den svenska eller danska delen av regionen är centralt belägna i Europa (25). Återstoden av de fem mest negativa markeringarna för Danmark rör tillgången till parker och grönområden (24) och utrymme för expansion (23). Osäkerheten är störst om båda sidor i frågor som rör bostäder och fritidshus (10 och 20) samt kulturutbudets kvalitet (14).

Materialets storlek medger inte några långtgående slutsatser om s. k. attitydskillnader hos respondenterna från respektive regiondel. Dock är helt klart att man har en mera differentierad uppfattning om den egna regionhalvan och en markerad osäkerhet i inställningen till den andra. Det finns inget i de presenterade resultaten som tyder på förekomsten av några attitydmässiga hinder för interaktion över sundet, speciellt inte i den bemärkelsen att svenskarna skulle ha en negativ inställning till Danmark eller vice versa. Tvärtom är den allmänna bilden sådan att de undersökta individerna verkar ha i stort sett samma värderingar om båda sidor. Däremot, och detta kan naturligtvis verka hämmande på interaktionen, är kunskaperna om den "främmande" regiondelen små hos både danskar och svenskar.

7.6 Sammanfattning av kunskaper och attityder

Som framgått av den tidigare redovisningen, finns det en mycket klar skillnad i *kunskaperna* om den egna respektive den andra sidan av Öresund, både hos danskar och svenskar. Materialet är visserligen begränsat men visar ändå klart att skillnaden inte kan förklaras av det fysiska avståndet. Inte heller restidsavståndet motiverar de skillnader som finns. Resultaten tyder snarare på att det vid nationsgränsen/sundet finns en tydlig *informationsbarriär*. Det kan naturligtvis vara så att själva sundsöverfarten upplevs som ett hinder, men den goda kännedomen om terminalorterna motsäger detta. En annan bidragande faktor kan vara att man anser det så krångligt och/eller dyrt att ta bilen över sundet, att man i stället väljer att lämna den hemma. Detta skulle kunna förklara varför man i så liten omfattning besöker andra orter än just terminalorterna, och följaktligen också har mycket vaga uppfattningar om övriga delar av den främmande regionhalvan. En i och för sig troligare förklaring är, särskilt ur svensk synvinkel, att städerna Köpenhamn och Helsingör med sina både kvantitativt och kvalitativt rika utbud drar till sig all uppmärksamhet, och därmed avskärmar övriga Själland från svenskt intresse. Eftersom så gott som alla ärenden kan uträttas framförallt i Köpenhamn men också i Helsingör, finns det liten anledning att intressera sig för resten av Själland.

När det gäller individernas *attityder* till Öresundsregionen, är osäkerheten om den främmande sidan genomgående stor. Särskilt i frågor som rör social service, arbetsmarknadsförhållanden och bostadssituation är andelen osäkra hög. De undersökta grupperna är betydligt mera benägna att fälla bestämda påståenden om den egna sidan.

Andelen individer med uttalat negativa attityder till Öresundsregionen som helhet är liten. Man kan inte heller påstå att inställningen till den främmande sidan är mera negativ än till den egna. Det finns ingenting i de presenterade resultaten som pekar på några attitydsmässiga hinder för en interaktion över Öresund. Tvärtom verkar de undersökta individerna ha ungefär samma värderingar av båda sidor. Något som däremot kan verka hämmande på interaktionen är att kunskaperna om den främmande sidan genomgående är små. *Den andra sidan av sundet är helt enkelt i stora stycken en vit fläck på kartan, både när det gäller konkreta kunskaper och mera subjektiva attityder.*

8 Registrerat beteende

8.1 Undersökningen i ett större sammanhang

Som ett utfall av de förutsättningar, begränsningar, kunskaper och attityder som studerats tolkas individernas *faktiska kontakter med service, rekreationsutbud m. m. i Öresundsregionen. I detta kapitel redovisas enbart besöksvanorna för de begränsade grupper av individer som ingick i föregående kapitels studier av kunskaper och attityder. Betydligt större material finns att tillgå i undersökningar som redovisas i andra delar av denna rapport.* Statens Vägverk och Statistiska Centralbyrån har genomfört en undersökning av resande på Öresundsbåtarna. Man har här frågat resenärerna om orsaken till resan, var man startade och vart man var på väg, vilket transportmedel man använde för resan från och till båten, hur länge man avsåg att vara borta etc. En del av resultaten från denna undersökning presenteras i första delen av föreliggande rapport (se kapitel 2).

I den s. k. "förväntningsstudien" har man undersökt danska och svenska hushålls besöksvanor. Intresset koncentreras till en jämförelse av besöksvanor i dag med de förväntningar individer har inför en framtida situation med fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark. Undersökningen redovisas i sista delen av denna rapport (kapitel 23 och 24).

8.2 Syfte och uppläggning

Syftet med undersökningen är, som nämnts, att ge en översiktlig bild av individernas besöksvanor i samband med service och rekreation. I ett första steg har respondenterna fått ange *hur ofta* de besöker olika typer av service- och rekreationsutbud, *var* besöken oftast sker samt vilket *transportmedel* man vanligtvis använder. Resultaten av denna del av undersökningen redovisas i avsnittet *generella besöksvanor.* I nästa steg har intresset riktats mot individernas *besöksvanor i grannlandet.* Undersökningen har här koncentrerats kring tre huvudfrågor: Besöksfrekvens, mål och syften med olika resor. Frågor har ställts på två skilda sätt. Dels har respondenterna tillfrågats om tidpunkt, resmål och syfte för *senaste resan,* dels om hur ofta, varthän och varför man *vanligtvis* reser till Danmark respektive Sverige.

8.3 Generella besöksvanor

8.3.1 *Tillvägagångssätt*

De undersökta grupperna har fått ange hur ofta de vanligtvis besöker olika service- och rekreationsutbud, samt var besöken sker. De givna utbuden är kommersiella serviceinrättningar (t. ex livsmedels- och konfektionsbutiker) och kulturella utbud (t. ex. bibliotek, opera) samt utbud av rekreationskaraktär (t. ex. restaurang, djurpark, motionsanläggning).

För att ge en samlad bild av individernas besöksvanor har följande tillvägagångssätt använts:

Antag att 85 procent av individerna i en grupp har uppgett sig besöka livsmedelsbutik en gång per vecka, 5 procent en gång per månad samt 10 procent en gång per halvår. Som ett uttryck för gruppens besöksfrekvens gäller då 0,85 x 52 + 0,05 x 12 + 0,10 x 2 = 45,00.

Det bör påpekas att måttet är högst ungefärligt, eftersom det i materialet inte är frågan om exakta uppgifter om besöksfrekvens. Dessa mätetal kan variera mellan 52 (om samtliga i gruppen ifrågavarande utbud varje vecka) och 0 (om ingen överhuvudtaget besöker utbudet). Samma beräkningar har gjorts för alla listade servicetyper.

Antag vidare att 70 procent har uppgett sig besöka livsmedelsbutik i ort A, 20 procent i ort B och 10 procent i ort C. Dessa procenttal har i så fall multiplicerats med koefficienten för livsmedelsbutik (=45,00), så att ort A fått poängen 0,70 x 45,00 = 31,50, ort B 0,20 x 45,00 = 9,00 samt ort C 0,10 x 45,00 = 4,50.

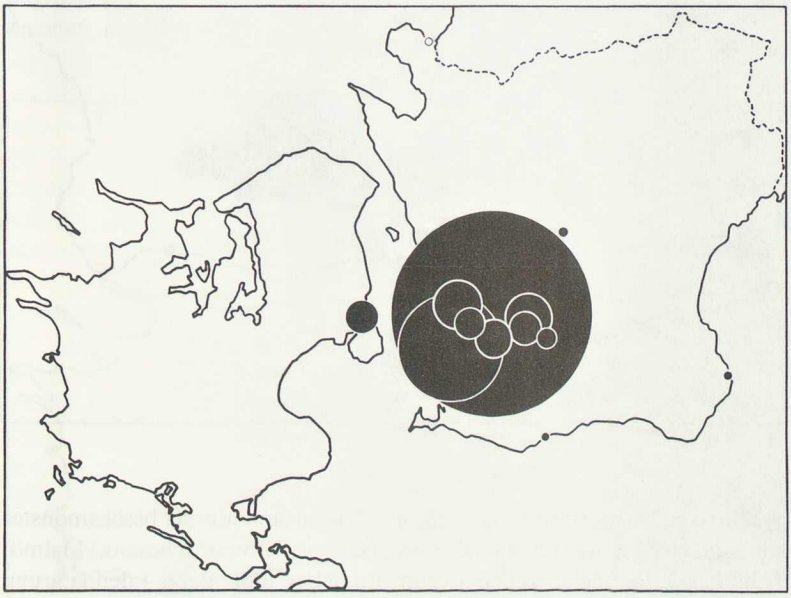
De olika delpoängen för varje servicetyp har slutligen summerats ort för ort till en slutpoäng som är ett uttryck för den totala besöksfrekvensen i respektive ort. Denna slutpoäng kan teoretiskt variera mellan 728 (om samtliga individer uträttar samtliga ärenden i samma ort varje vecka) och 0 (inga ärenden i orten), men överstiger i materialet inte i något fall 195. Slutpoängen redovisas grupp för grupp i kartor med ytproportionella cirklar.

Syftet med denna redovisning är främst att visa inom vilka reseavstånd från bostadsorten individerna genomför sina servicebesök. Speciellt intressant är att skilja ut de typer av ärenden som redan nu uträttas på andra sidan sundet, eller på ett sådant avstånd från bostadsorten att det är rimligt att anta att svenskarna lika gärna kan uträtta dem i Danmark och vice versa. Som framgick av möjlighetsstudierna i kapitel 5 och 6, är det framförallt för biltrafikanterna en fast Öresundsförbindelse kan väntas medföra förbättrade resmöjligheter. Det är därför också intressant att se vilka ärenden man nu uträttar med bil respektive kollektiv trafik.

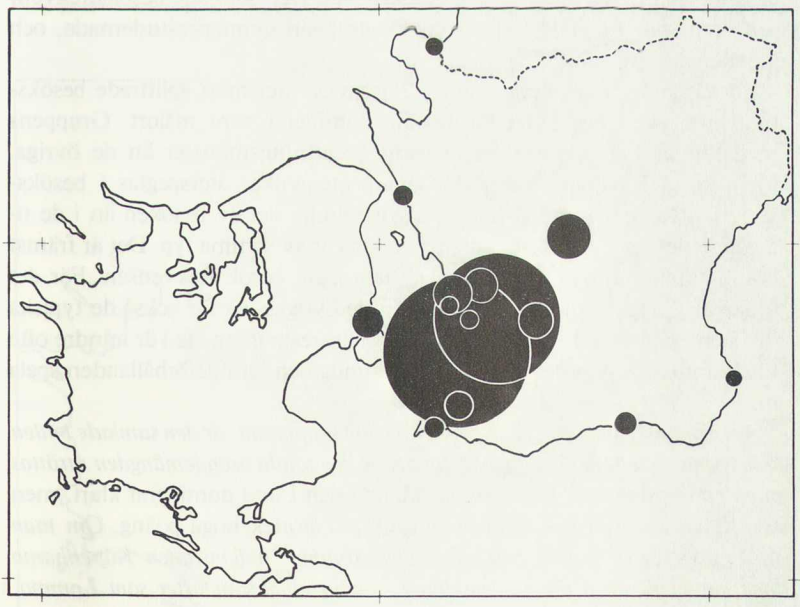
8.3.2 *Resultat*

I figurerna 8:1–8:3 redovisas de sydvästskånska gruppernas besöksvanor. Figur 8:1 visar vanorna hos *gymnasiestuderande i Lund.* Som synes dominerar Lund och Malmö kraftigt, vilket kan förklaras av gruppens bosättningsmönster, men också av det mångsidiga serviceutbudet i dessa orter. En del mindre orter inom området har också förhållandevis höga poäng. Här är det de dagliga ärendena av typ besök i livsmedelsbutik som slår igenom, eftersom dessa vanligtvis utförs i bostadsorten. Den enda ort i Danmark som förekommer som resmål är Köpenhamn. Ärendena där

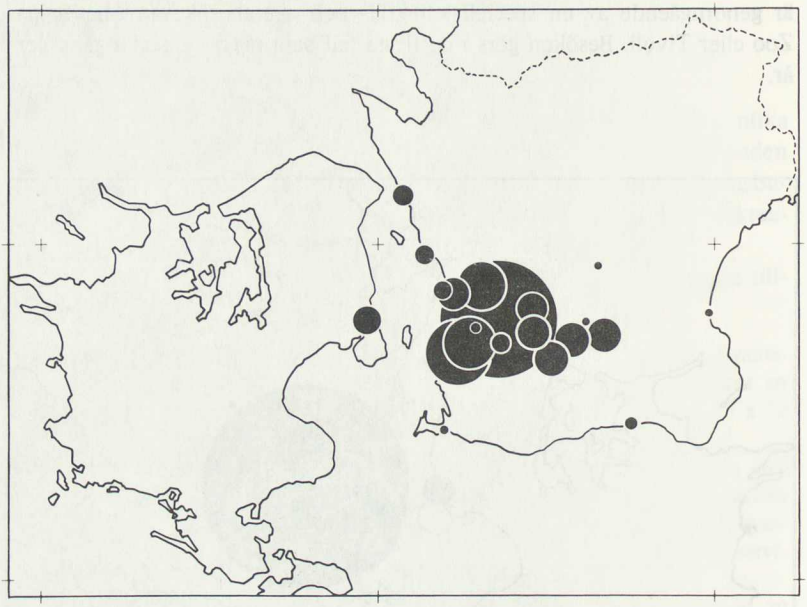
är genomgående av en speciell karaktär- och operabesök samt besök på Zoo eller Tivoli. Besöken görs i de flesta fall bara någon enstaka gång per år.



Figur 8:1 Besöksvanor. Gymnasieelever i Lund.



Figur 8:2 Besöksvanor. Högskolestuderande i Lund.



Figur 8:3 Besöksvanor. Arbetare i Lund.

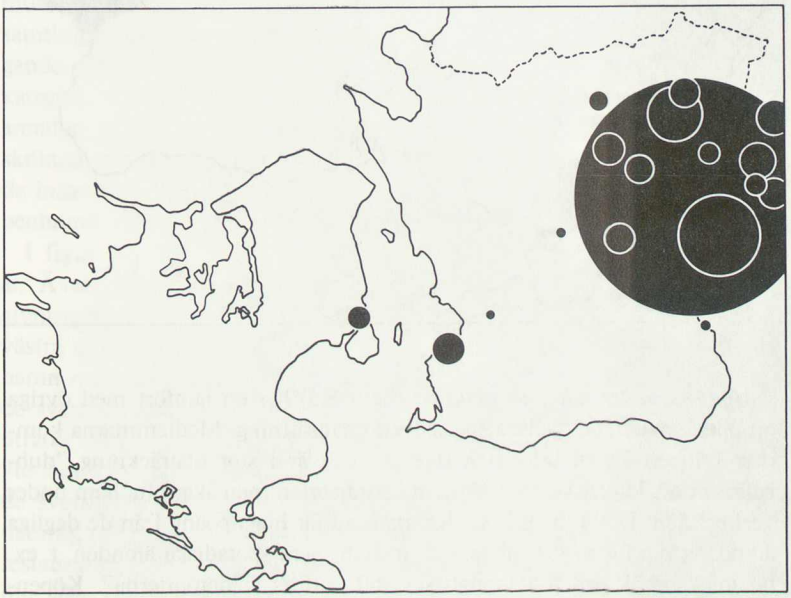
Högskolestuderande i Lund (figur 8:2) har ett annorlunda besöksmönster än föregående grupp. En stor del av gruppens medlemmar är bosatta i Malmö, som också dominerar som serviceort. En del av individerna i denna grupp kommer från andra orter i Skåne än studieorten, vilket avspeglas i markeringarna för t. ex. Helsingborg, Höör och Ystad. Även för denna grupp är Köpenhamn det enda danska besöksmålet. Den samlade besöksfrekvensen är nästan exakt lika stor som för gruppen gymnasiestudernade, och ärendena är av samma slag.

Förvärvsarbetande i Lund (figur 8:3) uppvisar det mest splittrade besöksmönstret, även om Lund fortfarande dominerar som målort. Gruppens medlemmar har också ett mera spritt bosättningsmönster än de övriga. Flera bor i Kävlinge, Veberöd, Genarp etc, vilket återspeglas i besöksvanorna, Köpenhamn har här en något mindre del av besöken än i de tidigare redovisade grupperna, men ärendena är av samma typ. Det är främst två faktorer som kan tänkas förklara den lägre besöksfrekvensen: För det första är gruppens medelålder högre än de övrigas, varför också de typiska "Köpenhamnsärendena" (besök på nöjesfält, restaurang etc.) är mindre ofta förekommande. För det andra kan utbildning och familjeförhållanden spela in.

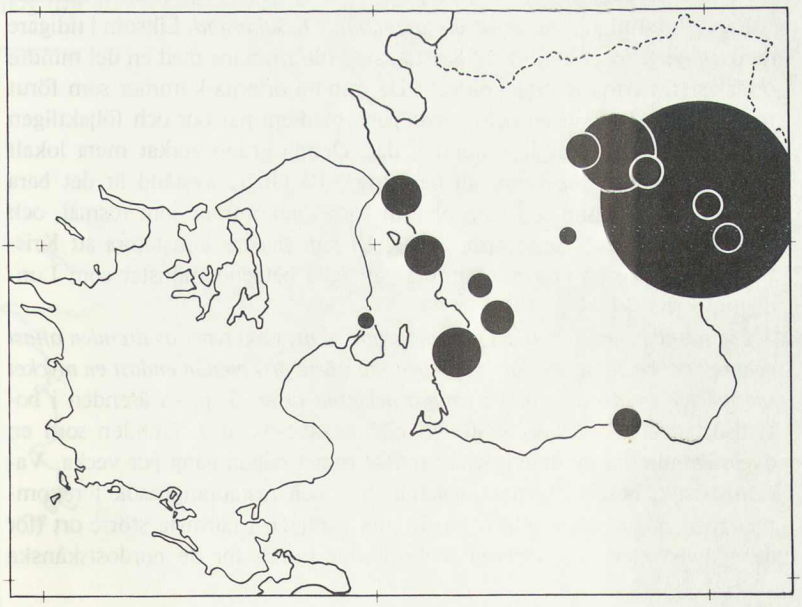
Även om vissa olikheter förekommer mellan grupperna, är den samlade bilden konsistent. En absolut övervägande andel av den totala ärendemängden uträttas inom ett område nära bostadsorten. Malmö och Lund dominerar klart, men ett flertal småorter har i förhållande till sin storlek höga poäng. *Om man rangordnar orterna efter besöksfrekvens, kommer miljonstaden Köpenhamn med sitt mångsidiga utbud ungefär på samma plats som orter som Lomma, Veberöd och Sjöbo.*

I figurerna 8:4–8:6 åskådliggörs de nordostskånska gruppernas besöks-

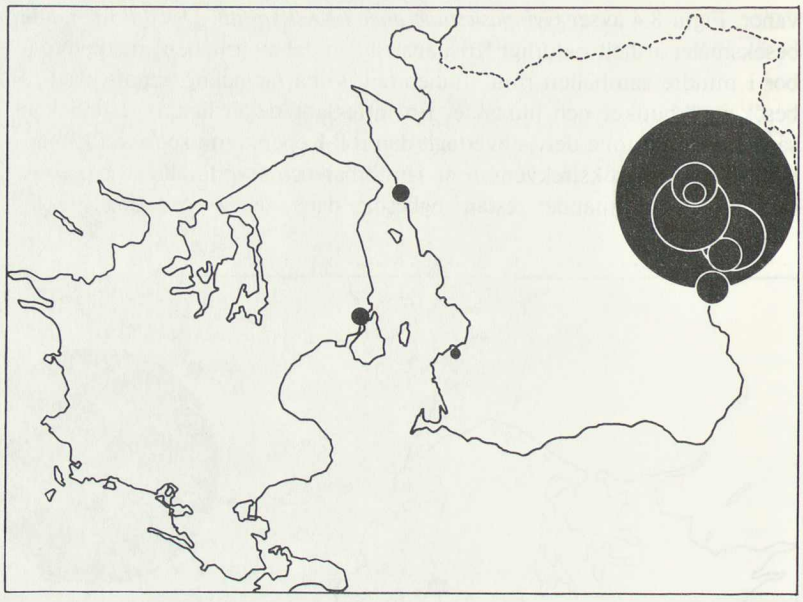
vanor. Figur 8:4 avser *Gymnasiestuderande i Kristianstad.* Det dominerande besöksmålet är helt naturligt Kristianstad. En del av gruppens medlemmar bor i mindre samhällen runt studieorten, vilka får poäng genom dagliga besök i närbutiker och liknande. En intressant detalj är att Malmö kan sägas ha åtminstone delvis övertagit den roll Köpenhamn spelade för Lundagrupperna. Besöksfrekvensen är jämförbar och framförallt är typen av ärenden återkommande: restaurangbesök, dans, teater- och operabesök.



Figur 8:4 Besöksvanor. Gymnasieelever i Kristianstad.



Figur 8:5 Besöksvanor. Högskolestuderande i Kristianstad.



Figur 8:6 Besöksvanor. Arbetare i Kristianstad.

Högskolestuderande i Kristianstad (figur 8:5) har en jämfört med övriga grupper i materialet ganska speciell sammansättning. Medlemmarna kommer från ett flertal orter i Sydsverige, och är i stor utsträckning "dubbelboende". Under veckan bor man i studieorten men åker ofta hem under veckosluten. Detta innebär att Kristianstad får höga poäng från de dagliga ärendena typ livsmedelsinköp etc., medan mera sporadiska ärenden, t. ex. biblioteksbesök och restaurangbesök, ofta utförs i "hemorterna". Köpenhamn har mycket liten andel av besöken. De ärenden som andra grupper utför i Köpenhamn, utför denna grupp i t. ex. Göteborg och Stockholm.

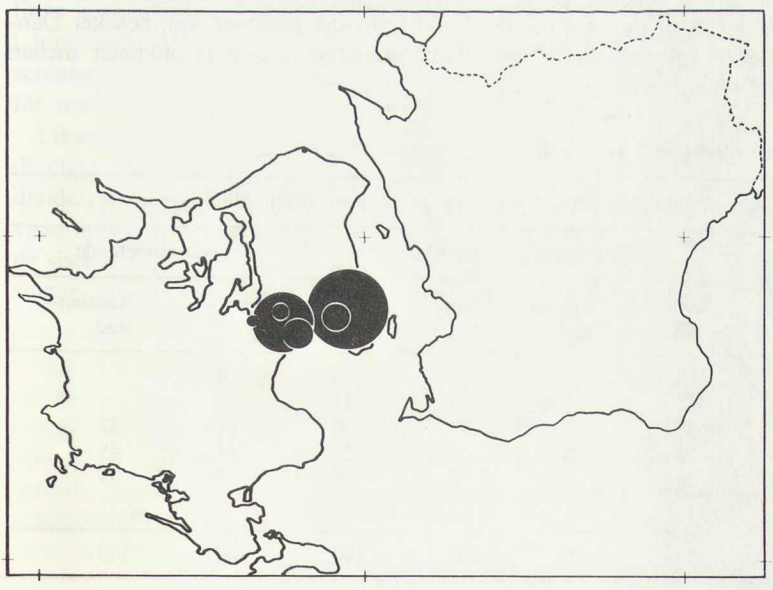
Figur 8:6 slutligen gäller *förvärvsarbetande i Kristianstad.* Liksom i tidigare redovisade grupper dominerar Kristianstad tillsammans med en del mindre orter i den närmaste omgivningen. De mindre orterna kommer som förut med på grund av att en del av gruppens medlemmar bor och följaktligen också uträttar sina dagliga ärenden där. Denna grupp verkar mera lokalt inriktad i sina besöksvanor än de övriga. På längre avstånd är det bara Helsingborg, Malmö och Köpenhamn som förekommer som resmål, och besöksfrekvensen i dessa orter är låg. Vi kan således konstatera att Kristianstadsgrupperna uppvisar samma generella beteendemönster som Lundagrupperna.

För samtliga grupper är det genomgående så att vissa typer av ärenden oftast genomförs i bostadsorten, andra i närmaste större ort, medan endast en mycket speciell typ av ärenden utförs i mera avlägsna orter. Typiska ärenden i bostadsorten är livsmedelsinköp och biblioteksbesök, dvs. ärenden som en övervägande del av individerna uträttar minst någon gång per vecka. Varuhusbesök, besök i konfektionsaffär, bio- och restaurangbesök förekommer med något större intervall och görs vanligen i närmsta större ort (för de sydvästskånska grupperna Malmö eller Lund, för de nordostskånska

Kristianstad). Självfallet förekommer avvikelser från denna generalisering, men mönstret är ändå tämligen klart.

De mera "avlägsna" ärendena tillhör två kategorier. I den första finns aktiviteter av typ bad och friluftsliv, som är säsongsbundna, vilket gör att besöksfrekvensen utslagen över hela året blir förhållandevis låg, och som också måste bedrivas på orter på längre avstånd från bostadsorten (tillgång till badstränder, strövområden etc.). I den andra kategorin finns mera sporadiskt förekommande aktiviteter som restaurangbesök, besök på museum, teater eller opera. Utbudet är här begränsat till ett fåtal punkter, samtidigt som individerna förefaller benägna att gå förbi de närmast liggande utbuden. Så gott som samtliga ärenden i Köpenhamn tillhör denna kategori. I hela materialet är det endast ett par individer som uppgivit ärenden utanför nöjes- och kultursektorn i Köpenhamn. Någon markant skillnad mellan individer från olika delar av Skåne kan inte utläsas ur de insamlade uppgifterna, mer än att Kristianstadsgrupperna besöker Köpenhamn något mindre ofta än Lundagrupperna.

I figur 8:7 avbildas *de danska gymnasielevernas besöksvanor* under ett år. Även dessa uträttar merparten av sina ärenden i den närmaste omgivningen, framförallt i bostadsorten, som för de flesta eleverna ligger i västra delen av Stor-Köpenhamn. Som framgår av kartan, är det Köpenhamn med förstäder som dominerar helt. En påfallande skillnad gentemot de svenska grupperna är däremot att inte någon av eleverna uppgett sig uträtta några som helst ärenden i Sverige. Med hänsyn till materialets litenhet kan detta givetvis vara en tillfällighet, men om man jämför med de svenska grupperna är det snarare en annan förklaring som faller sig naturlig. Flertalet svenskar uppgav sig resa till Köpenhamn för att gå på restaurang, teater eller nöjesfält. Sannolikt är det så att exempelvis Malmö inte alls kan konkurrera med Köpenhamn på detta område. På samma sätt som Köpenhamn avskärmar övriga Själland för svenskarna, vågar man nog dra slutsatsen att storstaden med sitt mångfacetterade utbud inte ger



Figur 8:7 Besöksvanor. Gymnasieelever i Köpenhamn.

danskarna anledning att besöka Skåne i "stadsärenden", och den åldersgrupp det här är fråga om är ganska ointresserad av friluftsliv.

När det gäller *transportmedel* vid de olika serviceresorna, kan vissa generella drag utläsas ur materialet. *Kollektiva transportmedel används oavsett ärende eller avstånd i mycket liten omfattning.* Som nämnts är tillgången till bil god i samtliga grupper, och *bilen är* också det *helt dominerande transportmedlet.* Ärenden som utförs på korta avstånd från bostaden (t. ex. livsmedelsinköp och biblioteksbesök) sker ofta till fots eller med cykel. Här finns dock vissa skillnader mellan de olika individkategorierna. Det förefaller som om de förvärvsarbetande i betydligt högre grad använder bil även vid dessa "korta" ärenden än vad som är fallet i de övriga grupperna.

8.4 Svenskarnas besöksvanor i Danmark

8.4.1 *Besöksfrekvens*

I tabellerna 8.1 och 8.2 redovisas tidpunkten för senaste besöket i Danmark respektive hur ofta man vanligtvis besöker Danmark. Enligt den första tabellen har över 60 procent av individerna i fem av grupperna besökt Danmark någon gång under det senaste halvåret. Det är endast i gruppen "Förvärvsarbetande i Kristianstad" som besöksvanorna är annorlunda. Här är det nästan 80 procent som inte varit i Danmark under det senaste halvåret. Vidare framgår att samtliga grupper har besökt Danmark någon gång, samt att de som besökt Danmark senaste veckan alla ingår i grupperna från Lund.

Av den andra tabellen framgår att man vanligtvis besöker Danmark minst en gång per år. I fem av grupperna gör över 90 procent så. I gruppen "Förvärvsarbetande i Kristianstad" besöker däremot en tredjedel Danmark mindre än en gång per år. I inget fall besöks Danmark regelbundet varje vecka, men i grupperna från Lund finns det personer som besöker Danmark varje månad. I övrigt framkommer inga direkta olikheter mellan individgrupperna.

Tabell 8.1 Tidpunkt för senaste besöket i Danmark

Tidpunkt	Procentuell andel inom varje grupp som angett olika tidpunkter					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
Senaste veckan	4		5		4	
Senaste månaden	21	11	29	13	14	
1–6 månader sedan	38	46	52	50	61	22
6–12 månader sedan	29	38		29	14	45
Mer än 12 månader sedan	8	5	14	8	7	33
Aldrig						
Summa	100	100	100	100	100	100

Tabell 8.2 Besöksfrekvens i Danmark

Frekvens	Procentuell andel inom varje grupp som angett olika besöksfrekvenser					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
Någon gång per vecka						
Någon gång per månad	13		5		7	
Någon gång per halvår	33	55	62	42	43	34
Någon gång per år	54	35	24	54	46	33
Mindre än en gång per år		10	9	4	4	33
Aldrig						
Summa	100	100	100	100	100	100

8.4.2 *Mål i Danmark*

I tabell 8.3 och 8.4 återfinns målen för den senaste resan till Danmark respektive de i längre perspektiv vanligast förekommande resmålen där. Enligt tabell 8.3 reste över hälften av individerna i samtliga grupper till Köpenhamn vid sin senaste Danmarksresa. Köpenhamn dominerade som resmål särskilt för grupperna från Lund. I gruppen "Högskolestuderande i Lund" reste hela 90 procent till Köpenhamn vid senaste Danmarksbesöket. I Kristianstadsgrupperna förekom Helsingör som resmål i större utsträckning vid sidan av Köpenhamn.

Även då frågan gäller vanligaste resmål över längre tid är det Köpenhamn och i andra hand Helsingör som dominerar. Vid sidan av dessa framstår Dragör som ett relativt vanligt resmål, främst för dem som är bosatta i Lund. I samtliga grupper utom "Gymnasiestuderande i Lund" finns enstaka individer som reser till orter på övriga Själland. Det är i huvudsak orter omkring Köpenhamn och Helsingör som finns representerade i denna grupp. I inget fall är orter utanför Själland resmålet för resan över Öresund.

Liksom i föregående fråga framkommer inga tydliga skillnader mellan de olika individgrupperna. Det är i stället också här skillnader mellan individerna från olika bostadsorter som framträder. Köpenhamn dominerar visserligen som resmål både för Lund- och Kristianstadsgrupperna, men de sistnämndas resor är mer jämt fördelade mellan Köpenhamn och Helsingör.

Tabell 8.3 Mål för senaste resan till Danmark

Mål	Procentuell andel inom varje grupp som angett olika resmål					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
Köpenhamn	88	50	90	79	61	56
Helsingör	4	45		13	14	34
Dragör		3	5		14	
Övriga Själland		2	5	8	7	10
Övriga Danmark	3				4	
Genomresa	5					
Summa	100	100	100	100	100	100

Tabell 8.4 Vanligaste resmål i Danmark

Mål	Procentuell andel inom varje grupp som angett olika resmål					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
Köpenhamn	80	50	71	50	61	59
Helsingör	13	41	11	24	23	35
Dragör	7	3	7	2	9	
Övriga Själland		6	11	24	7	6
Övriga Danmark						
Genomresa						
Summa	100	100	100	100	100	100

8.4.3 *Danmarksresans syfte*

I tabell 8.5 och 8.6 redovisas syftet med senaste resan respektive vanligaste syftet med resor till Danmark. För samtliga grupper var det oftast förekommande syftet med senaste Danmarksresan vad som i enkäten benämns "utflykts- eller weekendresa". Inköp samt besök på teater, museum eller liknande var andra vanliga orsaker till den senaste Danmarksresan. Även då det gäller vanligaste orsaken till Danmarksresor i ett längre perspektiv dominerar inköp samt utflykts- eller weekendresa.

Också här är överensstämmelsen mellan grupperna stor. Dock kan vissa olikheter urskiljas. Besök på teater, museum eller liknande är en relativt vanlig orsak till Danmarksresan för de fyra studerandegrupperna, medan grupperna förvärvsarbetande i så gott som inget fall uppgivit detta syfte. Vidare anger individerna i Kristianstadsgrupperna semester som orsak i betydligt högre grad än de i Lundagrupperna.

Tabell 8.5 Syfte med senaste resan till Danmark

Syfte	Procentuell andel inom varje grupp som angett olika syften					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
Inköpsresa	17	25	16	10	21	25
Besök på teater, museum etc.	21	25	20	3		9
Utflykts- el. weekendresa	38	35	36	37	49	25
Semesterresa	12	5		17	3	25
Tjänsteresa			8		6	
Njuta av sjöresan	12			13	6	8
Besöka släkt el. vänner		10	12	10		
Annat			8	10	15	8
Summa	100	100	100	100	100	100

Tabell 8.6 Vanligaste syfte med resor till Danmark

Syfte	Procentuell andel inom varje grupp som angett olika syften					
	Gymnasium		Högskola		Förvärvsarbetande	
	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad	Lund	Kristian-stad
Inköpsresa	26	32	25	21	20	25
Besök på teater, museum etc.	15	14	20	6	2	
Utflykts- el. weekendresa	38	34	30	29	36	25
Semesterresa	6	9		21	6	25
Tjänsteresa					4	
Njuta av sjöresan	15	11	10	17	20	20
Besöka släkt el. vänner			10	2		
Annat			5	4	12	5
Summa	100	100	100	100	100	100

8.5 Danskarnas besöksvanor i Sverige

8.5.1 *Besöksfrekvens*

Tabellerna 8.7 och 8.8 visar tidpunkten för senaste Sverigeresan och besöksfrekvensen för gruppen danska gymnasiestuderande. Av eleverna har 45 procent besökt Sverige under det senaste året, 27 procent under det senaste halvåret. Det är betydligt färre än i motsvarande svenska grupper. Hela 55 procent har således inte besökt Sverige en enda gång under det senaste året. Av tabell 8.8 framgår också att 64 procent av de tillfrågade normalt besöker Sverige mindre än en gång per år. Resten uppger sig resa till Sverige någon gång per år.

Tabell 8.7 Tidpunkt för senaste besöket i Sverige

Tidpunkt	Procentuell andel av gruppen danska gymnasieelever som angett olika tidpunkter
Senaste veckan	
Senaste månaden	
1–6 månader sedan	27
6–12 månader sedan	18
Mer än 12 månader sedan	55
Aldrig	
Summa	100

Tabell 8.8 Besöksfrekvens i Sverige

Frekvens	Procentuell andel av gruppen danska gymnasieelever som angett olika besöksfrekvens
Någon gång per vecka	
Någon gång per månad	
Någon gång per halvår	
Någon gång per år	36
Mindre en en gång per år	64
Aldrig	
Summa	100

8.5.2 *Mål i Sverige*

För majoriteten av de tillfrågade var målet för den senaste resan något av färjelägena på den svenska sidan (se tabell 8.9). Malmö dominerar med 40 procent följt av Helsingborg med 20 procent. Även då det gäller vanligaste resmål toppar Malmö listan med 42 procent (tabell 8.10). Tillsammans svarar de fyra terminalorterna i Skåne för 85 procent, medan andra mål i Skåne endast uppgetts av fem procent av de tillfrågade. Här finns en klar överensstämmelse med de svenska grupperna, där också de danska terminalorterna dominerar mycket starkt som resmål. Man bör också hålla i minnet att besöksfrekvensen för danskarna är så låg att inget av de angivna resmålen i Sverige kan anses särskilt "vanligt".

8.5.3 *Sverigeresans syfte*

Även då det gäller syftet med resorna över sundet finns klara överensstämmelser mellan de svenska och danska grupperna. Slår man samman "Utflykts- eller weekendresa", "Semesterresa" och "Njuta av sjöresan" i tabell 8.11, finner man att 62 procent av de tillfrågade uppgett något av dessa syften för sin senaste resa till Sverige. I ett längre perspektiv uppger hälften också något av dessa syften som det vanligaste vid resor till Sverige. Inköp är också ett vanligt syfte. Huruvida dessa inköpsresor

är målinriktade eller inköpen förplanerade, kan man naturligtvis inte utläsa ur materialet. Man kan dock våga förmoda att det också under denna rubrik döljer sig ett stort antal resor av mer eller mindre utflyktskaraktär. (Se vidare tabell 8.12).

Tabell 8.9 Mål för senaste resan till Sverige

Mål	Procentuell andel av gruppen danska gymnasieelever som uppgett olika resmål
Malmö	40
Limhamn	7
Landskrona	
Helsingborg	20
Övriga Skåne	13
Övriga Sverige	20
Summa	100

Tabell 8.10 Vanligaste resmål i Sverige

Mål	Procentuell andel av gruppen danska gymnasieelever som uppgett olika resmål
Malmö	42
Limhamn	11
Landskrona	16
Helsingborg	16
Övriga Skåne	5
Övriga Sverige	10
Summa	100

Tabell 8.11 Syfte med senaste resan till Sverige

Syfte	Procentuell andel av gruppen danska gymnasieelever som angett olika syften
Inköpsresa	31
Besök på teater, museum etc.	6
Utflykts- el. weekendresa	25
Semesterresa	6
Tjänsteresa	
Njuta av sjöresan	19
Besöka släkt el. vänner	
Annat	13
Summa	100

Tabell 8.12 Vanligaste syfte med resor till Sverige

Syfte	Procentuell andel av gruppen danska gymnasieelever som angett olika syften
Inköpsresa	40
Besök på teater, museum etc.	5
Utflykts- el. weekendresa	20
Semesterresa	10
Tjänsteresa	
Njuta av sjöresan	20
Besöka släkt el. vänner	
Annat	5
Summa	100

8.6 Sammanfattning av registrerat beteende

Undersökningarna i detta kapitel har gällt människors servicebesök och fritidsvanor. I undersökningen har ingått valda grupper: gymnasieelever i Köpenhamns västra utkant, motsvarande elever i Lund och Kristianstad samt högskolestuderande och arbetare i de båda senare städerna.

För samtliga grupper gäller att serviceärenden uträttas och fritiden tillbringas huvudsakligen i nära anslutning till den egna bostaden. För mer kvalificerad service vänder man sig i vissa fall till ett större servicecentrum i närheten av bostadsorten. Längre resor är sällsynta.

De svenskar som ingår i undersökningen besöker sällan Danmark. Detta gäller särskilt arbetare i Kristianstad, som har ett mer begränsat aktivitetsfält än andra grupper. De få gånger svenskarna besöker Danmark är Köpenhamn och Helsingör de helt dominerande målen för resan. Av de danskar som ingår i undersökningen har över hälften över huvudtaget inte besökt Sverige under det senaste året. De få som reser besöker i första hand Malmö och Helsingborg.

De flesta som reser över sundet når inte längre än till tilläggsplatsen och dess omedelbara närhet på andra sidan. Det vanligaste syftet med resorna är att göra en utflykt, det näst vanligaste att handla. Ett fåtal svenskar besöker teatrar, muséer och restauranger, samt Zoo och Tivoli i Köpenhamn. Danskarna finner inte samma anledningar att göra "stadsbesök" på den svenska sidan av Öresund.

Det är en liten undersökning som presenterats i detta kapitel. Resultaten från denna lilla undersökning stämmer emellertid på alla punkter överens med resultaten från de stora undersökningar som redovisas i del I (kapitel 2) och del V (kapitel 24) av denna rapport.

Del III
Tillverkning och godshantering

9 Beskrivningsmodell[1]

9.1 Principiella utgångspunkter

9.1.1 *Syfte*

Denna del av framställningen skall ägnas tillverkning och godshantering. Utgångspunkten för de studier som kommer att presenteras är de iakttagelser över godstransporternas riktning och omfattning som presenterats i del I i denna rapport. Där visades bl. a. att företag inom den svenska delen av Öresundsregionen i anmärkningsvärt liten omfattning köper och säljer varor på den danska sidan av Öresund (se t. ex. tabell 2.9, s. 34). I denna del av rapporten kommer dessa studier att fördjupas och några av orsakerna till godsflödenas riktning och omfattning att sökas. Studierna kommer att ägnas valda delar av observationsfälten B och C i figurerna 3:2 och 3:3 (s. 47 och 49). I fältet B koncentreras intresset till de organisationsformer som gäller inom godshanteringens område. I fältet C studeras kostnader och tidsåtgång för godstransporter inom Öresundsregionen. Syftet med de undersökningar som först presenteras är att översiktligt visa hur de godshanterande delarna av produktionssystemen i den danska och svenska delen av Öresundsregionen i dag är uppbyggda. Därefter analyseras olika underleverantörssystem mera i detalj (B_0 i figur 3:3). I nästa steg behandlas frågor som rör komplementaritetsförhållanden mellan olika underleverantörssystem i framtidsperspektiv (B_1 i figur 3:3).

I nästa steg tas marknadsförhållanden och distribution upp till behandling. Framställningen avslutas med en redovisning av resultaten från en serie modellförsök. Syftet med dessa är att visa hur transportmöjligheterna i dag varierar mellan olika delar av Öresundsregionen och hur lokaliseringsförutsättningarna påverkas av dessa variationer (C_0 i figur 3:3). Syftet är också att i modellförsök testa hur kostnader och transportmöjligheter i framtiden kan komma att förändras, när fasta förbindelser förenar Öresundsregionens båda halvor med varandra (C_1 i figur 3:3).

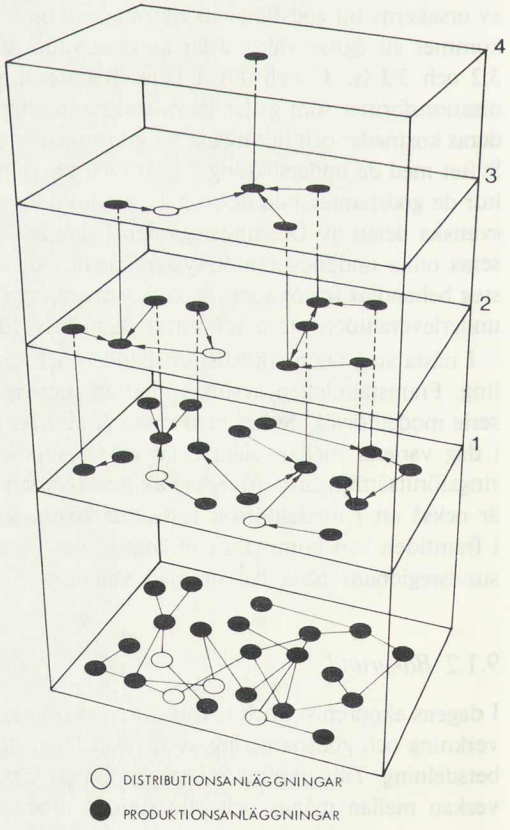
9.1.2 *Bakgrund*

I dagens ekonomiskt och tekniskt utvecklade samhällen kännetecknas tillverkning och godshantering av mycket långt driven specialisering och arbetsdelning. Tillverkning är i många fall ett lagarbete som förutsätter samverkan mellan många och ofta spridda arbetsställen, organiserade i mer

[1] För detta kapitel svarar Torbjörn Ek.

eller mindre permanenta *underleverantörssystem*. Figur 9:1 ger en förenklad bild av ett sådant system, där bilden rensats från alla relationer mellan de arbetsställen som ingår i systemet utom godstransporterna. Längst ner finns alla underleveranser och alla arbetsställen som medverkar i att framställa en viss vara eller en viss varumängd. Svarta symboler anger tillverkande enheter, vita enbart distribuerande. Arbetsställena medverkar inte samtidigt utan griper in på olika stadier i en tillverkningsprocess. Primära och obearbetade råvaror levereras till anläggningar som framställer halvfabrikat (plan 1). Halvfabrikaten levereras sedan vidare till andra anläggningar (plan 2) som efter ytterligare bearbetning och förädling säljer sina produkter till en hopsättningsfabrik som framställer slutprodukten (plan 3). Tillverkningen av denna produkt (plan 1–3) kan ses som ett *projekt*, vars genomförande kräver medverkan från många arbetsställen och omfattande transporter. Projektet kan emellertid följas vidare, sedan den egentliga tillverkningsprocessen avslutats, genom att man följer distributionen av den färdiga produkten från hopsättningsfabriken på plan 4.

Den långt drivna specialiseringen och arbetsdelningen gäller också inom *varudistributionen*. Ju mer varusortimentet har vuxit på djup och i bredd, desto fler led har tillkommit på vägen från producent till konsument. Figur 9:2 utgör ett exempel på det stora antal stationer en vara ofta måste passera.



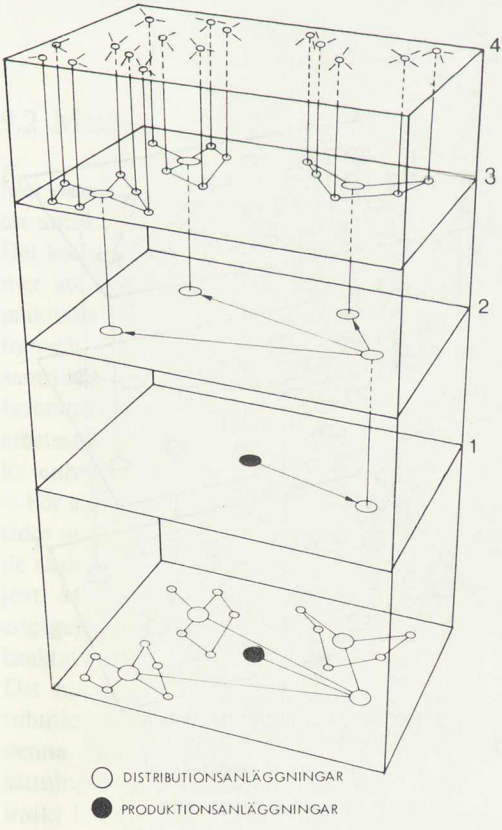
Figur 9:1 Tillverkande och distribuerande enheter i ett underleverantörssystem.

Från producenten levereras varan till ett centrallager (plan 1). I allmänhet sker leveranserna i detta fall genom direktleveranser från producenten till grossisten. Först via uppehåll i regionala lager (plan 2) når varan detaljhandeln. Leveranserna kan vara direkta eller ske genom mer eller mindre vidsträckta rutter. Ju längre man kommer i distributionskedjan desto vanligare blir det senare alternativet (plan 3). Konsumenternas inköpsresor kan ses som ett sista distributionsled (plan 4).

Figurerna 9:1 och 9:2 visar tillsammans den fullständiga sekvens av stationer och godstransporter som krävs för att genomföra ett projekt, med den begränsade innebörd som begreppet har i denna del av framställningen. I ett modernt produktionssystem kan man förutsätta att många olika projekt av detta slag bedrivs vid sidan av varandra. Dessa projekt engagerar skilda eller delvis skilda underleverantörssystem liksom skilda eller delvis skilda distributionssystem.

I figur 9:3 återges de principiella dragen i ett komplett underleverantörssystem, medan figur 9:4 visar ett fullständigt distributionssystem. Produktionssystem uppfattas som en beteckning på dessa båda system tillsammans. I figur 9:3 ryms samtidigt tre projekt. Ett av dessa har tidigare återgivits i figur 9:1.

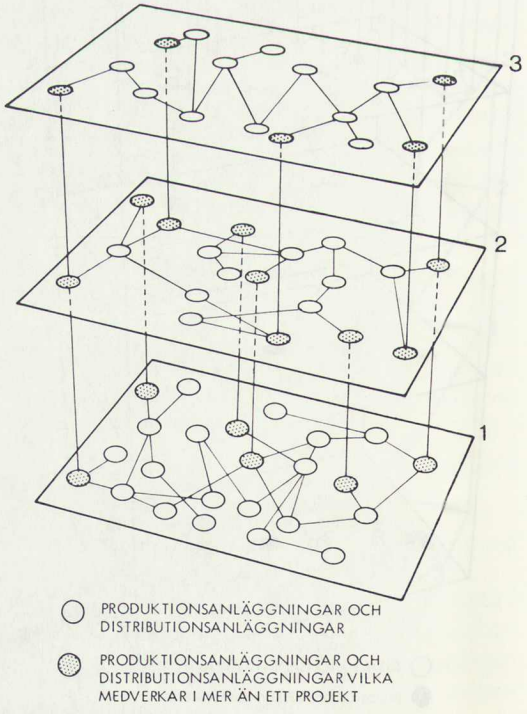
Inom vart och ett av projekten samarbetar ett stort antal arbetsställen.



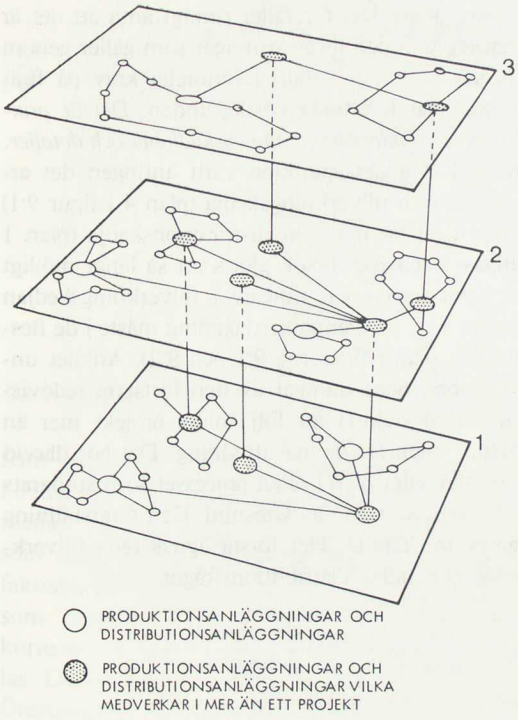
Figur 9:2 Enheter i ett distributionssystem.

Många medverkar samtidigt i mer än ett projekt. Dessa arbetsställen har i figuren markerats med grått. *Det faktum att flertalet arbetsställen i dag samtidigt medverkar i många projekt är, vid sidan av den långtgående arbetsdelningen, det mest kännetecknande draget i produktionsarbetets organisation.* Fenomenet, vilket har sin grund i ett stordriftstänkande, har fått som konsekvens att antalet arbetsställen har förblivit nära nog konstant trots den med tiden ökade arbetsdelningen. Den ökade integrationen mellan skilda projekt har blivit möjlig genom att produktionen standardiserats och att varje arbetsställe ofta kan utföra samma typ av arbetsuppgifter i flera projekt. En annan och kanske än mer betydelsefull faktor bakom integrationen är att många arbetsställen har breddat sina produktionsprogram.

De olika projekten kan följas vidare i figur 9:4, som visar några principiella drag inom varudistributionens område. Under lång tid har kostnaderna för varuhantering i samband med terminalarbete vuxit relativt sett, medan kostnaderna för den egentliga varuförflyttningen relativt sett minskat. Detta förhållande har inneburit att varuhanteringen för att uppnå skalfördelar kommit att samlas hos allt färre stora grossister och detaljister. I figuren redovisas ett totalt och övergripande distributionssystem där tre olika produkter distribueras från producent till konsument. Det är således fråga om tre olika distributionsprojekt som är parallella till de tillverkningsprojekt som finns i figur 9:3. De lager och detaljister som är markerade med grått medverkar vid distributionen av mer än en vara.



Figur 9:3 Tre parallella projekt inom ett underleverantörssystem.



Figur 9:4 Tre parallella projekt inom ett distributionssystem.

9.2 Material och uppläggning

Mot ovanstående principiella bakgrund redovisas i det följande studier av ett antal tillverkande och distribuerande enheter i Skåne och på Själland. Det källmaterial som samlats in och de analysmetoder som använts kommer att beskrivas närmare i direkt anslutning till respektive studie. Av praktiska skäl har materialinsamlingen måst knytas till arbetsställen. Som framgått av den tidigare framställningen, medverkar varje arbetsställe ofta samtidigt i mer än ett projekt. Detta gäller enheter som ingår i såväl underleverantörs- som distributionssystem. Projektblandningen inom skilda arbetsställen är olika. När syftet, som här, är att jämföra danska och svenska enheter med varandra skapar detta förhållande problem.

För att underlätta jämförelser mellan verksamheter som bedrivs på olika sidor om Öresund omfattar de analyser som kommer att presenteras endast de aktiviteter som utspelar sig inom ramen för noggrant specificerade projekt. *Med projekt avses då tillverkning eller distribution av en given vara.* De engagemang som olika arbetsställen eventuellt har i andra projekt har inte beaktats. De materialinsamlingar som gjorts är synnerligen arbetskrävande. Det har därför inte varit möjligt att i detalj följa tillverkning och distribution av mer än ett mycket begränsat antal produkter. Frågan är om denna begränsning innebär någon allvarlig nackdel, med tanke på målsättningen för de undersökningar som gjorts. Studierna syftar till att ge insikt i de grundläggande problem och villkor som gäller för tillverkning

och distribution i Öresundsregionen. Det förefaller rimligt anta att det är möjligt att blottlägga de regelsystem och förutsättningar som gäller genom ingående analys av ett begränsat antal typfall. Eventuella krav på fullständighet och allmängiltighet har fått träda i bakgrunden. *Det är principerna för godshantering som ansetts intressanta, inte enskildheter och detaljer.*

Vid materialinsamlingarna har utgångspunkten varit antingen det arbetsställe som finns längst upp i en tillverkningskedja (plan 4 i figur 9:1) eller den tillverkande enheten längst ner i en distributionskedja (plan 1 i figur 9:2). Från dessa arbetsställen har försök gjorts att så långt möjligt kartlägga de arbetsställen vilka medverkat tidigare i tillverkningskedjan respektive senare i distributionskedjan. Denna kartläggning måste i de flesta fall ske i flera steg (jfr olika plan i figurerna 9:1 och 9:2). Antalet undersökta företag växer då snabbt. Som framgår av den fortsatta redovisningen, har det därför inte varit möjligt att följa olika projekt mer än i ett eller i ett par steg inom ramen för denna utredning. Det bör därvid observeras att det är samma steg eller plan i olika processer som studerats på både den svenska och den danska sidan av Öresund. Den framställning som närmast följer består av tre kapitel. Det första ägnas rena tillverkningsprojekt. De två senare behandlar distributionsfrågor.

10 Underleverantörssystem i Sverige och Danmark[1]

10.1 Klassificeringsprinciper och material

Som redan nämnts, är syftet med de undersökningar som sammanfattas i detta kapitel att belysa de grundläggande förutsättningarna för integration mellan godshanterande verksamheter på Själland och i Skåne. De frågor som ställts upp kommer att besvaras utifrån en kartläggning av ett antal faktiska underleverantörssystem. Resultaten kommer att redovisas i termer som "komplementaritet" (se framställningen i del I, s. 42 ff.) och "konkurrens". Endast de funktionella förutsättningarna för integration behandlas. De transportmässiga möjligheterna före och efter tillkomsten av fasta Öresundsförbindelser behandlas i kapitel 12.

Begreppen *underleveranser* och *underleverantörer* har definierats i föregående kapitel. Underleveranserna kan vara rent materiella, dvs. bestå av råvaror, halvfabrikat, komponenter eller delsystem avsedda att ingå i en slutprodukt. Men även legoarbeten, där köparen tillhandahåller material och underleverantören endast svarar för bearbetning, räknas som underleverans. Bland underleveranserna finns *specialprodukter* och *standardprodukter*. Specialprodukterna tillverkas på beställning och förutsätter nära direkt kontakt mellan underleverantörer och beställare. Standardprodukterna kräver inte direkta kontakter med tillverkaren utan tillhandahålls ofta av mellanhänder, t. ex. partihandelsföretag.

I studien av underleverantörssystemens uppbyggnad ingår 20 företag, av vilka 10 på Själland och 10 i Skåne.[2] Företagen bildar par, som har produktionsprogram som åtminstone till vissa delar är identiska. Analyserna knyts i princip endast till projekt inom varje par som bedömts vara jämförbara. Typexemplen representerar företag med olika verksamhetsinriktning och lokalisering (se tabellerna 10.1 och 10.2). Det är dock inte fråga om något representativt urval från statistisk synpunkt (jfr s. 53).

De projekt som studeras har det gemensamt att de berör ett stort antal underleverantörer. Materialinsamlingen gjordes 1976 och alla uppgifter avser företagens leveranser under 1975. Materialet ger möjligheter till mycket detaljerade beskrivningar av berörda underleverantörssystems funktionella och regionala uppbyggnad. I denna sammanfattande rapport kommer beskrivningarna huvudsakligen att hållas på ett översiktligt och principiellt plan. Av utrymmesskäl redovisas i första hand underleverantörerna i första led. Övriga led kommer endast att beröras i förbigående.

[1] För detta kapitel svarar Göran Rosberg.

[2] På dansk sida har materialinsamlingarna gjorts av Danmarks Statistik och på svensk sida av Forskargruppen i ekonomisk geografi vid Lunds universitet.

Tabell 10.1 Underleverantörernas geografiska fördelning. Skånska företag

Verksamhetsinriktning	Lokalisering[a]	Antal underleverantörer	Andel underleverantörer i procent											
			Öresundsregionen						Stockholm	Göteborg	Övriga Sverige	Övriga Danmark	Utlandet	Summa
			Egen region	Grannregioner	Därav[b] Malmö	Övriga Skåne	Därav[b] Malmö	Själland						
A. Metallvarutillverkning	28	430	23	3		2		3	15	13	13	1	27	100
B. Metallvarutillverkning	28	90	57	4		2		9	2	1	12	4	9	100
C. Metallvarutillverkning	27	41	15	24	12	–		2	17	13	29	–	–	100
D. Livsmedelstillverkning	25	16	13	37		12	6	–	13	6	19	–	–	100
E. Livsmedelstillverkning	28	18	28	–		–		6	11	21	28	–	6	100
F. Betongelementtillverkning	24	13	23	–		23	23	–	8	23	23	–	–	100
G. Livsmedelstillverkning	27	27	12	12	12	–		–	7	7	22	7	33	100
H. Textilvarutillverkning	24	15	–	13		7	7	7	–	–	33	–	40	100
I. Plasttillverkning	28	52	25	8		2		–	10	11	15	–	29	100
J. Metallvarutillverkning	28	73	63	5		1		–	10	7	10	–	4	100

[a] Numreringen avser den svenska indelningen i A-regioner (se figur 1:2, s. 19).

[b] För företag lokaliserade utanför Malmöregionen.

Tabell 10.2 Underleverantörernas geografiska fördelning. Själländska företag

Verksamhetsinriktning	Lokalisering[a]	Antal leverantörer	Andel underleverantörer i procent												
			Öresundsregionen						Odense	Århus	Ålborg	Övriga Danmark	Övriga Sverige	Utlandet	Summa
			Egen region	Grannregioner	Därav[b] Köpenhamn	Övriga Själland	Därav[b] Köpenhamn	Skåne							
A. Metallvarutillverkning	1	100	36	5		3		3	7	4	4	5	7	26	100
B. Metallverutillverkning	5	116	13	12		51	51	–	6	6	3	9	–	–	100
C. Metallvarutillverkning	2	64	13	64	58	–		–	2	5	–	11	–	5	100
D. Livsmedelstillverkning	3	17	6	53	47	–		–	6	6	–	29	–	–	100
E. Livsmedelstillverkning	4	20	–	10		15	15	5	10	5	–	20	–	35	100
F. Betongelementtillverkning	3	92	15	66	45	–		1	4	3	1	4	1	5	100
G. Livsmedelstillverkning	5	6	17	–		33	33	–	–	17	–	17	–	17	100
H. Textilvarutillverkning	2	5	–	20	20	20		20	–	–	–	–	20	20	100
I. Plasttillverkning	1	14	36	21		–		14	–	–	–	–	–	29	100
J. Metallvarutillverkning	2	11	9	73	73	–		–	–	–	–	18	–	–	100

[a] Numreringen avser den danska indelningen i amt (se figur 1:2, s. 19).

[b] För företag lokaliserade utanför Köpenhamnsregionen.

Vid redovisningen av underleverantörernas rumsliga fördelning används *tabeller* och *kartor*. I tabellerna tillämpas en indelning av Sverige i A-regioner och av Danmark i amt (se figur 1:2 och tabell 1.1, s. 19). I tabellerna redovisas leverantörernas fördelningar på den egna regionen, dvs. den region inom vilken det studerade arbetsstället är beläget, grannregionerna och de stora stadsregionerna i Danmark och Sverige. Återstående underleverantörer redovisas summariskt under övriga Danmark, övriga Sverige och utlandet. De kartografiska redovisningarna ger detaljer. Inom Öresundsregionen har underleverantörerna karterats i rutor om 5x5 km (jfr andra karteringar i denna rapport). I övrigt sker vissa redovisningar på t. ex. Europakartor med underleverantörerna markerade ortsvis. Av utrymmesskäl kommer endast ett litet urval av dessa kartor att återges i denna rapport.

10.2 Exempel på underleverantörssystem

10.2.1 *Typexemplen*

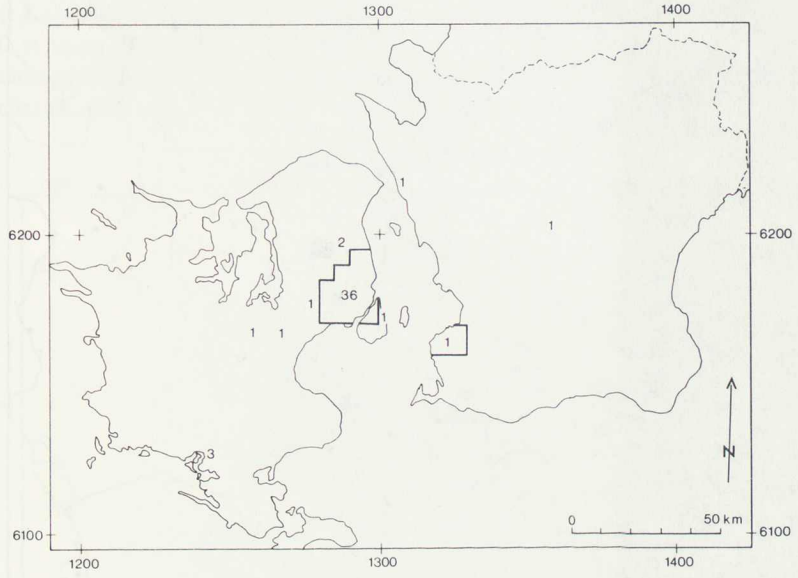
A *Tung mekanisk verkstadsindustri*

Typexemplen A är två mycket stora företag inom mekanisk verkstadsindustri. Det ena ligger i Malmö, det andra i Köpenhamn. Det svenska företaget har ungefär 1 700 underleverantörer i första led, det danska hälften så många. Skillnaden i antal hänger samman med två omständigheter. Malmöföretaget tillverkar större enheter och mindre standardiserade enheter än Köpenhamnsföretaget. Det förra företaget köper dessutom mindre delar och komponenter, medan det senare baserar sin produktion mer på hela prefabricerade system. Det danska företaget köper slutligen många av sina delar och komponenter från mellanhänder, t. ex. grossister. Det svenska företaget däremot baserar sin produktion mer på direkta leveranser från tillverkarna. Det som hittills sagts innebär att det underleverantörssystem som det danska exemplet representerar har fler led eller plan (jfr figur 9:1, s. 136) än det system som det svenska utgör exempel på.

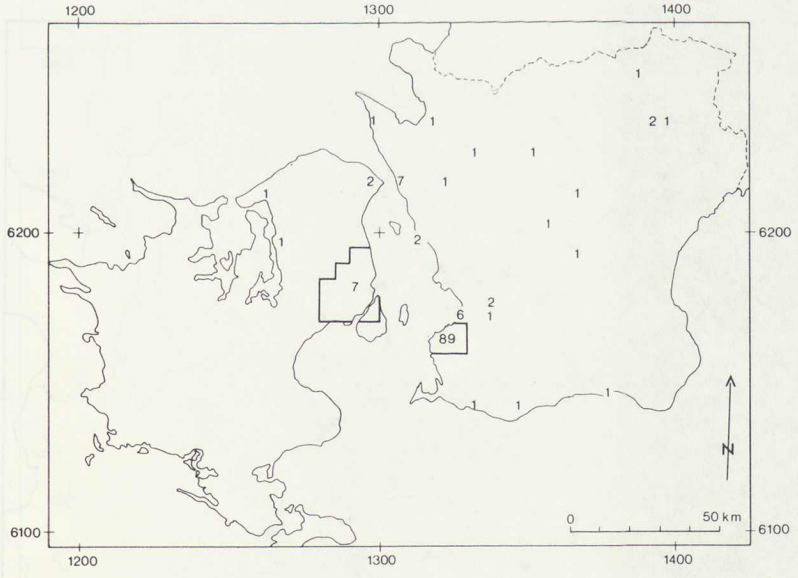
För att underlätta karteringsarbetet har endast underleverantörer som levererar för minst 30 000 svenska kronor per år tagits med. Ovanför denna gräns har företaget i Köpenhamn 100 underleverantörer, företaget i Malmö 430. De leverantörer som ligger på Själland och i Skåne redovisas på figurerna 10:1 och 10:2. Leverantörerna utanför Öresundsregionen finns på Europakartorna, figurerna 10:3 och 10:4. Den samlade bilden av båda företagens underleverantörssystem finns i tabellerna 10.1 och 10.2.

De båda leveransmönstren visar flera mycket karaktäristiska drag. Integrationen *inom* Öresundsregionen är obetydlig. Det skånska företaget har 11 underleverantörer på danska sidan av Öresund, det själländska tre på den svenska sidan. Det danska företagets beroende av Köpenhamnsregionen är påtagligt. I övrigt visar båda företagen en tydlig orientering mot var sitt nationellt underleverantörssystem. Det skånska företaget engagerar leverantörer i södra och mellersta Sverige med tyngdpunkten i Stockholm och Göteborg. Det själländska företagets relationer är främst riktade mot Odense, Århus och Ålborg. Den enda mer påtagliga överlappningen mellan

de två företagens leveransmönster finns på internationell nivå. Båda är i stor utsträckning beroende av inköp från samma stater i Västeuropa.

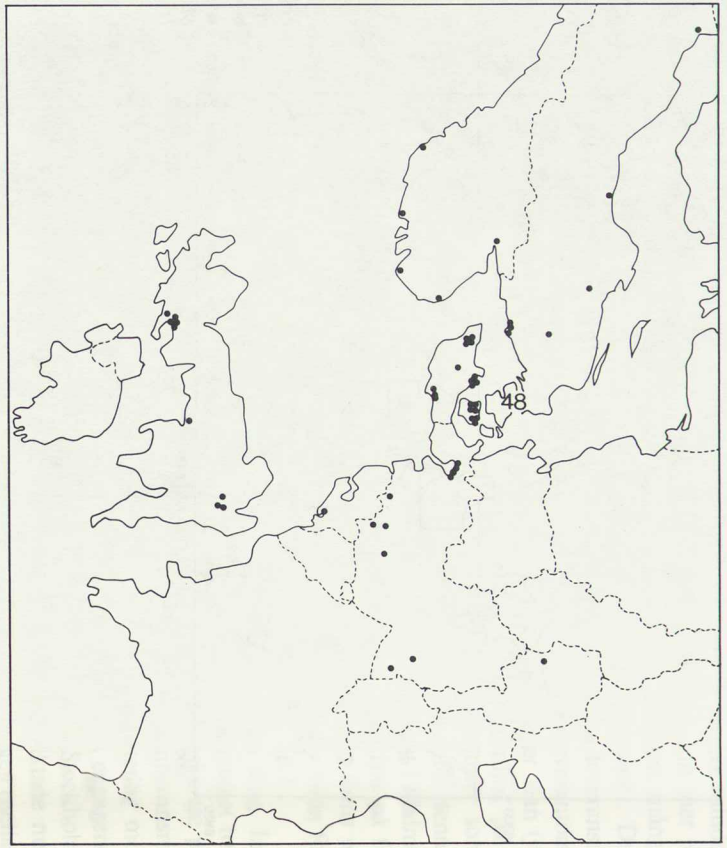


Figur 10:1 Antal underleverantörer i Öresundsregionen till tung mekanisk verkstadsindustri på Själland. (A).

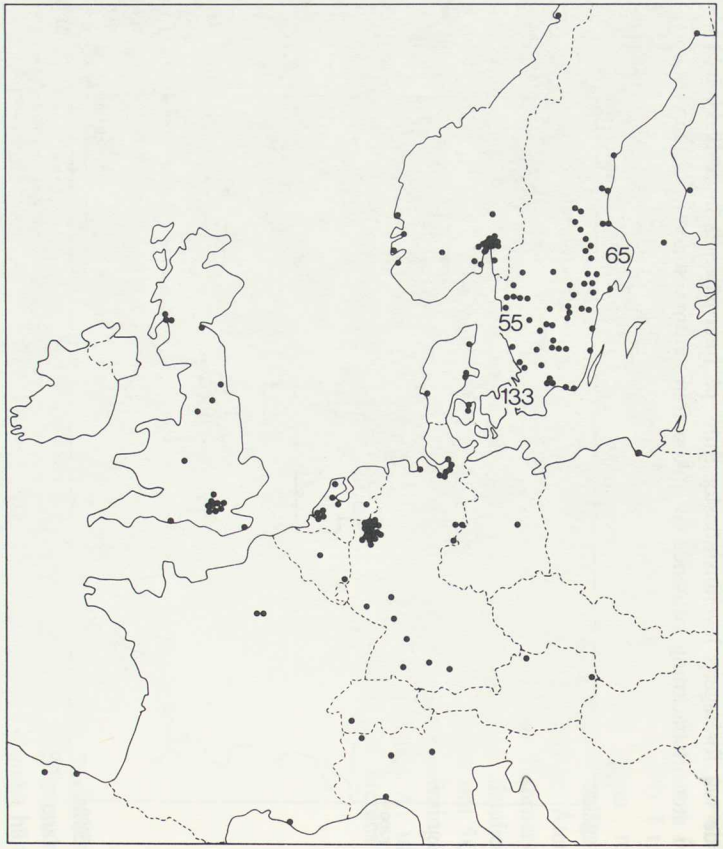


Figur 10:2 Antal underleverantörer i Öresundsregionen till tung mekanisk verkstadsindustri i Skåne (A).

Figur 10:3 Underleverantörer i Europa till tung mekanisk verkstadsindustri på Själland (A).

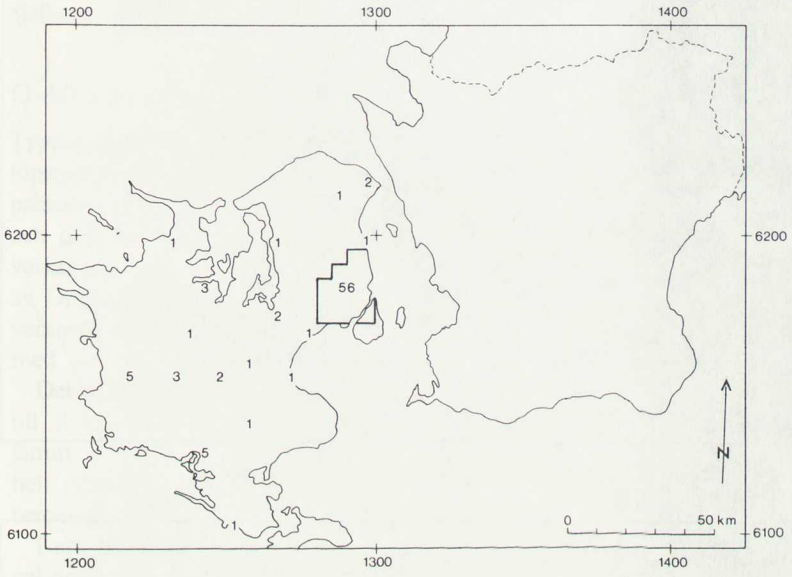


Figur 10:4 Underleverantörer i Europa till tung mekanisk verkstadsindustri i Skåne (A).

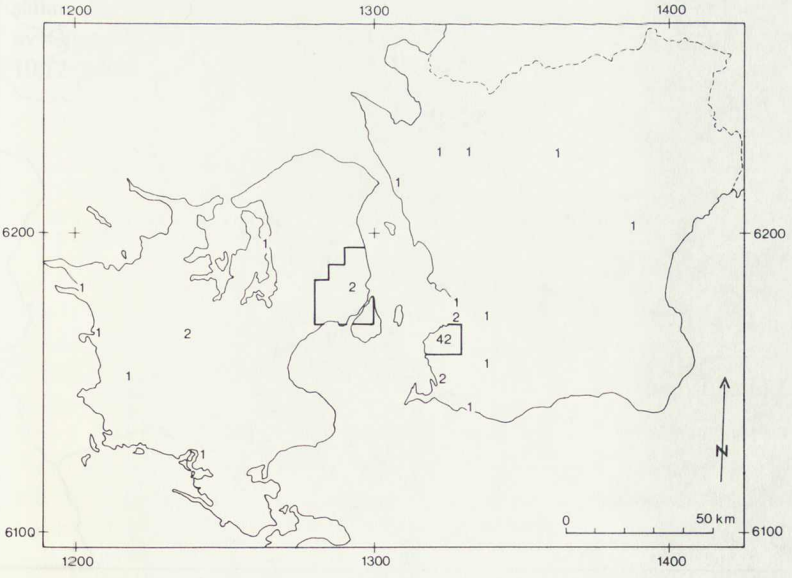


B *Medelstor verkstadsindustri*

Typexemplen B är medelstora företag av typ verkstadsindustri. Det ena ligger inom Malmöregionen, det andra på Själland, perifert i förhållande till Köpenhamn. Alla större underleverantörer har karterats, vilket innebär 90 stycken för det skånska företaget och 116 för det själländska. Fördelningsbilderna framgår av figurerna 10:5, 10:6, 10:7 och 10:8 samt tabellerna 10.1 och 10.2.

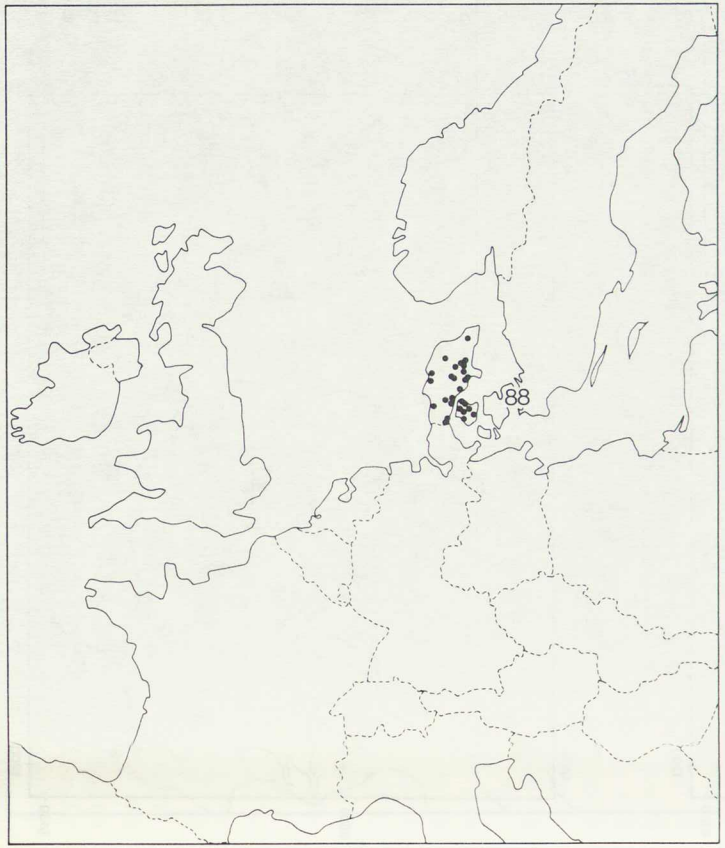


Figur 10:5 Antal underleverantörer i Öresundsregionen till medelstor verkstadsindustri på Själland (B).



Figur 10:6 Antal underleverantörer i Öresundsregionen till medelstor verkstadsindustri i Skåne (B).

Figur 10:7 Underleverantörer i Europa till medelstor verkstadsindustri på Själland (B).



Figur 10:8 Underleverantörer i Europa till medelstor verkstadsindustri i Skåne (B).



Det danska företaget har 76 procent av sina underleverantörer på Själland. De flesta av dessa är agenter och grossister. Som redan framhållits, är dessa inköp via mellanhänder typiska för danska verkstadsföretag. Går man ett steg längre i underleverantörskedjan framträder dansk verkstadsindustris beroende av Västeuropa som betydande. Det danska företaget har inga underleverantörer i Sverige.

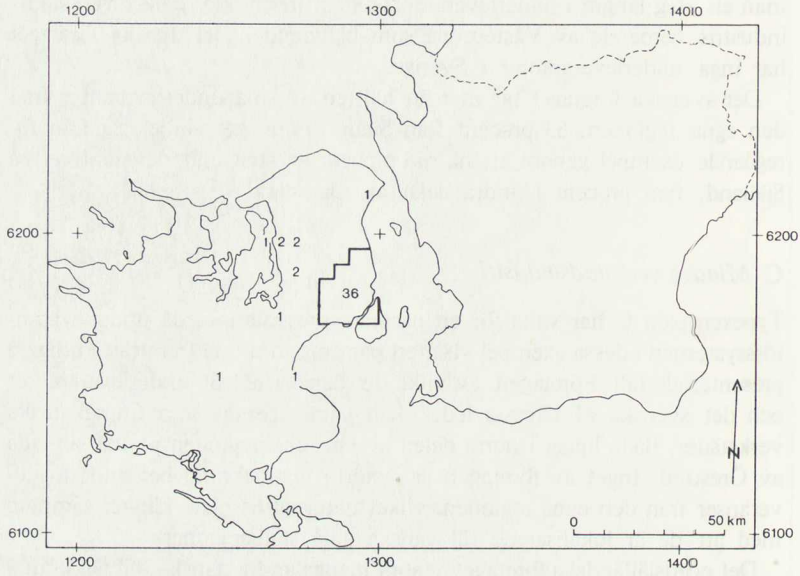
Det svenska företaget tar mer än hälften av sina underleveranser från den egna regionen, 63 procent från Skåne. Företaget skiljer sig från föregående exempel genom att ha nio procent av sina underleverantörer på Själland, fyra procent i andra delar av Danmark.

C *Mindre verkstadsindustri*

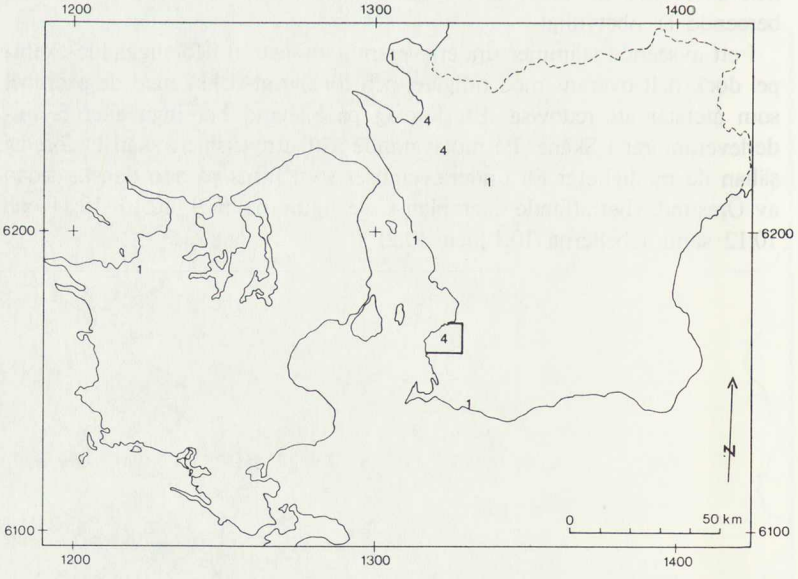
Typexemplen C har valts för en närmare presentation, då underleverantörssystemen i dessa exempel visar ett par drag som inte framträtt i tidigare presenterade fall. Företagen, av vilka det danska har 64 underleverantörer och det svenska 41 i första ledet, kan karaktäriseras som finmekaniska verkstäder. Båda ligger i norra delen av Öresundsregionen på var sin sida av Öresund. Inget av företagen är i större utsträckning beroende av leveranser från den egna regionen, vilket naturligtvis bl. a. hänger samman med att de är lokaliserade till ganska små stadsregioner.

Det nordsjälländska företaget är som många andra danska företag knutet till Köpenhamn. Det nordskånska däremot fördelar sina inköp ganska jämnt mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Det svenska företaget är helt oberoende av utländska leveranser. Det danska företagets utlandsberoende är obetydligt.

I ett avseende stämmer underleverantörsmönstren i föreliggande exempel dock helt överens med tidigare, och för övrigt också med de exempel som återstår att redovisa. Ett företag på Själland har inga eller få underleverantörer i Skåne. På motsvarande sätt utnyttjar ett skånskt företag sällan de möjligheter till underleveranser som finns på den danska sidan av Öresund. (Beträffande exemplen C se figurerna 10:9, 10:10, 10:11 och 10:12 samt tabellerna 10.1 och 10.2).

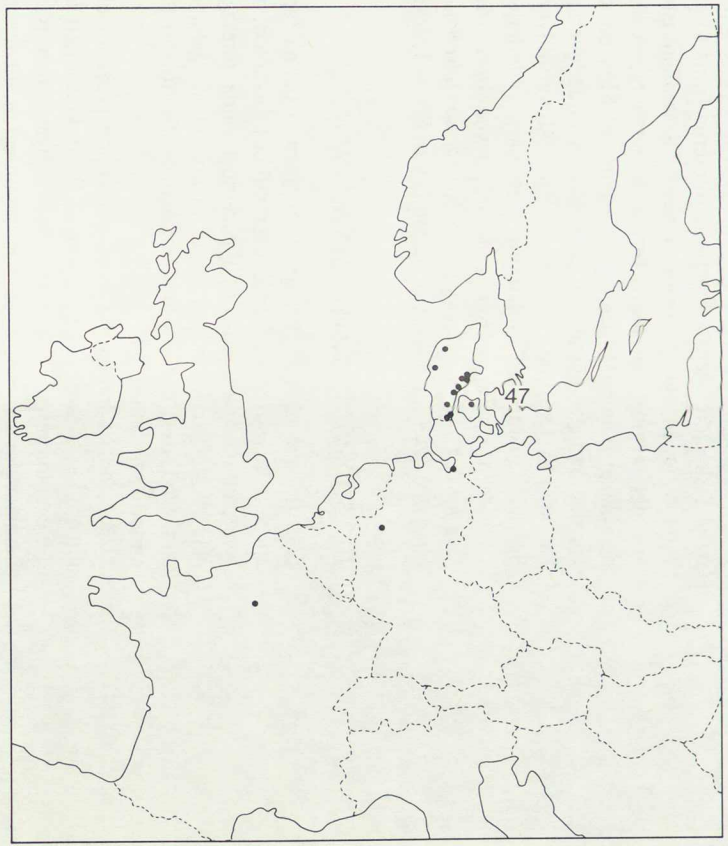


Figur 10:9 Antal underleverantörer i Öresundsregionen till mindre verkstadsindustri på Själland (C).

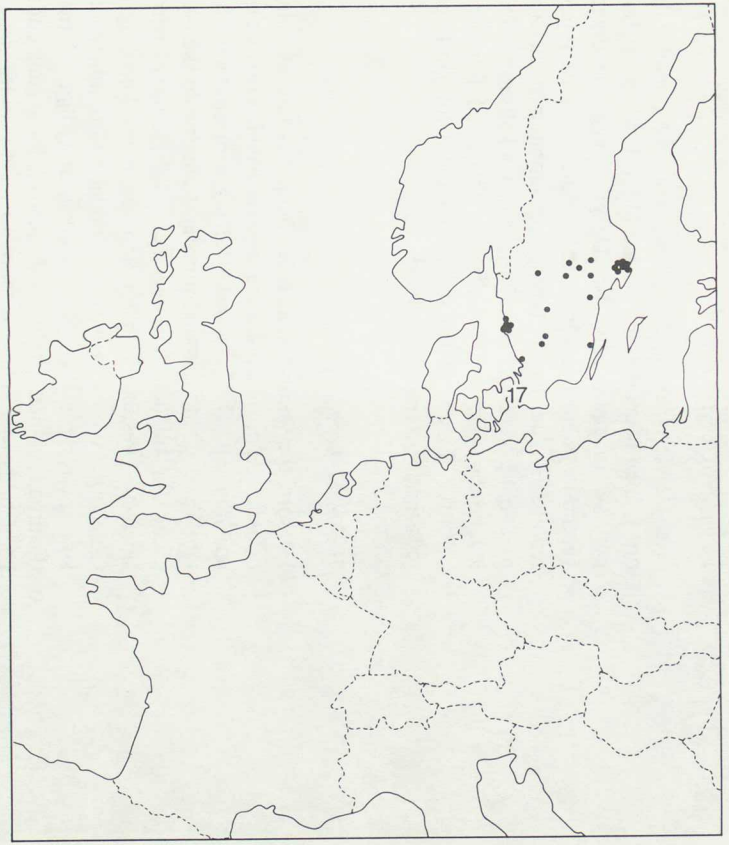


Figur 10:10 Antal underleverantörer i Öresundsregionen till mindre verkstadsindustri i Skåne (C).

Figur 10:11 Underleverantörer i Europa till mindre verkstadsindustri på Själland (C).



Figur 10:12 Underleverantörer i Europa till mindre verkstadsindustri i Skåne (C).



D–J *Övriga typexempel*

Återstående typexempel skall inte redovisas i detalj i denna rapport. Även om många detaljer är intressanta tillför de knappast framställningen något nytt av principiell betydelse. De grundläggande dragen i olika underleverantörssystem framgår redan i studierna av de typexempel som hittills redovisats. Återstående typexempel omfattar svenska och danska företag med olika verksamhetsinriktning och lokalisering. Dessa liksom underleverantörssystemens omfattning i första led framgår av tabellerna 10.1 och 10.2. Dessa tabeller upptar dessutom för jämförelsens skull tidigare redovisade exempel A, B och C.

10.2.2 *Generella drag*

De som typexempel studerade företagens köp av varor visar en ganska *enhetlig bild av de danska och svenska underleverantörssystemens uppbyggnad och funktion.* De 10 skånska företag som studerats finns alla samlade i tabell 10.1. Den visar klart hur starkt bundna de skånska företagen genomgående är till den egna regionen eller grannregionerna på den svenska sidan av Öresund. Därefter finns en tydlig koppling till Stockholm och Göteborg. Även i övrigt är beroendet av ett inhemskt system av underleverantörer påtagligt. Några företag är tydligt orienterade mot utlandet (Danmark ej inräknat). Få av de skånska företagens underleverantörer finns på den danska sidan av Öresund eller i andra delar av Danmark.

Tabell 10.2 upptar motsvarande 10 typexempel hämtade från Själland. Dessa företags underleverantörsmönster är i stort sett en "spegelbild" av de skånska företagens. Underleverantörerna finns företrädesvis inom den egna regionen eller i grannregionerna. Köpenhamnsregionens dominans är i alla exempel ojämförlig. I övrigt är relationerna riktade mot de västra delarna av Danmark och mot Västeuropa. Med ett par undantag är de danska företagen nästan helt oberoende av underleveranser från den svenska sidan av Öresund. I endast ett fall, textilvarutillverkning, ingår övriga Sverige i nämnvärd omfattning i ett danskt underleverantörssystem.

Av de 20 typexempel som redovisats i denna rapport framgår klart att själländska och skånska företag i dag baserar sin tillverkning på underleverantörssystem som förefaller vara nästan helt isolerade i förhållande till varandra.

10.2.3 *Underleverantörer i andra led*

Som tidigare nämnts, har redovisningarna i denna rapport begränsats till att gälla huvudsakligen underleverantörer i första led, dvs. de enheter som levererar *direkt* till de som typexempel valda företagen (tabellerna 10.1 och 10.2). När karteringarna utsträckts till att gälla underleverantörer i andra led, dvs. *indirekta* underleveranser, framträder en i flera avseenden annorlunda bild.

Det danska företaget i ovan redovisade typexempel C kan tjäna som illustration. I tabell 10.3 redovisas i första kolumnen fördelningen av underleverantörerna i första led. Som tidigare nämnts, dominerar Köpenhamnsregionen, som ligger i en grannregion till det studerade företaget,

helt i detta led. Varuinköp från den svenska sidan av Öresund förekommer inte alls.

Tabell 10.3 Regional fördelning av underleverantörer i två led. Typexempel C

Regioner och områden	Procentuell fördelning av underleverantörer i första led	Procentuell fördelning av underleverantörer i andra led
Egen region	13	20
Grannregioner	64	5
Odense	2	2
Århus	5	1
Ålborg	–	–
Övriga Danmark	11	6
Skåne	–	9
Övriga Sverige	–	16
Utlandet	5	41
Summa	100	100

I högra kolumnen finns underleverantörerna i andra led. Fördelningsbilden är nu en annan. Köpenhamnsregionens dominans har nästan helt försvunnit, vilket hänger samman med grossisternas roll i de studerade underleverantörssystemen (se nästa avsnitt). I stället har underleveranserna från utlandet blivit viktiga. Även Sverige har nu trätt in i bilden. Det är främst fråga om företag i mellersta Sverige som fungerar som leverantörer till grossistföretag i Köpenhamn. Andra typexempel som studerats visar samma principiella drag. Dessa berörs närmare i nästa avsnitt.

10.2.4 *Funktionella aspekter*

De studerade företagens underleverantörer kan indelas i enheter som tillverkar varor och enheter som enbart sköter lagerhållning och försäljning. De senare enheterna tillhör i de flesta fall grossistföretag eller fristående agenter. Men i vissa fall är det fråga om försäljningskontor, lager och distributionsenheter som ägs av tillverkande företag. Denna typ av icke tillverkande underleverantörer uppträder företrädesvis på det översta planet i ett underleverantörssystem (plan 3 i figur 9:1, s. 00). Längre ner i systemet dominerar direkta leveranser från tillverkande enheter helt.

Det är mot denna bakgrund man bör tolka storstadsregionernas dominans i olika underleverantörssystem. Denna dominans är främst en följd av grossisternas och de distribuerande enheternas koncentration till stora centra. Särskilt Köpenhamnsregionens position förklaras till stor del av denna koncentration. Om man med underleverantörer endast avser tillverkande enheter – vilket medför att man i många fall måste kartlägga enheter nedanför det s. k. översta planet i det studerade systemet – försvinner Köpenhamns, Stockholms, Göteborgs och Malmös hegemoni. I stället framträder medelstora städer i andra delar av Danmark och utpräglade industriorter i Mellansverige som viktiga lokaliseringsorter för underleverantörer. Utlandsberoendet framstår också som större när man följer leveranserna

bakåt till tillverkaren. *Däremot kvarstår i stort sett bilden av de skånska och de själländska företagen som isolerade i förhållande till varandra.* De beskrivna förhållandena redovisas utförligt i tabellerna 10.4 och 10.5.

Det kan i detta sammanhang nämnas att grossisternas roll som underleverantörer inte försvinner förrän i det tredje eller fjärde produktionsledet. Samtidigt minskar antalet underleverantörer, även de tillverkande, successivt ju längre ner i kedjan vi söker oss.

En annan funktionell aspekt avser inte underleverantörerna utan själva leveranserna. Leveranser kan, som nämnts, gälla specialvaror och standardvaror. *Specialvarorna* är tillverkade efter varje enskild köpares beställningar och instruktioner. *Standardvarorna* tillverkas inte för någon speciell kund utan används ofta samtidigt av ett stort antal spridda hopsättningsfabriker. Det är i första hand standardvaror som distribueras via grossister, medan specialvarorna kräver direkta kontakter mellan köpare och producent. Bland olika företags underleverantörer är det främst tillverkarna av specialvaror som återfinns inom den egna regionen eller i dess närhet. Avstånden är betydelsefulla vid inköp av specialvaror. Standardvarorna är däremot föga avståndskänsliga. När det gäller dessa förekommer långa transporter, många mellanhänder och omfattande lagerhållning.

Tabell 10.4 Regional fördelning av underleverantörer uppdelade på partihandelsföretag och tillverkningsföretag. Typexempel A, B och C

Själländska företag	Totalt			Partihandelsföretag			Tillverkningsföretag		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Egen region	36	13	13	80	15	10	25	10	16
Grannregioner	5	12	64	15	6	80	3	20	50
Övriga Själland	3	51	–	–	70	–	4	25	–
Odense	7	6	2	–	1	–	9	12	3
Århus	4	6	5	–	5	7	5	8	3
Ålborg	4	3	–	–	–	–	5	6	–
Övriga Danmark	5	9	11	5	3	3	5	19	19
Skåne	3	–	–	–	–	–	4	–	–
Övriga Sverige	7	–	–	–	–	–	9	–	–
Utlandet	26	–	5	–	–	–	31	–	9
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 10.5 Regional fördelning av underleverantörer uppdelade på partihandelsföretag och tillverkningsföretag. Typexempel A, B och C

Skånska företag	Totalt			Partihandelsföretag			Tillverkningsföretag		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Egen region	23	57	15	46	82	12	10	37	18
Grannregioner	3	4	24	3	–	25	4	7	23
Övriga Skåne	2	2	–	–	–	–	2	4	–
Stockholm	15	2	17	31	3	29	5	2	–
Göteborg	13	1	13	16	3	17	11	–	6
Övriga Sverige	13	12	29	2	6	17	20	17	47
Själland	3	9	2	1	3	–	3	13	6
Övriga Danmark	1	4	–	–	3	–	2	5	–
Utlandet	27	9	–	1	–	–	43	15	–
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100

10.3 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen

10.3.1 *Syfte och metod*

Av den föregående framställningen framgår att varuutbytet mellan Öresundsregionens båda halvor i dag är av mycket begränsad omfattning. De typexempel som studerats visar att tillverkningsindustrin i Skåne och på Själland tycks arbeta inom ramen för skilda och i huvudsak nationellt inriktade produktionssystem. *Syftet* är nu att med utgångspunkt från de faktiska underleverantörsrelationer som kartlagts visa vilka möjligheter som finns att ersätta dessa med likvärdiga relationer i den motsatta regionhalvan. Det bör därvid observeras att det är de maximala möjligheterna som kartläggs, dvs. de möjligheter som skulle kunna tänkas existera i en situation, när Öresundsregionens danska och svenska del är *helt* integrerade med varandra. Det är fråga om enkla räkneexempel, där vederbörlig hänsyn *inte* kunnat tas till de olika leverantörernas produktionskapacitet och eventuella kvalitetsskillnader mellan produkterna m. m.

Beräkningarna av de potentiella möjligheterna till integration har gjorts på följande sätt. Den *faktiska fördelningen* av underleverantörer på olika regioner (tabellerna 10.1 och 10.2) har jämförts med en *hypotetisk eller "möjlig" fördelning,* som bygger på antagandet om fullständig integration mellan Själland och Skåne. Den hypotetiska fördelningen har konstruerats genom ett omfattande karteringsarbete med hjälp av produkthandböcker och kontakter med berörda företag. Om vi som exempel tar ett skånskt företag, har det gällt att fastställa vilka av de inköp som nu sker i andra regioner som i stället kunde ske på Själland. På motsvarande sätt har det för ett själländskt företag gällt att undersöka vilka av inköpen i andra regioner som skulle kunna ske i Skåne.

Då leveranser, vilka har sitt ursprung *utanför* den egna regionen, hypotetiskt kunnat ersättas med leveranser från andra sidan Öresund, har detta tolkats som att industrierna i Skåne och Själland skulle kunna *kom-*

plettera varandra. När däremot leveranser, vilka har sitt ursprung *inom* den egna regionen, hypotetiskt kunnat ersättas med leveranser från andra sidan sundet, har detta uppfattats som att *konkurrens* skulle kunna uppstå vid en integration.

Den hypotetiska fördelningen av underleverantörer är således ett resultat av att de skånska företagens inköp i så stor utsträckning som möjligt förlagts till Själland, samtidigt som de själländska företagens inköp överförts till Skåne. När detta skett, har inköpen i andra regioner minskats i motsvarande grad. Vid överföringarna har underleverantörernas funktionella karaktär genomgående bibehållits. Dvs. tillverkande enheter har bytts ut mot andra tillverkande enheter, medan grossister endast bytts ut mot andra grossister. De relationer de skånska företagen haft med Danmark utanför Själland har lämnats intakta. Detsamma gäller de själländska företagens relationer med Sverige utanför Skåne. Beräkningsmetoderna är synnerligen arbetskrävande. Analyserna har därför måst begränsas till att gälla tre av de tidigare redovisade exemplen.

10.3.2 *Exempel på resultat*

Typexempel A: tung mekanisk verkstadsindustri

Det skånska företaget har många underleverantörer. Studien har därför begränsats till företagets 100 värdemässigt största underleverantörer. Dessa 100 underleverantörer svarar tillsammans för 175 produkttyper. Samtliga själländska underleverantörer ingår däremot. Det själländska företagets 100 underleverantörer motsvarar 138 produkttyper. Det skånska företaget har, som ovan nämnts, ett betydligt större antal produkttyper per underleverantör.

Av tabell 10.6 framgår att det själländska näringslivet i stor utsträckning täcker det skånska företagets behov av underleverantörer. Företag på Själland skulle kunna tillgodose hela 83 procent av det svenska företagets behov under ett år. Nästan samtliga av företagets relationer i Skåne kan föras över till Själland. Samma förhållande råder med företagets relationer till Stockholms- respektive Göteborgsregionen. Däremot är det själländska näringslivets möjligheter att ersätta det skånska företagets övriga nationella och internationella relationer betydligt mindre.

Det skånska näringslivet kan inte på motsvarande sätt täcka det själländska företagets behov av underleveranser. Skånes andel vid maximal integration är endast 36 procent. Av företagets underleverantörer på Själland är det främst den egna regionens underleverantörer som saknar motsvarighet i Skåne. Även för underleverantörer utanför Själland är utbytbarheten begränsad. Av företagets relationer med storstadsregionerna är det i första hand underleveranser från Odenseregionen som saknar motsvarighet i Skåne. På samma sätt framgår att Skånes möjligheter att ersätta företagets internationella relationer är starkt begränsade.

Tabell 10.6 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen. Typexempel A

Skånskt företag				Själländskt företag			
Regioner och områden	Faktisk fördelning av underleverantörer (%)	därav med motsvarighet på Själland (%)	Möjlig fördelning av underleverantörer (%)	Regioner och områden	Faktisk fördelning av underleverantörer (%)	därav med motsvarighet i Skåne (%)	Möjlig fördelning av underleverantörer (%)
Egen region (28)	37	89	4	Egen region (1)	33	35	22
Grannregioner (27, 29, 30)	2	100	–	Grannregioner (2, 3)	4	50	2
Övriga Skåne	–	–	–	Övriga Själland	6	75	1
Stockholm	15	96	1	Odense	7	22	5
Göteborg	16	96	1	Århus	3	75	1
Övriga riket	11	50	6	Ålborg	4	40	2
Själland	2		83	Övriga Danmark	4	50	2
Övriga Danmark	1		1	Skåne	2		36
Utlandet	16	68	5	Övriga Sverige	7		7
				Utlandet	30	27	22
Summa	100		101	Summa	100		100

Typexempel B: medelstor verkstadsindustri

Det skånska företagets 90 underleverantörer svarar för totalt 94 olika typer av produkter. På grund av svårigheten att identifiera underleveranserna för fem underleverantörer har dessa utgått. Studien omfattar således totalt 89 produkttyper. Det själländska företagets underleverantörer uppgår till 116. Tillsammans svarar dessa för 122 produkttyper.

I detta exempel (tabell 10.7) kompletterar näringslivet på Själland i ännu högre grad än i föregående exempel det skånska företagets nuvarande underleverantörssystem. Själland skulle kunna svara för hela 89 procent av underleveranserna mot dagens nio procent. Så gott som samtliga av företagets relationer i Skåne kan ersättas med själländska. Med undantag av företagets relationer till Stockholmsregionen, är de mellansvenska relationerna inte utbytbara på samma sätt. Samma förhållande gäller för företagets internationella relationer.

Det skånska näringslivet kan i stor utsträckning ersätta det själländska företagets underleverantörer. I jämförelse med föregående exempel har Skånes maximala andel fördubblats. Möjligheterna att erhålla underleverantörer från Skåne är jämfört med föregående exempel genomgående större. Anmärkningsvärt är att det skånska näringslivet i så pass hög grad skulle kunna överta det själländska företagets relationer med övriga Själland.

Typexempel C: mindre verkstadsindustri

Denna studie omfattar för det skånska företagets vidkommande 34 produkttyper. Antalet underleverantörer är totalt 46. Det själländska företaget har 64 underleverantörer och studien omfattar i detta fall 51 produkttyper.

Det själländska näringslivet kan även i detta exempel i stor utsträckning ersätta det skånska företagets underleverantörer (tabell 10.8). Själlands maximala andel är 79 procent, dvs. samma nivå som för de övriga exemplen. I de tidigare fallen har de skånska företagens underleverantörer i Skåne nästan uteslutande haft motsvarighet på Själland. Med undantag av leverantörerna i Malmöregionen är i det här fallet möjligheterna att finna ersättare på Själland avsevärt mindre. Utbytbarheten med storstadsregionerna är däremot stor. Samma förhållande råder med företagets mellansvenska relationer.

Det skånska näringslivet täcker på ett likartat sätt det själländska företagets behov av underleveranser. Skånes andel är här 63 procent. Den hypotetiska fördelningsbilden för det själländska företaget överensstämmer i hög grad med föregående exempel. Det själländska företagets underleverantörer på Själland har i stor utsträckning motsvarigheter i Skåne. Med undantag av företagets relationer till den egna regionen är utbytbarheten med såväl grannregionerna som Köpenhamnsregionen förhållandevis stor. Det skånska näringslivet kan till stor del ersätta även företagets relationer med storstadsregionerna.

Tabell 10.7 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen. Typexempel B

Skånskt företag				Självländskt företag			
Regioner och områden	Faktisk fördelning av underleverantörer (%)	därav med motsvarighet på Själland (%)	Möjlig fördelning av underleverantörer (%)	Regioner och områden	Faktisk fördelning av underleverantörer (%)	därav med motsvarighet i Skåne (%)	Möjlig fördelning av underleverantörer (%)
Egen region (28)	54	98	1	Egen region (5)	7	63	2
Grannregioner (27, 29, 30)	4	100	–	Grannregioner (2, 3, 4)	13	63	5
Övriga Skåne	2	100	–	Övriga Själland (1)	59	69	18
Stockholm	2	100	–	Odense	2	67	1
Göteborg	–	–	–	Århus	6	86	1
Övriga riket	14	83	2	Ålborg	4	20	3
Själland	9		89	Övriga Danmark	9	55	4
Övriga Danmark	6		6	Skåne	–		66
Utlandet	9	75	2	Övriga Sverige	–		–
				Utlandet	–	–	–
Summa	100		100	Summa	100		100

Tabell 10.8 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen. Typexempel C

Skånskt företag				Själländskt företag			
Regioner och områden	Faktisk fördelning av underleverantörer (%)	därav med motsvarighet på Själland (%)	Möjlig fördelning av underleverantörer (%)	Regioner och områden	Faktisk fördelning av underleverantörer (%)	därav med motsvarighet i Skåne (%)	Möjlig fördelning av underleverantörer (%)
Egen region (27)	12	50	6	Egen region (2)	9	40	6
Grannregioner utom Malmö (25, 26, 30)	9	33	6	Grannregioner utom Köpenhamn (3, 5)	7	75	2
Malmö (28)	12	100	–	Köpenhamn (1)	59	69	19
Övriga Skåne	–	–	–	Övriga Själland	–	–	–
Stockholm	15	100	–	Odense	2	–	2
Göteborg	15	80	3	Århus	6	67	2
Övriga riket	34	83	6	Ålborg	–	–	–
Själland	3		79	Övriga Danmark	13	43	7
Övriga Danmark	–		–	Skåne	–		63
Utlandet	–	–	–	Övriga Sverige	–		–
				Utlandet	4	100	–
Summa	100		100	Summa	100		101

10.3.3 *Funktionella aspekter*

Typexempel A: tung mekanisk verkstadsindustri

Det är partihandeln som i första hand skulle kunna täcka det skånska företagets behov av underleveranser. Detta framgår av tabell 10.9. Utbytbarheten är med undantag från företagets inköp från den egna regionen i det närmaste fullständig. Tillverkande underleverantörer i Skåne har inte på samma sätt sin motsvarighet på Själland.

På motsvarande sätt skulle den skånska partihandeln i större utsträckning än de skånska tillverkningsföretagen kunna täcka det själländska företagets behov. Skånes potentiella utrymme är i jämförelse med det själländska näringslivet dock bara hälften så stort. Företagets starka beroende av Köpenhamnsregionens partihandelsverksamheter kan Skånes näringsliv *inte* täcka. Utbytbarheten är större vad gäller företagets partihandelsinköp från grannregionerna. Företagets underleveranser från tillverkande enheter på Själland förmår den skånska tillverkningsindustrin endast i ringa omfattning ersätta. Situationen är densamma för företagens underleveranser från övriga Danmark och utlandet.

Typexempel B: medelstor verkstadsindustri

Tabell 10.10 visar att det själländska näringslivets partihandelsverksamheter nästan helt skulle kunna ersätta det skånska företagets nuvarande underleveranser från denna verksamhetsgren. På samma sätt kan företagets samtliga underleveranser från den skånska tillverkningsindustrin helt överföras till Själland. Det är endast företagets nationella och internationella underleveranser som ej tillfullo har sin motsvarighet på Själland.

I jämförelse med föregående exempel skulle Skånes partihandelsverksamheter i större utsträckning kunna svara för det danska företagets underleveranser. Den skånska partihandeln har betydande möjligheter att t. o. m. ersätta företagets underleveranser från Köpenhamnsregionen. Företagets underleveranser från tillverkande enheter på Själland är i de flesta fall utbytbara.

Typexempel C: mindre verkstadsindustri

I detta typexempel (tabell 10.11) skulle själländska partihandeln kunna ersätta samtliga skånska underleverantörer. Den själländska tillverkningsindustrins möjligheter att ersätta företagets köp från tillverkande enheter är däremot marginella. Det råder ett omvänt förhållande när det gäller företagets nationellt orienterade underleveranser.

Den skånska partihandelns möjligheter att täcka det själländska företagets behov är liksom i föregående exempel betydligt mindre eller 60 procent. Den skånska partihandelns möjligheter att ersätta företagets underleveranser från Köpenhamnsregionen är goda, och företagets underleveranser från tillverkande enheter på Själland har också i stor utsträckning sin motsvarighet i Skåne. Men skånska företag skulle i undantagsfall kunna ersätta företagets underleverantörer utanför Själland.

Tabell 10.9 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen. Skillnader mellan partihandelsföretag och tillverkningsföretag. Typexempel A

Skånskt företag					Själländskt företag				
Regioner och områden	Partihandel		Tillverkningsföretag		Regioner och områden	Partihandel		Tillverkningsföretag	
	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer		Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer
Egen region (28)	52	3	23	6	Egen region (1)	77	46	23	16
Grannregioner (27, 29, 30)	3	–	1	–	Grannregioner (2, 3)	15	4	2	2
Övriga Skåne	–	–	–	–	Övriga Själland	–	–	7	2
Stockholm	26	–	2	1	Odense	–	–	8	6
Göteborg	16	–	16	1	Århus	–	–	4	1
Övriga riket	–	–	24	12	Ålborg	–	–	4	3
Själland	1	97	2	68	Övriga Danmark	8	4	4	2
Övriga Danmark	–	–	1	1	Skåne	–	46	3	32
Utlandet	2	–	31	11	Övriga Sverige	–	–	9	9
					Utlandet	–	–	36	27
Summa	100	100	100	100	Summa	100	100	100	100

Tabell 10.10 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen. Skillnader mellan partihandelsföretag och tillverkningsföretag. Typexempel B

Skånskt företag					Själländskt företag				
Regioner och områden	Partihandel		Tillverkningsföretag		Regioner och områden	Partihandel		Tillverkningsföretag	
	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer		Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer
Egen region (28)	84	3	32	–	Egen region (5)	7	4	6	–
Grannregioner (27, 29, 30)	–	–	8	–	Grannregioner (2, 3, 4)	8	5	20	4
Övriga Skåne	–	–	4	–	Övriga Själland (1)	77	25	33	8
Stockholm	5	–	–	–	Odense	1	1	4	–
Göteborg	–	–	–	–	Århus	4	–	8	2
Övriga riket	5	–	19	4	Ålborg	–	–	10	8
Själland	3	94	14	85	Övriga Danmark	3	–	18	10
Övriga Danmark	3	3	8	8	Skåne	–	64	–	67
Utlandet	–	–	15	4	Övriga Sverige	–	–	–	–
					Utlandet	–	–	–	–
Summa	100	100	100	101	Summa	100	100	99	99

Tabell 10.11 Integrationsmöjligheter i Öresundsregionen. Skillnader mellan partihandelsföretag och tillverkningsföretag. Typexempel C

Skånskt företag					Själländskt företag				
Regioner och områden	Partihandel		Tillverkningsföretag		Regioner och områden	Partihandel		Tillverkningsföretag	
	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer		Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer	Faktisk fördelning av underleverantörer	Möjlig fördelning av underleverantörer
Egen region (27)	5	–	19	13	Egen region (2)	8	4	10	7
Grannregioner utom Malmö (25, 26, 30)	5	–	13	13	Grannregioner utom Köpenhamn (3, 5)	–	–	14	3
Malmö	21	–	–	–	Köpenhamn (1)	80	32	41	7
Övriga Skåne	–	–	–	–	Övriga Själland	–	–	–	–
Stockholm	32	–	–	–	Odense	–	–	3	3
Göteborg	21	–	6	6	Århus	8	4	3	–
Övriga riket	16	–	56	13	Ålborg	–	–	–	–
Själland	–	100	6	56	Övriga Danmark	4	–	21	14
Övriga Danmark	–	–	–	–	Skåne	–	60	–	66
Utlandet	–	–	–	–	Övriga Sverige	–	–	–	–
					Utlandet	–	–	7	–
Summa	100	100	100	101	Summa	100	100	99	100

10.3.4 *Företagens syn på integrationsmöjligheterna*

Under insamlingen av det material som just redovisats gjordes en serie intervjuer med anställda inom berörda företag. Syftet var att på detta sätt få synpunkter på varför skånska och själländska företag i vissa fall köper av varandra men i andra och många fler fall inte gör det. På grundval av detta material kan man bl. a. dra följande slutsatser.

Skånska företag utnyttjar sällan de grossister och agenter som finns på den danska sidan av Öresund. De underleverantörer som man i vissa fall utnyttjar där är tillverkande och man köper nästan uteslutande specialvaror. Företagen i Skåne och på Själland uppfattar *inte* transportkostnaderna och transporttiderna över sundet som något väsentligt hinder för underleveranser. Däremot uppfattas ibland de administrativa rutinerna i samband med transporter över en *nationsgräns* som besvärande. *Osäkerhet* beträffande valutaförhållanden och kreditmöjligheter uppfattas som ett väsentligt hinder för handel mellan skånska och själländska företag. Språksvårigheterna upplevs *inte* som något problem. De intervjuade har god branschkännedom och marknadskunskap. Men när det gäller grannregionen på andra sidan Öresund är det fråga om "indirekt" information, dvs. man saknar ofta de egna kontakter och erfarenheter som är väsentliga för att en underleverantörsrelation skall uppstå.

De skånska företagen uppfattar Själland som lika främmande som många andra regioner i Västeuropa. Motsvarande gäller de själländska företagens inställning till Skåne. Samarbete med underleverantörer i den andra halvan av Öresundsregionen etableras främst i *marginella situationer,* t. ex. när det är svårt att hitta leverantörer inom det egna landet eller dessa saknar kapacitet. När ett samarbete med andra sidan etablerats, fungerar det i allmänhet bra. Trots detta upphör ofta samarbetet när det kan ersättas med motsvarande inom det egna landet.

10.3.5 *Sammanfattning*

De typexempel som studerats är få men visar entydigt och klart att bristen på integration och konkurrens mellan själländska och skånska företag *inte* är en följd av brist på möjligheter. Inom Öresundsregionen finns i själva verket en mycket *stor potential* av underleverantörer. De skånska företagen skulle i princip kunna göra de flesta av sina inköp på den danska sidan av sundet. Det är därvid framför allt Köpenhamnsregionens grossistföretag som utgör en väldig pool av möjligheter. Själländska företag skulle på liknande sätt, men i mindre omfattning, kunna föra över sina inköp till den svenska sidan. I beräkningarna har dock inte vederbörlig hänsyn kunnat tas till eventuella kapacitetsrestriktioner och kvalitetsskillnader.

Fasta Öresundsförbindelser kan således leda till *ökad integration* mellan danska och svenska produktionssystem. Men samtidigt kommer förbindelserna sannolikt att öka möjligheterna till *konkurrens.* Troligast är att grossister och distribuerande enheter i Skåne skulle få svårigheter att hävda sig gentemot de stora enheter som finns i Köpenhamn.

Vad som hittills sagts gäller under förutsättning att den nuvarande bristen på integration och konkurrens är en följd av transportsvårigheter eller

omständigheter som hänger samman med sådana. Detta är emellertid inte säkert. De intervjuer som gjorts antyder att det snarare är *organisatoriska förhållanden, attityder* och *brist på erfarenheter* som ligger bakom dagens situation. Hur fasta förbindelser kan tänkas påverka transportkostnader och transporttider kommer att analyseras i kapitel 12. I de kapitel som därpå följer tas organisationsformer och företagsledares omgivningsinformation upp till behandling.

11 Marknadsbilder och distributionssystem[1]

I detta och ett följande kapitel riktas intresset mot de *transportmässiga förutsättningarna* för samarbete mellan Själland och Skåne. Kan fasta förbindelser över Öresund tänkas medföra några betydelsefulla förändringar av möjligheterna för varudistributionen i regionen, och kan dessa i så fall väntas påverka olika verksamheters lokalisering? För att belysa dessa frågeställningar kartläggs i detta kapitel distributionen av några valda produkter. På grundval av denna kartläggning utförs i kapitel 12 modellförsök med distributionskostnader och lokaliseringsval.

11.1 Kartläggning av marknader och distributionsformer

Inför de undersökningar som redovisas har det gällt att välja mellan att kartlägga distributionen av olika företags hela varusortiment eller att kartlägga distributionen av enskilda varor. Det senare alternativet har valts. Men i vissa fall har det inte varit möjligt att komma åt den enskilda produkten utan kartläggningen har utsträckts till att gälla en produktgrupp som kunnat karakteriseras som homogen.

11.1.1 *Val av typexempel*

Syftet med kartläggningen är att identifiera karakteristiska drag i varuutbytet på regional nivå och då särskilt sådana som inverkar på varuutbytet över Öresund samt att bedöma i vilken utsträckning fasta förbindelser kan väntas förändra den nuvarande bilden. Som tidigare nämnts, är frågeställningarna komplicerade, och undersökningarna har därför måst begränsas till studier av *typfall*. Tolv produkter eller produktgrupper har valts ut, och för var och en av dessa undersöks distributionen från 10 arbetsställen på Själland och 12 i Skåne. De produkter som valts ut framgår av tabellerna 11.1 och 11.2. Beteckningarna har medvetet valts så att det skall vara svårt att identifiera de uppgiftslämnande företagen. Tabellerna visar också kundernas regionala fördelning i grova drag.

Undersökningarna har omfattat tre kategorier av uppgifter. Den första avser kunder och leveranser. Den andra gäller sättet att organisera distributionen. Den tredje omfattar företagens egna bedömningar om utveck-

[1] För detta kapitel svarar Bertil Johansson.

Tabell 11.1 Kundernas geografiska fördelning för några företag på Själland

Verksamhetsinriktning	Antal kunder	Antal insamlade uppgifter	Andel kunder (%) i				
			Själland	Skåne	Övriga Danmark	Övriga Sverige	Övriga länder
Byggnadsmaterial I	227	227	93	–	7	–	–
Byggelement		332[a]	99	–	1	–	–
Byggnadsmaterial II	66	66	100	–	–	–	–
Textilvaror		20[b]	–	–	57[c]	3[c]	40[c]
Metallvaror	330	33[b]	77[c]	–	15[c]	5[c]	3[c]
Plastvaror	250	15[b]	67	–	20	13	–
Järn- och stålvaror (distributör)	1 500	60[d]	93	–	7	–	–
Drycker	48	48	86	–	2	–	12[c]
Livsmedel I	158	158	100	–	–	–	–
Dagligvaror (distributör)	626	626	100	–	–	–	–

[a] Leveranser, ej kunder.
[b] Urvalet består av de största kunderna.
[c] Baserat på försäljningsvärde.
[d] Slumpmässigt urval.

Tabell 11.2 Kundernas geografiska fördelning för några företag i Skåne

Verksamhetsinriktning	Antal kunder	Antal insamlade uppgifter	Andel kunder (%) i				
			Själland	Skåne	Övriga Danmark	Övriga Sverige	Övriga länder
Byggnadsmaterial I		5 500[a]	–	41[b]	–	23[b]	36[b]
Byggelement		179[a]	–	94	–	6	–
Byggnadsmaterial II	405	405	–	42	–	57	1
Textilvaror	60	10[c]	–	20	30	40	10
Metallvaror	193	193	–	59	1	39	1
Plastvaror	500	250[d]	–	37	1	55	7
Järn- och stålvaror (distributör)	2 000	250[d]	–	67	–	33	–
Drycker	4 000		–	100	–	–	–
Livsmedel I	260	260	–	83	–	17	–
Livsmedel II	3 200	123[e]	–	78	–	22	–
Dagligvaror (distributör)	247	247	–	100	–	–	–
Djupfrysta livsmedel (distributör)	126[f]	126	1	18	3	78	–

[a] Leveranser, ej kunder.
[b] Baserat på försäljningsvärde.
[c] Urvalet består av de största kunderna.
[d] Slumpmässigt urval.
[e] Urvalet består av tre distributionsturer.
[f] Period: 3 månader.

lingstendenserna för marknader och distribution med eller utan fasta förbindelser över Öresund.

De studerade arbetsställena har valts så att skilda produktslag och olika delar av regionen kommit med bland typexemplen. Avsikten har dock inte varit att åstadkomma ett urval som i dessa avseenden är statistiskt representativt. Som nämnts ovan, har strävan i stället varit att få underlag för en katalogisering av de faktorer som verkar begränsande på varuutbytet på regional nivå. Av denna anledning har också som typexempel i stor utsträckning valts produkter, för vilka transportkostnaderna är betydelsefulla. I detta avsnitt presenteras typexemplen kort. I följande avsnitt behandlas de transportmedel som används och de marknadsbilder som registrerats. Framställningen i kapitlet avslutas med en genomgång av de olika distributionsprinciper som i dag tillämpas inom Öresundsregionen.

Byggnadsmaterial I

Produkten är helt standardiserad och har lågt värde i förhållande till sin vikt. Transportkostnaden utgör därför en betydande del av det pris köparen får betala. Förbrukningen av denna produkt är stor och leveranserna sker normalt i stora kvantiteter. Varje leverans går direkt till kunden, som kan vara en fast anläggning eller en tillfällig byggplats. Hög transportkostnad i förhållande till priset och hög standardiseringsgrad leder till att produkten alltid hämtas från närmast belägna leverantör. Man kan därför observera en strikt geografisk uppdelning av marknaden i distributionsområden, ett kring varje leverantör.

Byggelement

De studerade byggelementen omfattar olika produkttyper, från vanliga standardrör till specialtyper av prefabricerade byggelement. Standardsortimentet har lågt värde i förhållande till vikten och relativt begränsade marknadsområden, medan specialelement säljs på nationella marknader. Uppgifterna i tabellerna 11.1 och 11.2 avser standardprodukter, och som synes återfinns kunderna också huvudsakligen inom den egna regionen. Distributionen organiseras i princip på samma sätt som för byggnadsmaterial I. Fordonen är inte specialiserade, men sändningarna är oftast stora och transporteras direkt till det ställe där produkten skall användas.

Byggnadsmaterial II

Till sin allmänna karaktär påminner denna produkt om byggnadsmaterial I. Till större byggprojekt kan leveranserna genomföras på samma sätt som i tidigare exempel, men en sändning som motsvarar ett enstaka villabygge utnyttjar endast omkring två tredjedelar av ett lastbilsekipage. Då transportkostnaden i förhållande till varuvärdet är hög får varje ekipage i möjligaste mån utföra kombinerade leveranser till flera närliggande kunder.

Textilvaror

Textilföretagen är exempel på företag som har mycket liten regional förankring på kundsidan. Dessa företag har ett fåtal stora kunder, som nästan alla är belägna utom Öresundsregionen. För transporterna utnyttjar de främst åkerier (det själländska företaget även järnvägs- och sjötransporter). Båda har emellertid egna fordon för de få inomregionala transporter som erfordras.

Metallvaror, plastvaror

När det gäller leveransfrekvens visar metallvaror och plastvaror inga väsentliga skillnader i jämförelse med byggnadsmaterial (se ovan). Däremot är produktvariationen större (de studerade metallvaruproducenterna utför huvudsakligen beställningsarbeten) och den typiska leveransen mindre. Detta leder till att samtransporter till flera kunder är vanliga. Den skånska plastvaruproducenten och båda metallvaruproducenterna använder sig till största delen av åkerier. Den själländska plastvaruproducenten utnyttjar däremot egna fordon.

Järn- och stålvaror

Inom hanteringen av järn- och stålvaror är produktvariationen stor, och de olika produktslagen tillverkas av flera olika producenter, som dessutom sinsemellan kan ha specialiserat sig på delar av sortimentet. En viktig funktion i distributionen blir då att hålla ett brett sortiment. Användarna har behov av att kunna vända sig till en leverantör och därifrån kunna få de flesta varianterna inom produktgruppen, och ofta behöver de dessutom snabbare leverans och mindre partier än vad de ursprungliga producenterna kan ge. Distributionen av dessa produkter på regional nivå organiseras därför normalt av grossistföretag. Genom att välja hamnläge för sina lager kan dessa verksamheter utnyttja de relativt billiga sjötransporterna för lagertillförseln och därifrån mycket snabbt (ofta dagen efter beställningen) leverera till kunderna i regionen. Huvuddelen av dessa leveranser är stora och går direkt till förbrukaren, vanligen på egna lastbilar. För små och/eller långväga sändningar förekommer dock samtransporter, och då utnyttjas i viss utsträckning åkerier. Slutligen kan grossisten i en del fall fungera som agent, dvs. han organiserar transporten direkt från sin leverantör till kunden utan att låta varan passera det egna verksamhetsstället.

Drycker

Drycker levereras med hjälp av fasta distributionsturer. I Skåne utgår veckovisa distributionsturer från tre orter. De två orter som ej har egen tillverkning har i stället permanenta lageranläggningar. Den själländska distributionen är helt annorlunda. De 48 kunder som angivits i tabell 11.1 fungerar som lager och omlastningsställen: tre lager ägda av producenten och 45 självständiga enheter, vilka i sin tur svarar för distributionen till butikerna. Centrallagren levererar även till en del av de övriga lagren. Detta distributionssystem är med andra ord betydligt mer komplicerat än det skånska.

Livsmedel I

Produkten i detta exempel är en standardvara och en utpräglad färskvara. Varan levereras till butiken samma dag som den framställs, och den är därför svår att distribuera via mellanhänder. Producenten kör dagligen från butik till butik i ett välplanerat mönster. De här undersökta verksamhetsställena har tolv respektive nio sådana distributionsturer. Turerna kan omfatta från ett fåtal upp till cirka 35 leveransställen. Kunder som ligger ensamma måste vara större, ju längre bort de är belägna för att bli lönsamma att besöka. Marknadsområdena är därför begränsade.

Livsmedel II

Denna varugrupp (endast en skånsk tillverkare presenteras i denna rapport) uppvisar samma principiella organisation av distributionen som föregående exempel med den skillnaden att distributionsturerna endast trafikeras en gång per vecka. Det område

som på detta sätt täcks från produktionsorten är ungefär lika stort som det som gäller för livsmedel I. Men det "indirekta" marknadsområdet är större. Perifera delar av Skåne täcks via "satellitdistribution". Varje morgon fraktar ett åkeri varupartier till två orter i andra delar av landskapet (liksom till orter norr om regiongränsen) där partierna lastas över till av producenten ägda distributionsfordon, vilka på samma sätt som på produktionsorten trafikerar regelbundna distributionsturer. Detta arrangemang ger dels lägre kilometerkostnad till följd av att åkerifordonen har avsevärt större kapacitet än distributionsfordonen, dels mera effektivt utnyttjande av de senare som på detta sätt inte behöver färdas långa sträckor innan de "träder i tjänst".

Dagligvaror

De hittills behandlade dagligvarorna (livsmedel och drycker) har distribuerats via för dem särskilt uppbyggda kanaler. En mycket stor del av dagligvarusortimentet kanaliseras emellertid via distributionscentraler. I detta exempel studeras två sådana distributionsenheter på Själland och i Skåne. Dessa verksamhetsställen övertar vissa funktioner från butiker och producenter, nämligen inköp, viss lagerhållning och samordning av distributionen till detaljhandlarna. Antalet hanterade produkter är mycket stort. För närvarande pågår en snabb strukturförändring inom dagligvarudistributionen. Denna pekar mot en koncentration till tre rikstäckande kedjor av dagligvarucentraler.

Djupfrysta livsmedel

Producenterna i detta exempel har överlåtit hela distributionen till en transportör, som specialiserat sig på ifrågavarande produktgrupp. Transportföretaget hämtar varan hos tillverkarna, lagrar den i eget fryshus och levererar den successivt till dagligvarucentraler och grossister. Dessa leveranser sker i Skåne genom lokala distributionsturer och till mer avlägsna orter via ett fjärrlinjenät, varvid omlastning till lokal distribution i annan region kan ingå. Slutligen vidtar dagligvarucentralens egen frysdistribution, som normalt är skild från den vanliga distributionen. Anmärkningsvärt är här att Själland i detta avseende ej ingår i Skånes lokaldistribution utan i princip är kopplat till fjärrlinjenätet. Varor som levereras från lagret i Skåne lastas om i fryshus på Själland före distributionen till själländska grossister.

11.1.2 *Transportmedel*

Alla leveranser *inom* Öresundsregionen sker med bil och bilfärjor. Det är ett gemensamt drag för samtliga studerade verksamheter. En del av de studerade produkterna levereras även med järnväg, men dessa leveranser går i samtliga fall ut ur regionen. Både Själland och Skåne har finmaskiga vägnät, medan järnvägsnäten har avsevärt grövre maskor. Eftersom en järnvägstransport i de flesta fall kräver kompletterande landsvägstransporter med vidhängande omlastningar, blir kostnadsökningarna och tidsförlusterna så stora, att järnvägstransporter blir lönsamma först på betydligt längre avstånd än som förekommer vid leveranser inom regionen.

Om valet av transportmedel är enhetligt, så är däremot sättet att disponera fordonen mera varierande. De företag som distribuerar till dagligvaruhandeln, och alltså har regelbundet återkommande leveranser av begränsad storlek, har också tillgång till *egna fordon*. Övriga företag kan utnyttja *åkerier*, egna fordon eller olika kombinationer därav. I flera fall

har de själländska och skånska paren av företag inbördes valt olika lösningar. Detta gäller både lätta varuslag, där de flesta leveranserna har karaktären av styckegods (t. ex. plastvaror, där det själländska företaget har egna transportresurser, medan det skånska utnyttjar åkerier) och tunga byggnadsmaterial, där en leverans normalt tar hela fordonets kapacitet i anspråk (t. ex. byggnadsmaterial II, där det själländska företaget utnyttjar åkeri medan det skånska till stor del har egna fordon). Även varor som kräver specialfordon kan uppvisa denna skillnad (t. ex. byggnadsmaterial I).

11.1.3 *Marknadsbilder*

I föreliggande avsnitt ges en närmare presentation av marknaderna för de verksamhetsställen och produkter som valts ut som typexempel. Huvudvikten läggs vid den geografiska fördelningen av kunderna. Dessa fördelningar kallas *marknadsbilder*. Några av dessa presenteras i kartform. De flesta berörs mera i förbigående i den verbala framställningen.

Då företag från vitt skilda näringsgrenar ingår i urvalet, är begreppet *kund* inte helt enhetligt. För vissa typer av produkter kan man tala om en fast kundkrets. Flaskor förbrukas regelbundet av bryggerier, och dagligvaror distribueras ungefär lika regelbundet till detaljhandelsföretag. I sådana fall är det lätt att bestämma kundkretsen och få fram uppgifter om dess geografiska fördelning. Byggnadsmaterial har också en relativt begränsad och stabil kundkrets, nämligen byggnadsentreprenörer, men dessa fungerar i princip endast som administratörer för ett antal tillfälliga och geografiskt åtskilda byggnadsprojekt och byggplatser vilka mottar leveranser direkt från tillverkarna av byggnadsmaterial. Man kan här inte tala om en fast kundkrets i geografisk mening. Genom att kartera alla leveranser under en längre tidsperiod kan man dock erhålla en slags genomsnittlig bild av marknadens geografiska utbredning.

I denna undersökning ingår i princip de kunder som fått leveranser av de studerade produkterna under *ett år*. För enstaka produkter, som levereras till tillfälliga kunder, avser karteringarna en kortare tidsperiod. Om antalet kunder varit mycket stort, eller om företaget av andra skäl haft svårt att få fram uppgifter om samtliga kunder, har materialinsamlingen begränsats genom olika urvalsförfaranden. I vissa fall har ett urval, som ger en representativ bild av kundernas geografiska fördelning, kunnat erhållas (t. ex. för järn- och stålvaror). I andra fall har ett urval, som omfattar de största kunderna, ansetts lämpligare (t.ex. för textilföretagen, som har ett begränsat antal kunder vilka får stora och regelbundna leveranser plus ett stort antal tillfälliga kunder som får små leveranser i form av postpaket eller dylikt). I några fall har uppgifterna kompletterats med försäljningsvärden fördelade på geografiska områden.

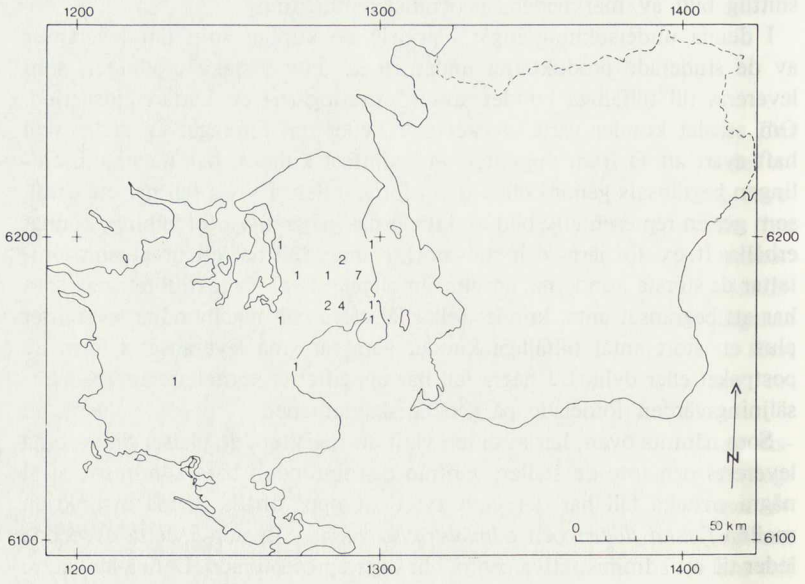
Som nämnts ovan, har avsikten varit att registrera de platser dit varorna levereras och inte de ställen varifrån distributionen bara administreras. I några enstaka fall har det varit svårt att upprätthålla denna distinktion mellan *fysiska flöden* och *administrativa rutiner*. Bristen i detta avseende leder till att administrativa centra blir överrepresenterade. Denna avvikelse

uppstår främst på inomregional nivå och påverkar inte den geografiska fördelning som redovisas i tabellerna 11.1 och 11.2. På inomregional nivå motverkas denna tendens av det förhållandet att regionens större arbetsplatser är mera koncentrerade än de mindre, varför en kartering av kunder ger en fördelningsbild som är mera spridd än en kartering av leveranser. I själva verket torde den senare effekten vara viktigare att hålla i minnet vid tolkning av marknadsbilderna än den förra.

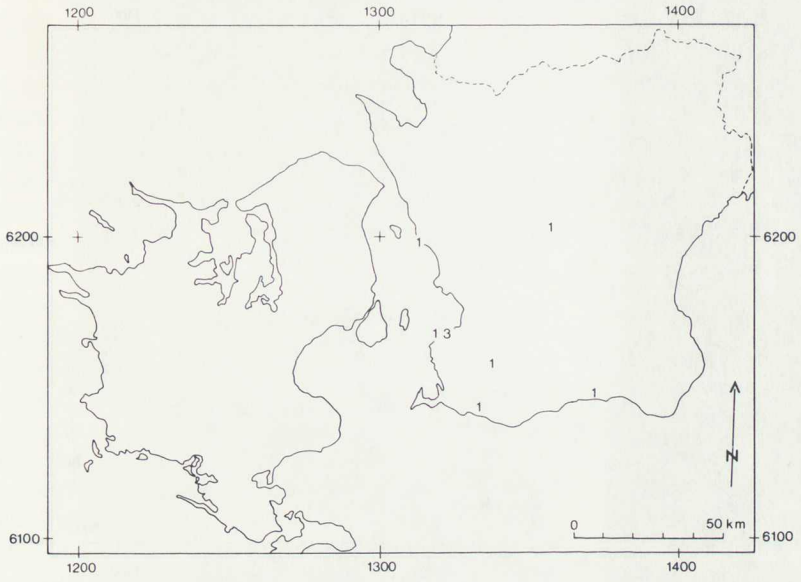
Tabellerna 11.1 och 11.2 visar, som redan nämnts, marknadernas geografiska utbredning för de undersökta företagen. Med den urvalsprincip som följts (huvudsakligen produkter för vilka transportkostnaderna bör vara kännbara) är det naturligt att andelen kunder i länder utanför Sverige och Danmark är liten i alla exempel. Däremot varierar fördelningen av kunder mellan Öresundsregionen och övriga delar av Danmark och Sverige från fall till fall.

De företag som har minst regional förankring är textilföretagen. Dessa har ett fåtal stora kunder som till största delen är belägna utanför Öresundsregionen. Distributionen av djupfrysta livsmedel går också till största delen ut ur regionen. Kunderna utgörs här av grossistföretag inom dagligvaruhandeln.

Produkter med i stort sett nationella marknadsområden är plastvaror och metallvaror. I figur 11:1 och 11:2 återges en kartering av metallvaruproducenternas största kunder inom Öresundsregionen (ca 10 procent av samtliga). I båda dessa fall betyder den regionala marknaden mer för det själländska företaget än för det skånska. Orsaken till detta förhållande, som närmare berörts i kapitel 10, skall främst sökas i den omständigheten att Själland är Danmarks mest betydande region med hälften av landets befolkning, medan Skåne täcker en betydligt mindre del av det svenska produktionssystemet.

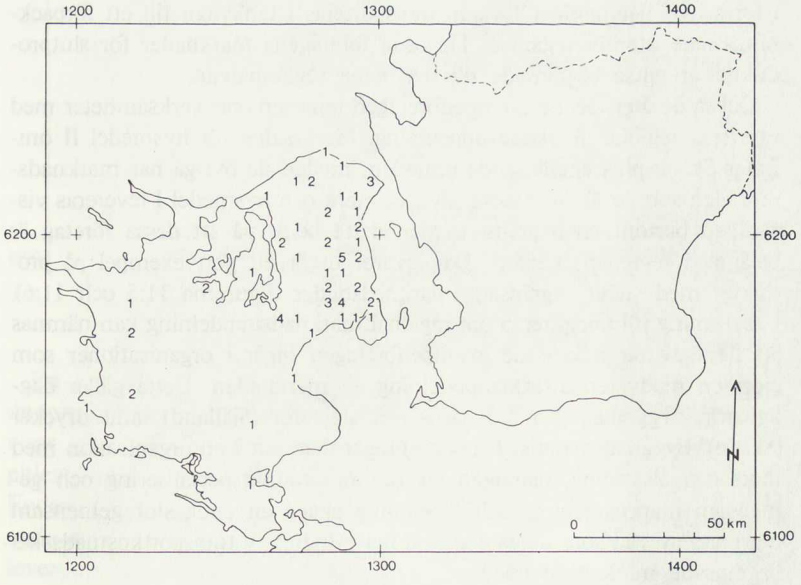


Figur 11:1 Metallvaror från företag på Själland. Kunder i Öresundsregionen.

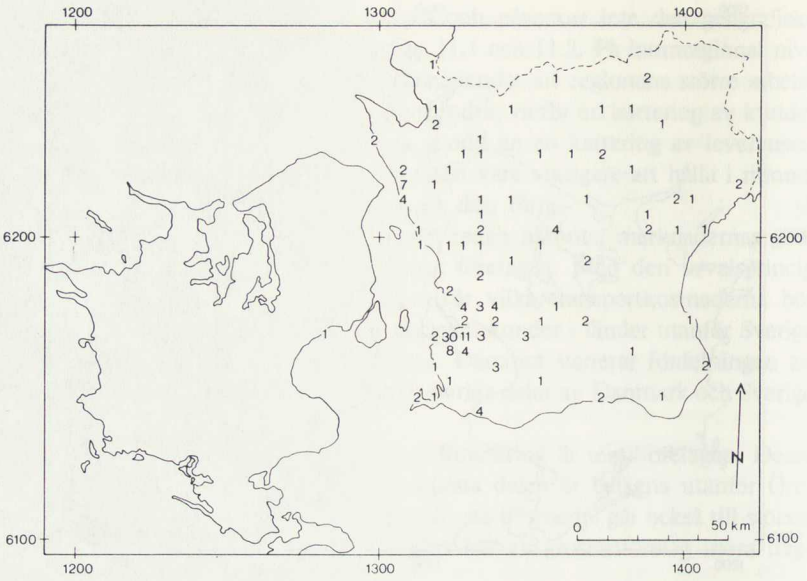


Figur 11:2 Metallvaror från företag i Skåne. Kunder i Öresundsregionen.

Också de par av företag som tillverkar byggelement och byggnadsmaterial II uppvisar skillnader sinsemellan. Orsakerna torde här delvis vara andra än de hittills beskrivna. Den skånska tillverkaren av byggnadsmaterial II är mera specialiserad än den själländska, och detta medför att prisets betydelse som konkurrensmedel minskar. Marknadsområdena för specialprodukter blir av naturliga skäl större än för helt standardiserade produkter, där transportkostnaderna blir utslagsgivande för försäljningspriset och marknaden därför blir geografiskt uppdelad mellan de olika tillverkarna (figurerna 11:3 och 11:4).



Figur 11:3 Byggnadsmaterial II från företag på Själland. Kunder i Öresundsregionen.

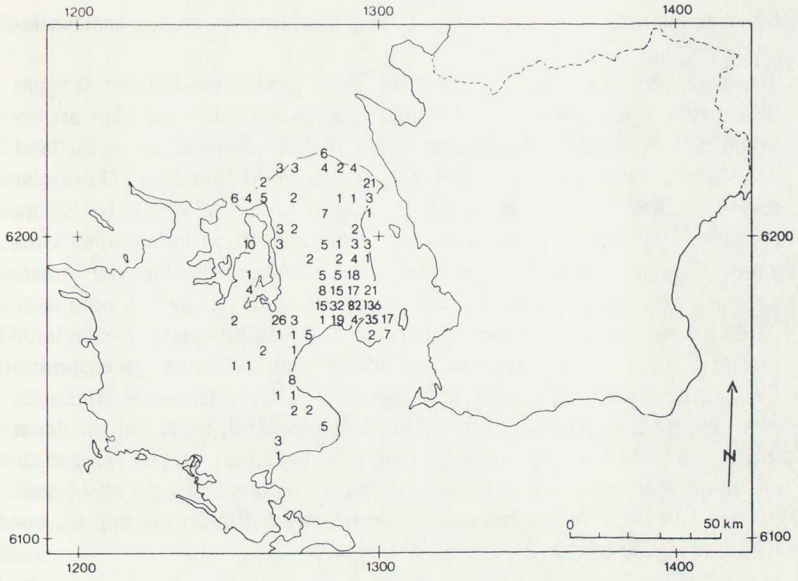


Figur 11:4 Byggnadsmaterial II från företag i Skåne. Kunder i Öresundsregionen.

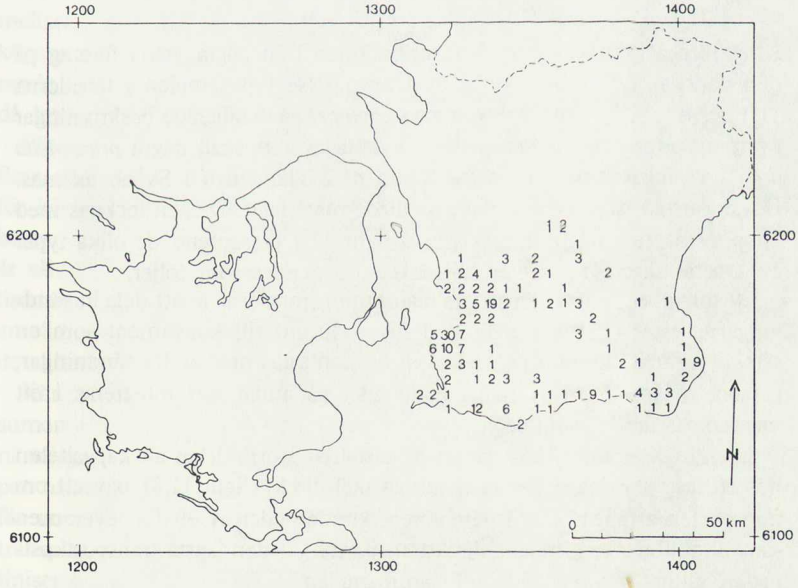
De två verksamhetsställen som hanterar byggnadsmaterial I ingår båda i nationella organisationer för framställning och distribution av produkten. Materialtillförseln sker i båda fallen sjövägen från råvarukällor utom regionen. Det är därför naturligt att det själländska verksamhetsstället inte har kunder utanför Själland. Det skånska företaget har en något större marknad.

För drycker är förhållandet mellan nationell och regional marknad omvänt: det skånska företagets distribution håller sig inom regionen, medan en betydande del av det själländska företagets produkter går till övriga Danmark. Distributionen till övriga Danmark sker dock till största delen i form av "halvfabrikat": varan transporteras i tankvagn till ett förpackningsställe utanför regionen. De båda företagens marknader för slutprodukter är alltså begränsade till den egna regionhalvan.

Också de återstående exempelföretagen representerar verksamheter med utpräglat regional marknadsuppdelning. Marknaden för livsmedel II omfattar Skåne plus angränsande områden, medan de övriga har marknadsområden som är ännu mindre. Byggelement och livsmedel I levereras visserligen bortom regiongränsen, men detta beror på att dessa företag är belägna i regionens periferi. Dagligvaror utgör ett gott exempel på produkter med snävt avgränsade marknadsbilder (figurerna 11:5 och 11:6). I anslutning till uppgifterna om regional marknadsuppdelning kan nämnas att flera av de redovisade exempelföretagen ingår i organisationer som gjort en medveten distriktsuppdelning av marknaden. Detta gäller dagligvaror, byggnadsmaterial I, järn- och stålvaror (Själland) samt drycker (Skåne). Byggnadsmaterial II (Skåne) ingår däremot i en organisation med motsatt målsättning, nämligen att genom produktspecialisering och gemensam marknadsföring och försäljning skapa en enda stor gemensam marknad av vad som tidigare var en rad mindre, av transportkostnadsskäl begränsade marknadsområden.



Figur 11:5 Dagligvaror från företag på Själland. Kunder i Öresundsregionen.



Figur 11:6 Dagligvaror från företag i Skåne. Kunder i Öresundsregionen.

En jämförelse mellan andelen kunder på Själland och i Skåne för de undersökta företagen (tabellerna 11.1 och 11.2 samt figurerna 11:1 – 11:6) visar på samma förhållande som redan framgått av framställningen i kapitlen 2 och 10: *varuutbytet mellan Själland och Skåne är mycket begränsat.* Endast ett av exempelföretagen har regelbundna leveranser till den andra regionhalvan. Det skånska företag som distribuerar djupfrysta livsmedel levererar till ett fryshus i Köpenhamn, där motsvarande danska företag

tar över distributionen. För övriga företag förekommer endast enstaka leveranser över Öresund.

Orsaken till det ringa varuutbytet i olika produktionsled har tidigare diskuterats (kapitel 10). Undersökningar som redovisats visar klart att orsaken inte är bristande komplementaritet mellan näringsliven på Själland och i Skåne. Detsamma kan sägas gälla marknadsförhållandena i Öresundsregionen. Bland de här undersökta företagen torde endast ett par sakna potentiella kunder till sina varor inom regionhalvan på andra sidan Öresund, nämligen textilfabrikerna. För övriga verksamheter kan det visserligen förekomma en del skillnader i detaljutformningen mellan produkter på den danska och den svenska marknaden (förpackningstyper, standardformat o. d.), men på längre sikt kan inte faktorer av denna typ ensamma förklara handelsutbytets nuvarande låga nivå. Då en del av de studerade produkterna transporteras över mycket långa avstånd, tycks det för dessa inte heller vara transportavståndet i sig som begränsar utbytet. *Frågan är då om själva transporten över Öresund förorsakar sådana kostnader eller besvär att den kan bidra till att förklara det ringa utbytet.* Frågan tas upp till behandling i kapitel 12.

11.2 Distributionsprinciper

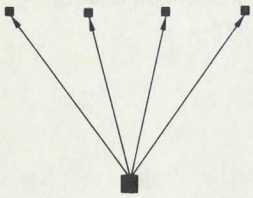
I det föregående beskrevs varudistributionen från några valda företag på den danska och svenska sidan av Öresund (se typexemplen i tabellerna 11.1 och 11.2). I framställningen gavs *exempel* på detaljerade beskrivningar av transporter och marknadsbilder. I detta avsnitt skall några *principiella drag* i varudistributionens organisation på Själland och i Skåne tecknas. Detta sker på basis av hela det insamlade materialet. Dragen tecknas med hjälp av några enkla principskisser. I figur 11:7 presenteras de olika typer av arbetsställen som sedan återfinns i de skisser som följer.

■ tillverkning (leverantör)
■ tillverkning (kund)
□ □ terminal för lagring och omlastning
○ omlastning
● detaljhandel

Figur 11:7 Typer av arbetsställen som uppträder i figurerna 11:8–11:19.

Ett första sätt att systematisera distributionsformerna är att dela in sändningarna efter om de går direkt från producent till konsument som en särskilt arrangerad transport, eller om de samlastas med andra sändningar, passerar någon form av mellanhand eller på annat sätt integreras i ett mera omfattande varuflöde.

Sändningar som är så stora, att de utnyttjar större delen av kapaciteten hos ett lastbilsekipage, går av naturliga skäl direkt (figur 11:8), oavsett om transporten arrangeras av leverantören, kunden eller av ett för leveransen särskilt anlitat åkeri. Sådana direkttransporter ger den lägsta transportkostnaden räknat i förhållande till varumängden.



Figur 11:8 Se vidstående text

Så snart den av kunden önskade kvantiteten inte effektivt utnyttjar ett normalt fordon stiger den relativa transportkostnaden. För att eliminera eller åtminstone begränsa denna kostnadsökning kan man då i princip agera på två sätt. Det första av dessa är att öka sändningsstorleken. Om kunden kommer att behöva ytterligare kvantiteter av ifrågavarande produkt i framtiden har han alltså möjlighet att minska transportkostnaden genom att beställa sådana kvantiteter att transportmedlet utnyttjas effektivt och lagra eventuella överskott. För produktslag där transportkostnaden relativt sett har stor betydelse och där de flesta kunderna har regelbundet

återkommande behov av produkten, t. ex. byggnadsmaterial I, är därför få enskilda sändningar mindre än fordonets kapacitet.

Det andra sättet att motverka kostnadshöjningarna är att bättre utnyttja fordonskapaciteten genom att på något sätt kombinera flera sändningar. Som framgått vid genomgången av typföretagen, finns här ett otal vägar att gå. Hur långt denna rationalisering drivs och vilken form som väljs, beror av vilka restriktioner för kombinationsmöjligheterna som de enskilda produkterna och företagen har. Dessutom finns ytterligare en komplikation att ta hänsyn till i detta resonemang. Distributionsformerna påverkar inte endast transportkostnaderna utan kan även få effekter på andra områden. Detta gäller kanske främst för vissa delar av dagligvarusortimentet, där marknadsföring och fysisk distribution i vissa fall nära hänger samman.

Den rationaliseringsåtgärd som ligger närmast till hands är att vid samma transport leverera sändningar till flera kunder som ligger någorlunda nära varandra (figur 11:9). Så länge terminalhantering (lastning m. m.) plus körsträcka för den kombinerade transporten kostar mindre än motsvarande kostnadsposter för två separata transporter tillsammans, uppnås alltså en lägre transportkostnad per sändning. Däremot är den relativa transportkostnaden (per ton, kubikmeter eller annan enhet) fortfarande högre än i det fall, då hela fordonskapaciteten tas i anspråk för en sändning.



Figur 11:9

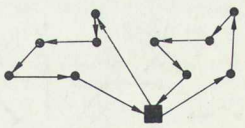
Ett speciellt fall av denna distributionsform kan orsakas av skillnader mellan normal fordonskapacitet och typisk leveransstorlek. En kategori köpare av byggnadsmaterial II förbrukar vanligen en kvantitet motsvarande 2/3 av lastkapaciteten hos ett lastbilsekipage. Om möjligt genomförs då leveranser till tre kunder med hjälp av två transporter (figur 11:10).



Figur 11:10

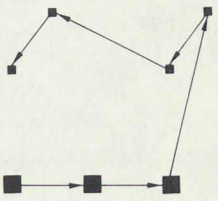
För att samtransporter skall kunna tillämpas krävs att leverantören har flera sändningar till kunder som ligger så nära varandra, att kostnaden för körsträckan minskar eller åtminstone inte ökar mer än värdet av de besparingar som kan göras i terminalhanteringen. Hög leveransfrekvens är således en nödvändig förutsättning. Största möjligheterna till rationaliseringar av denna typ föreligger för dagligvaror som måste distribueras en eller flera gånger i veckan till regelbundet återkommande kunder, t. ex. detaljhandlare.

Kännetecknande för distributionen av dagligvaror är att den slutliga konsumenten själv svarar för det sista ledet i transporten från producenten, nämligen transporten från dagligvarubutiken till hushållet. Dagligvarugruppen omfattar ett mycket stort antal produkter, och varje butik säljer ungefär samma kvantiteter från period till period. Dessa faktorer medför att transporterna av varor till dagligvarubutikerna i stor utsträckning kan rutiniseras och därmed också att transportkostnaderna kan nedbringas genom långt driven rationalisering och samordning. Ett exempel härpå är livsmedelsprodukter I, som levereras till dagligvarubutiker via regelbundna distributionsturer (figur 11:11).



Figur 11:11

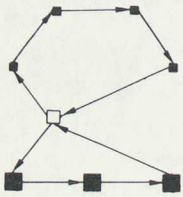
Om en leverantör inte har några möjligheter att kombinera transporter till närliggande kunder, blir nästa steg att försöka organisera samtransporter med andra leverantörer (figur 11:12). Så snart produkterna är av sådant slag, att de kan lastas tillsammans med andra, öppnar sig då ett mycket stort antal kombinationsmöjligheter. Organiserandet av sådana samtransporter sker huvudsakligen inom ramen för åkeriföretagens verksamhet.



Figur 11:12

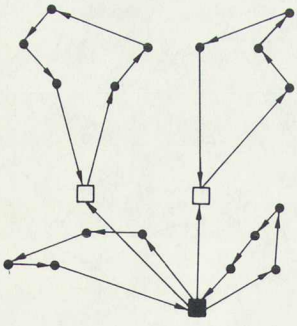
Genom sin storlek har dessa möjlighet att upprätthålla ett fast nät av regelbundet trafikerade linjer och anpassar sedan detta för att hämta och lämna sändningar vid de arbetsställen som för dagen är berörda. Kostnader för administrationen och kravet på att upprätthålla linjetrafiken även vid tillfällen då kapacitetsutnyttjandet är lågt m. m. medför att tonkostnaden stiger ytterligare jämfört med tidigare beskrivna distributionsformer. Kostnaden per sändning blir emellertid lägre än för direkttransporter så snart företaget inte har mycket omfattande egna leveranser.

Ovanstående beskrivning av åkeriernas transportsystem gäller främst sändningar av en viss storlek (omkring ett à två ton eller mer). Mindre sändningar hämtas och lämnas normalt inte av linjebilar utan av mindre fordon, som via lokala turer samlar in styckegods till godscentraler. Där lastas varorna om antingen för linjetransport till en annan godscentral, där en motsvarande lokal distributionstur tar vid, eller direkt till en ny lokal distributionstur, om mottagaren är belägen inom den egna godscentralens omland (figur 11:13). För denna kategori tillkommer således hämtnings- och terminalkostnader som ytterligare höjer kostnaden per ton.

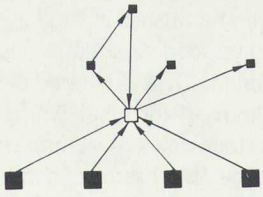


Figur 11:13

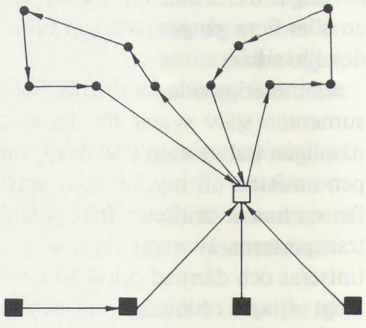
En distributionsform som i princip inte skiljer sig från modellen med godscentral är den där varorna passerar en terminal innan de delas upp i sändningar som är specialdestinerade för enskilda kunder. En sådan terminal kan vara ett lager som ägs av tillverkaren. Distributionen av drycker i Skåne är organiserad på detta sätt (figur 11:14). Men terminalen kan också utgöra ett fristående företag, t. ex. ett partihandelsföretag. Exempel på ett sådant fall är järn- och stålgrossisten (figur 11:15), som köper produkter från ett flertal in- och utländska tillverkare och distribuerar dem på en regionalt avgränsad marknad. En stor del av gruppen dagligvaror distribueras också på detta sätt (figur 11:16). Dagligvarucentralerna har hundratals leverantörer och tusentals olika produktvarianter, och deras marknadsområden är ännu mera begränsade än järn- och stålgrossisternas.



Figur 11:14



Figur 11:15



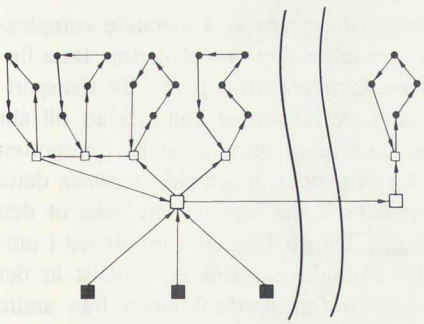
Figur 11:16

Det är vanligen i distributionsorganisationer med omfattande terminalhantering som fristående partihandelsföretag uppträder. Förutom expedieringen till kunderna, som flyttas hit från tillverkningsstället, tillkommer sådana funktioner som lagring, sammanställning av ett stort antal enskilda produkter till ett sortiment, som täcker ett lämpligt varuområde, samt

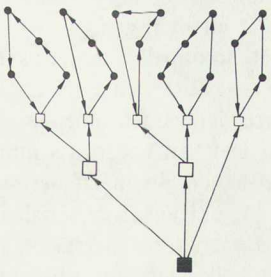
marknadsföring av detta sortiment. I distributionsledet integreras här funktioner, som inte enbart är led i den rent fysiska distributionen, och det är därför svårt att bestämma kostnadsfördelningen mellan transport och annan materialhantering å den ena sidan och övriga funktioner å den andra. Men vid en jämförelse med effektiv direktdistribution måste resultatet bli detsamma för "grossistmodellen" som för "godscentralmodellen": den relativa transportkostnaden stiger, och ökningen härrör främst från terminalhanteringen.

Liksom åkeriorganisationerna arrangerar transporter med mer än ett mellanled när sändningarna blir små, måste även distributionssystemen med inbyggda grossistfunktioner i vissa fall kompliceras på detta sätt. Skälet till att frysdistributionen (figur 11:17) får en så komplicerad organisation är främst att söka i produktens krav på en obruten fryskedja. För att uppfylla detta krav måste distributören bygga på ett system med fasta anläggningar (fryshus). Detta medför i sin tur att de därmed uppkommande terminalkostnaderna blir än större och måste fördelas på ett stort antal transporter. Ju mera komplicerad uppbyggnad distributionssystemet får, desto större del av distributionskostnaderna tenderar att bli oberoende av körsträckan.

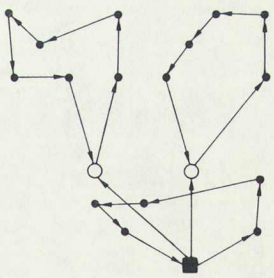
Som nämnts ovan, kan valet av distributionsform styras även av andra faktorer än rent transportmässiga. Distributionen av drycker på Själland (figur 11:18) är exempel på detta. Den är organiserad med tre egna centrallager och ett femtiotal självständiga enheter, vilka i sin tur svarar för distributionen till butikerna. Centrallagren levererar även till en del av de fristående lagren. Det viktigaste skälet till att välja en sådan distributionsform tycks vara att service och försäljningsinsatser gentemot butikerna på detta sätt kan göras mera omfattande. Det är alltså här ytterst konkurrensförhållandena inom branschen som avgör distributionssystemets uppbyggnad.



Figur 11:17



Figur 11:18



Figur 11:19

Ytterligare exempel på det beskrivna förhållandet ger ett av de skånska företagen i undersökningen, vilket nu utnyttjar en egen transportorganisation. Distributionen är organiserad med fasta distributionsturer dels direkt till dagligvarubutiker inom räckhåll från tillverkningsorten, dels indirekt till övriga delar av regionen. De indirekta leveranserna passerar dock

inte några fasta terminaler som i figurerna 11:14 och 11:16 utan forslas av åkerier till lämpligt belägna orter och lastas där om till distributionsfordon, som sedan ombesörjer den lokala distributionen (figur 11:19). Företaget i detta exempel har beslutat att lägga ned den egna detaljdistributionen och i fortsättningen distribuera produkten genom dagligvarucentralerna. Motiveringen för denna förändring är inte transportekonomisk, eftersom företaget i fråga anser att den egna distributionen inte är dyrare än dagligvarucentralernas. Skälet är i stället att konkurrenternas försäljningsåtgärder är effektivare än de egna genom att de riktas mot dagligvarucentralernas inköpare i stället för mot de enskilda butikerna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att den enklaste formen för varudistribution, nämligen direkt transport från leverantör till kund, också är den form som ger lägst transportkostnad, om sändningen är så stor att den effektivt utnyttjar det tillgängliga transportmedlet. Så snart sändningsstorleken inte är tillräcklig i detta avseende kan transportkostnaden sänkas, om man kan kombinera flera sändningar. I första hand söker man kombinera sändningar från samma verksamhetsställe, i andra hand sändningar från flera verksamhetsställen. Ju mindre sändningarna är, desto mera komplicerat distributionssystem krävs för att fordonen skall utnyttjas effektivt.

Särskilda krav på vissa sändningar, som härrör från speciella egenskaper hos produkten eller från de berörda verksamheterna (leverantör eller kund), påverkar också distributionssystemens utformning. Denna påverkan kan gå i två riktningar. Varor som måste levereras med kort varsel (t. ex. reservdelar och färskvaror) och produkter som ej kan blandas med andra (t. ex. cement i lös vikt) transporteras utan mellanled och samlastning även i oekonomiska kvantiteter, om köparen kan bära den högre transportkostnaden. Varor som måste transporteras under särskilda förhållanden (t. ex. djupfrysta varor) och sådana som av olika skäl marknadsförs genom grossister (t. ex. vissa dagligvaror) kan å andra sidan transporteras under former som är mera kostsamma än vad som vore nödvändigt sett ur snävt transportekonomisk synvinkel.

Gemensamt för de olika distributionsformerna av varierande komplexitet är att man genom insatser av administration och planering, fasta linjenät, terminalhantering osv. söker effektivera utnyttjandet av transportmedlet. Detta leder till att kostnaden per sändning kommer att till allt större del vara oberoende av körsträckan, ju mindre direkt transporten blir. Det kan i många sammanhang vara svårt att empiriskt påvisa detta förhållande. Inom ett verksamhetsställe är det inte lätt att peka ut den punkt, vid vilken materialhanteringen övergår från att vara ett led i produktionen till att i stället ingå i distributionen. Hos en grossist är det inte heller lätt att fullständigt särskilja transportfunktionen från andra funktioner. Åkerierna har däremot en distributionsorganisation som svarar enbart för transportfunktionen. I de fall lagring, speditörstjänster och dylikt omhändertas av åkeriföretag, debiteras transportköparen normalt extra för detta. Som nämnts ovan, åtar sig åkerierna transport av sändningar i alla storleksklasser, från smågods till hela billaster, och organiserar transporterna så att ju mindre sändningarna är, desto mera komplicerat blir distributionssystemet. Åkeriernas taxestruktur kan därför ge en antydan om förhållandet mellan vägberoende och fasta kostnader i olika viktklasser.

I tabell 11.3 återges fast och vägberoende kostnad för åkeritransporter i några storleksklasser. Som framgår av tabellen, kommer den vägberoende delen att utgöra en allt mindre del av fraktkostnaden när sändningsvikten sjunker.

Tabell 11.3 Åkeritaxa fördelad på fast och vägberoende del

Viktklass (kg)	Kilometer-kostnad (öre/100 kg)	Fast kostnad[c] (öre/100 kg)	Kilometer-kostnad i förhållande till fast kostnad (%)
28 000 –	1,50	302	0,50
15 000 – 20 999	1,75	363	0,48
5 000 – 6 999	2,70	704	0,38
1 000 – 2 499	4,00	2 114	0,17
100 – 299[a]	3,97	6 392	0,06
100 – 299[b]	10,95	3 742	0,29

[a] Avstånd över 380 km
[b] Avstånd upp till 380 km
[c] Kan variera något efter avsändnings- och mottagningsorten (inom Skåne från ±4% i högsta viktklassen till ±15% i lägsta viktklassen). Tabellvärdena är mittvärden
Källa: ASG frakttaxa 1977–05–01

12 Transportkostnader och lokalisering[1]

12.1 Problemställning

I kapitel 11 har marknader och distributionsformer kartlagts för valda verksamheter. Med ledning av de redovisade uppgifterna kan man sluta sig till att effekterna av fasta förbindelser blir störst för vissa produktgrupper och för vissa distributionsformer. Man kan också anta att effekterna kommer att variera mellan olika delar av Öresundsregionen. Det är därför angeläget att undersöka, om fasta förbindelser kan tänkas leda till sådana förändringar av transportmöjligheterna inom regionen att vissa verksamheters lokalisering på sikt förändras.

Avsikten är *inte* att undersöka *alla* de omständigheter som i framtidsperspektiv kan tänkas påverka lokaliseringen kring Öresund. Analyserna begränsas i detta kapitel till att gälla *kostnader och tidsåtgång för distribution av varor* inom Öresundsregionen före och efter tillkomsten av fasta förbindelser. Det bör vidare observeras att de undersökningar som redovisas huvudsakligen omfattar partihandel och transportkänsliga enheter inom tillverkningsindustrin, och då i första hand sådana som i dag säljer sina produkter inom regionalt avgränsade marknadsområden. Tidigare undersökningar har nämligen klart visat att det främst är denna typ av verksamheter som påverkas av förändrade transportkostnader och transportmöjligheter. Verksamheter med marknader av nationell och internationell omfattning är i detta avseende mer okänsliga. (Se t. ex. Törnqvist 1974). Slutligen har inventeringarna i bakgrundsbeskrivningen till denna rapport visat att lokalt och regionalt inriktade verksamheter har anmärkningsvärt stor omfattning både i Skåne och på Själland.

Studien genomförs i två steg. I det första steget beräknas transportkostnaderna för leveranser till några kundfördelningar (regionens befolkning såväl som tidigare karterade marknadsbilder) från ett stort antal fasta lägen i regionen. Dessa beräkningar ger svar på frågan om var den från distributionskostnadssynpunkt bästa lokaliseringen finns och hur mycket sämre övriga delar av regionen är. Beräkningarna baseras först på dagens transportsystem. Därefter upprepas de, men nu med utgångspunkt från framtida transportmöjligheter med fasta Öresundsförbindelser enligt olika alternativ.

I ett andra steg beräknas transportkostnader och lokalisering vid distribution från mer än ett verksamhetsställe samtidigt. Dessa beräkningar ger svar på frågan om hur regionen på bästa sätt kan delas upp i del-

[1] För detta kapitel svarar Bertil Johansson

marknader och vilka orter som har förutsättningar att bli centra för dessa delmarknader. På samma sätt som i det första steget studeras dessa förhållanden dels före, dels efter införandet av fasta förbindelser enligt olika alternativ. Syftet med dessa beräkningar är att ge underlag för bedömningar av sannolika effekter på lokaliseringsmönster och marknadsbilder av förändrade transportmöjligheter. Dessa senare beräkningar är relevanta för verksamheter som tenderar att dela upp distributionen inom regionen på flera verksamhetsställen och där leveranserna normalt sker från närmast belägna leverantör. Denna marknadsuppdelning med en form av "regional monopolisering" är vanlig när olika företag med samma produktion konkurrerar på en marknad. Men den förekommer också mellan enheter inom ett och samma företag som genom en sådan uppdelning vill sänka sina distributionskostnader.

I avsnitt 12.2 görs först en genomgång av de kostnader i form av avgifter och tidsåtgång som drabbar transporter över Öresund. Därefter presenteras i avsnitt 12.3 den modell för beräkning av transportkostnader som utnyttjas i de följande studierna. Beräkningarna av transportkostnadsvariationer inom Öresundsregionen presenteras i avsnitt 12.4 och marknadsuppdelning och lokalisering i avsnitt 12.5.

12.2 Öresund som transporthinder

Av speciellt intresse i denna rapport är frågan, i vilken utsträckning Öresund utgör hinder för varutransporter och om fasta förbindelser kommer att minska dessa hinder. De nuvarande Öresundsförbindelserna upprätthålls med bilfärjetrafik mellan Helsingborg–Helsingör (HH), Landskrona–Tuborg (LT) och Limhamn–Dragör (LD). Som framgått av framställningen i tidigare avsnitt, bygger den inomregionala distributionen helt på landsvägstransporter, och därför behandlas endast bilfärjeförbindelser i detta avsnitt. Transporter över Öresund drabbas av speciella kostnader utöver sådana som belastar transporter inom vardera regionhalvan. Bland dessa kostnader märks färjeavgifter och tidsåtgång för överfart och dröjsmål i färjelägena. Tullar, införselavgifter och liknande betraktas däremot inte som kostnader i detta sammanhang och förbigås.

Färjeavgifterna 1976 finns upptagna i tabell 12.1. Samma taxa gäller för alla tre Öresundsförbindelserna. Företag med omfattande transporter erhåller normalt rabatt på dessa avgifter. Överfartstiden är 25 minuter mellan Helsingborg och Helsingör, 70 minuter mellan Landskrona och Tuborg samt 50 minuter mellan Limhamn och Dragör. Till detta kommer den tid som går åt vid färjeterminalerna. Före avfärden krävs tid för att ta upp avgifter och behandla tullhandlingar och för att köra ombord. Vid framkomsten krävs tid för ilandkörning, administration av tullhandlingar samt i vissa fall tullkontroll. Dessutom måste man i de flesta fall räkna med väntetider och vissa marginaler. Den totala terminaltiden varierar naturligtvis, men enligt uppgifter från färjeföretag och åkerier uppgår den i de flesta fall till mellan en halv och en timme.

Tabell 12.1 Avgifter för transport med bilfärja över Öresund 1976

a	*Avgift för fordon*	
	vikt (ton)	pris (kr)
	– 3,0	52
	3,1 – 4,0	68
	4,1 – 6,0	87
	6,1 – 8,0	115
	8,1 – 10,0	147
	10,1 – 12,0	175
	12,1 –	208
b	*Avgift för last*	
	Högvärdigt gods:	2,05 kr/100 kg
	Lågvärdigt gods:	1,65 kr/100 kg

Som närmare redovisas i den fortsatta framställningen, kostar det i dag ca 500 kr att transportera 20 ton gods över Öresund. Den kostnaden motsvarar en landsvägstransport på ca 250 km. Svenska tillverkare av produkter med lågt handelsvärde, t. ex. byggnadsmaterial I och byggelement, har med en sådan fördyring inga möjligheter att konkurrera på andra sidan Öresund. Redan byggnadsmaterial II har dock tillräckligt låg transportkänslighet för att i enstaka fall kunna bära så stora transportkostnader, och för övriga undersökta produkter uppger företagen att denna kostnad inte utgör något definitivt hinder för distribution över sundet.

För den del av distributionen som sker i form av fasta distributionsturer med många kunder är det inte enbart själva transportkostnaden som är av betydelse för möjligheterna att passera sundet. Denna distributionsprincip baseras på förutsättningen att kostnaden för transporten delas av många sändningar. Om distributionsfordonet under två till fyra timmar av dagen är bundet av färjning, kommer det att utnyttjas mindre effektivt, och möjligheterna att bedriva denna typ av distribution över Öresund är därför för närvarande ganska små. Transport över sundet med stora fordon och omlastning (t. ex. i ett åkeris godscentral eller i en dagligvarucentral) till mindre enheter för vidare distribution är därför en mera normal distributionsform.

Även för andra former av distribution kan själva tidsåtgången vid sundspassagen vara av betydelse. Företag som utför leveranser med egna fordon får vidkännas en markant kostnadsökning om en leverans inte kan genomföras inom loppet av en arbetsdag, utan föraren måste övernatta utom hemorten. Detta inträffar främst när det gäller transporter som berör Öresundsregionens perifera delar.

I vilken utsträckning kan då vägförbindelser över Öresund förväntas minska transporthindren? I tabell 12.2 redovisas ett räkneexempel som anger storleksordningen av de effekter på *överfartskostnaderna* som kan väntas uppstå. Antaganden om tider och avgifter har gjorts med ledning av uppgifter från färje- och transportföretag. I tabellen förekommer, som synes, inget alternativ med järnvägstunnel mellan Helsingör och Helsingborg. Orsaken är att järnvägstransporter, som nämnts, ytterst sällan förekommer på de korta sträckor som är aktuella *inom* Öresundsregionen. De alternativ som behandlas är en vägbro i kombination med vägtunnel

mellan Köpenhamn och Malmö (KM-leden) och en vägtunnel mellan Helsingör och Helsingborg (HH-leden). Den senare är intressant att ha med i olika modellförsök som senare skall presenteras, även om detta alternativ för närvarande kan sägas vara mindre aktuellt.

I fallen med färjeförbindelser antas den totala terminaltiden uppgå till en timme. Om kostnaden för stillastående lastbilsekipage sätts till 50 kr/tim, erhålls en total överfartskostnad på omkring 500 kr. Enligt Svenska Åkeriförbundets frakttaxa för transporter till Danmark år 1976 var den vägberoende delen av kostnaden 2 kr/km, och en kostnad på 500 kr. motsvaras då av en ökning av transportsträckan med 250 km.

Om fasta förbindelser byggs, kan man förvänta att terminaltiderna minskar något. Dels kommer behovet av att komma i god tid till en viss avgång att bortfalla, dels bör arbetsbelastningen på administrationen bli jämnare och därmed risken för köbildning mindre. Av- och pålastning av färjan bortfaller också. Däremot kvarstår avgiftskontroll, hantering av tullhandlingar samt tullkontroll vid inresan. Ett antagande om att terminaltiden halveras torde vara realistiskt. Med fasta förbindelser minskar också tidskostnaden för själva överfarten.

Den dominerande posten i en kalkyl över överfartskostnader är själva broavgiften eller motsvarande. Som räkneexemplet i tabell 12.2 visar, är dess storlek också avgörande för vilka kostnadsminskningar som uppnås. Med en avgift som är lika stor som den nuvarande avgiften på färjorna leder en fast förbindelse till en kostnadsminskning med omkring 10 procent. Vid halvering av avgiften minskar kostnaden med hälften. Helt slopad avgift ger en minskning med omkring 90 procent.

Om broavgiften helt försvinner, återstår endast två kostnadsposter: terminaltiden och kostnaden för själva färden över bron. För att terminaltiden skall försvinna krävs att förutom avgiftskontrollen även förtullning och övrig gränskontroll upphör. Av den ursprungliga transportkostnadsbarriären skulle då endast cirka fem procent återstå (det fysiska avståndet). I själva verket blir minskningen ännu något större än 95 procent, eftersom även en del administrativt arbete för avsändare och mottagare bortfaller när transporten inte längre omfattar gränspassage. Åkeriföretagens taxor för sändningar om 20 ton har för närvarande en något högre fast kostnad per sändning för transporter till Danmark jämfört med inrikestransporter. I lägre viktklasser tenderar denna skillnad att bli avsevärd.

I tabell 12.3 återges ett räkneexempel där *tidsåtgången* i samband med sundspassagen beaktas. Transporten antas här vara av något annorlunda karaktär än i föregående exempel. Det är fråga om en mindre sändning som måste levereras snabbt, t. ex. viktiga reservdelar till ett tryckeri. Kostnadsposterna är här bara två, terminaltid och överfartstid på färja eller fast förbindelse. Då transporten endast omfattar en mindre sändning, antas förtullningen ta mindre tid i anspråk än i föregående exempel. Å andra sidan måste den genomsnittliga väntetiden till nästa avgång inkluderas i kalkylen. Terminaltiden för färjealternativet sättes därför till 30 minuter, dock minst halva det förväntade tidsavståndet mellan färjorna. I alternativet med fast förbindelse antas terminaltiden liksom tidigare minska till hälften.

Tabell 12.2 Kostnad för transport av 20 ton gods över Öresund med olika förbindelser. Räkneexempel

Förbindelse	Terminal-tid	Överfarts-tid (färja)	Överfarts-sträcka (väg)	Överfarts-avgift[a]	Totalt[b] (kostnad)	Totalt[b] (sträcka)
Färja LD	60 min	50 min	–	400 kr	490 kr	250 km[c]
Färja LT	60 min	70 min	–	400 kr	510 kr	250 km[c]
Färja HH	60 min	25 min	–	400 kr	470 kr	250 km[c]
Väg KM nuv avgift	30 min	–	18 km	400 kr	460 kr	230 km
Väg HH nuv avgift	30 min	–	8 km[d]	400 kr	440 kr	220 km
Väg KM 1/2 avgift	30 min	–	18 km	200 kr	260 kr	130 km
Väg HH 1/2 avgift	30 min	–	8 km[d]	200 kr	240 kr	120 km
Väg KM ingen avgift	30 min	–	18 km	–	60 kr	30 km
Väg HH ingen avgift	30 min	–	8 km[d]	–	40 kr	20 km
Väg KM ingen avgift och ingen adm	–	–	18 km	–	35 kr	18 km
Väg HH ingen avgift och ingen adm	–	–	8 km[d]	–	15 kr	8 km

[a] Efter avdrag av rabatt för företag med regelbundna transporter.

[b] Vägkostnad 2 kr/km, timkostnad för stillastående fordon 50 kr/tim.

[c] Åkerierna tillämpar 250 km som färjekomponent vid samtliga Öresundsförbindelser.

[d] Förbindelsen i HH får en längd av 5,5 km. Med tillfarterna beräknas den bli ca 8 km.

Tabell 12.3 Tidsåtgång vid passage av Öresund med olika typer av förbindelse. Räkneexempel

Förbindelse	Terminaltid	Överfarts-tid (färja)	Överfarts-sträcka (väg)	Totalt[b] (tid)	Totalt[b] (väg)
Färja LD	30 min[a]	50 min	–	80 min	80 km
Färja LT	45 min[a]	70 min	–	115 min	115 km
Färja HH	30 min[a]	25 min	–	55 min	55 km
Väg KM	15 min	–	18 km	33 min	33 km
Väg HH	15 min	–	8 km[c]	23 min	23 km
Väg KM ingen adm	–	–	18 km	18 min	18 km
Väg HH ingen adm	–	–	8 km[c]	8 min	8 km

[a] 30 min, dock minst halva tidsavståndet mellan avgångarna.

[b] Färdhastighet 60 km/tim.

[c] Vägsträckan Helsingör centrum–Helsingborgs centrum beräknas till ca 8 km.

Tidsvinsten vid fast förbindelse blir med dessa antaganden omkring 60 procent såväl mellan Köpenhamn-Malmö som mellan Helsingör-Helsingborg. Det mera utopiska alternativet med avskaffad gränskontroll ger däremot inte riktigt lika stor effekt på leveranstiden som på leveranskostnaden: mellan Malmö och Köpenhamn återstår 23 procent av barriäreffekten och mellan Helsingborg och Helsingör 15 procent.

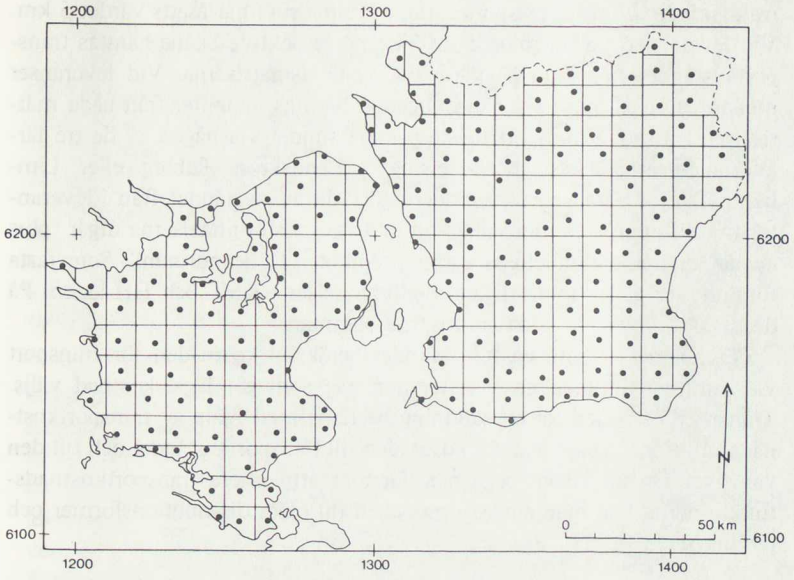
Studierna i föreliggande avsnitt ger alltså vid handen att Öresund fungerar som transporthinder dels för särskilt *lågvärdiga produkter*, där transportkostnaden medför en avsevärd fördyring av varan, dels för distribution av den typ som främst tillämpas för *specialvaror* och *dagligvaror*, där tidsåtgången vid passage av Öresund utgör ett väsentligt hinder. Fasta vägförbindelser kan i nämnvärd utsträckning reducera det förstnämnda hindret bara om bro- och tunnelavgifterna blir låga. Den största betydelsen kommer fasta förbindelser att få för varuleveranser där *snabbhet* och *flexibilitet* är viktiga villkor.

12.3 Modell för beräkning av transportkostnader

I det följande används en datormodell för beräkning av transportkostnaderna vid distribution av varor från valda lägen till kunder spridda inom Öresundsregionen. Samma modell används senare för studier av lokalisering och distribution från flera enheter samtidigt. Modellens uppbyggnad och de antaganden den bygger på redovisas i detta avsnitt.

En distributionskostnadsstudie som uppfyller alla krav på exakthet skulle kräva en mängd detaljerade uppgifter om varje leverans från det studerade verksamhetsstället: detaljerad leveransadress, sändningens vikt och volym, fordonets storlek och typ jämte kostnadsbilden för detta, administrativ handläggning i samband med transporter m. m. För att belysa kostnadsskillnader i regionen är emellertid en sådan exakthet inte nödvändig. Genom att hänföra kunder och leverantörer till rutor i ett modellområde och arbeta med avstånd mellan dessa rutor samt med standardiserade sändningsstorlekar uppnås betydande arbetsbesparingar. Syftet är att jämföra två situationer, en utan och en med fasta förbindelser över Öresund. De förenklingar av distributionssystemen som görs är därvid identiska i de olika situationsbilder (före–efter) som jämförs med varandra.

Modellområdet, som utgörs av Själland och Skåne, har delats in i rutor om 10 x 10 km. Kusterna och Skånes landsgräns mot norr kommer då att skära av en del rutor. Endast landområden och de delar av rutorna i norr som hör till Skåne ingår i modellområdet. Vissa rutor, som på detta sätt blivit avskurna, har slagits samman med andra rutor i fall då inte befolkningstal eller andra skäl motiverat att de får utgöra egna rutor. Efter dessa justeringar består modellområdet av 210 rutor. Själland omfattar 89 rutor och Skåne 121. För beräkningar av transportavstånd mellan rutorna har en referenspunkt eller mätpunkt bestämts för varje ruta. I de flesta fall har rutans mittpunkt fått utgöra denna punkt, men i rutor med påtagligt ojämn befolkningsfördelning har tyngdpunkten för befolkningsfördelningen fått utgöra mätpunkt. Rutindelning och mätpunkter återges i figur 12:1.



Figur 12:1 Rutindelning och mätpunkter.

Beräkning av avstånd mellan mätpunkterna kan naturligtvis göras med olika exakthet. Den exaktaste, men mest tidsödande metoden är att mäta verkliga vägavstånd. En mindre exakt men betydligt enklare metod är att använda fågelavstånd, vilket innebär att hänsyn inte tas till variationer i framkomligheten orsakade av naturhinder eller av skillnader i vägnätets täthet. Men variationerna i vägnätets framkomlighet inom regionen har bedömts vara så små, att avståndsberäkning i nätverk inte erfordras. Eftersom syftet med modellberäkningarna är att studera Öresunds karaktär av transporthinder, och eftersom Själland har en kontur med djupa vikar och bukter, måste däremot naturhindren beaktas i modellen. Avståndet mellan samtliga par av centralpunkter på Själland har mätts på en karta i skala 1:500 000. I de fall då fågelvägen mellan två punkter går över vattenområden (insjöar dock undantagna) gäller i stället den kortaste vägen runt dessa hinder. I övrigt används fågelvägsavstånd mellan rutor multiplicerade med 1,25. Undersökningar som gjorts visar att denna förlängningskonstant ger god approximation till verkliga vägavstånd.

I tre fall har passage över vatten tillåtits vid avståndsmätningarna. Över Roskildefjorden finns en bro vid Frederikssund, och vid transporter över fjorden har avstånd mätts via denna broförbindelse. Mellan Hundested och Rörvig samt mellan Sölager och Kulhuse finns färjeförbindelser. Dessa passager har tilldelats ett avståndsvärde som motsvarar den tid som åtgår för passagen (omräknat efter 60 km/tim). Passagetiden har satts lika med överfartstiden plus halva tidsavståndet mellan färjeavgångarna, och då erhålles värdena 40 km för Hundested–Rörvig och 23 km för Sölager–Kulhuse. I samtliga tre fall har passagerna utnyttjats då de gett kortare avstånd än mätning enligt huvudregeln.

På samma sätt har avstånden mellan samtliga mätpunkter i Skåne uppmätts. De 3 916 avstånden på Själland och 7 260 i Skåne har ordnats i

två avståndsmatriser. Transporter inom samma ruta har åsatts värdet 5 km. Vid leveranser mellan rutor inom Själland respektive Skåne hämtas transportavståndet från endera av de två avståndsmatriserna. Vid leveranser mellan rutor på ömse sidor om Öresund hämtas uppgifter från båda matriserna. En sådan transport måste passera sundet via någon av de tre färjeförbindelserna Helsingborg-Helsingör, Landskrona-Tuborg eller Limhamn-Dragör. Transportavståndet utgörs då av avståndet från "leverantörruta" till den ruta från vilken en av Öresundsförbindelserna utgår plus avståndet från förbindelsens andra ändpunkt till "kundrutan". Som fasta förbindelser gäller som tidigare vägförbindelser i KM– och HH-leden. På dessa sätt knyts de båda matriserna samman.

För leveranser som passerar sundet beräknas kostnaden för transport via samtliga förbindelser, varefter den väg som ger lägst kostnad väljs. Transportkostnaden för en sändning bestäms med hjälp av transportkostnadsfunktioner vilka relaterar kostnaden till transportavståndet och till den väg över Öresund som begagnas. Genom att variera transportkostnadsfunktionerna kan man anpassa modellen till olika distributionsformer och produktslag.

Svenska Åkeriförbundets frakttariff (1976–01–01) består i varje viktklass av en fast kostnad per sändning plus ett tillägg som varierar med transportavståndet. I de inom Öresundsregionen aktuella avståndsintervallen föreligger ett i det närmaste linjärt samband mellan avstånd och kostnad.

Detta samband kan uttryckas som

$k^1 = t + v \cdot d$,

där k^1 = fraktkostnad för en sändning i viktklassen 1 ton (kr),

t = den fasta terminalkostnaden (kr),

v = vägberoende kostnad (kr/km) och

d = transportavståndet (km).

Som framgått i avsnitt 12.2, har transportören (i detta fall åkeriet) särskilda kostnader i samband med passagen av Öresund. Dessa utgörs av avgifter för färjning och av tidsåtgång för passagen. Terminalkostnaden t kan därför delas upp i en del (t^o) som täcker kostnaderna för administration och terminalhantering av godset och en del (t^i) som täcker de särskilda kostnaderna i samband med passagen över Öresund via förbindelse *i*. Genom att välja värden på t^i enligt kalkylen i tabell 12.2 kan man få modellen att beakta de kostnadssänkningar som olika förbindelsealternativ leder till.

Åkeriernas frakttariffer för olika sändningsstorlekar konstrueras med utgångspunkt från den högsta viktklassen som utnyttjar hela fordonskapaciteten för en transport. Tarifferna för lägre viktklasser beräknas sedan som andelar av den högsta, varvid man samtidigt kompenserar ökad administration, terminalhantering m. m. med ökad avgift per sändning. Eftersom kostnadsbilden för stora sändningar bör vara snarlika för åkerifordon och för fordon som är knutna till speciella företag är det lämpligt att vid modellberäkningarna utgå från en kostnadsfunktion härledd från frakttariffen 20 ton.

Med ledning av tidigare anförda uppgifter sätts värdena i en sådan kostnadsfunktion (k^{20}) till

t^o = 800 kr

t^{HH}, t^{LT}, t^{LD} = 500 kr

v = 2 kr/km.

Frakttarifferna för inrikestransporter, som alltså inte passerar Öresund, saknar kostnadsposten t^i. Men även bortsett från t^i skiljer sig åkeritarifferna: k^{20} (inr) i

Sverige år 1976 karakteriserades av värdena t^o = 550 kr och v = 3,77 kr. Högre löne- och skatteläge i Sverige än i Danmark motiverar en del av den högre undervägkostnaden. Extra administration i samband med utrikestransporter motiverar omkring 100 kr av skillnaden i terminalkostnad. Men enligt uppgifter från åkeriföretag bygger inrikestarifferna på kostnadsberäkningar som delvis är föråldrade, varför undervägskostnaden sedd i relation till terminalkostnaden är något högre i tarifferna än som motiveras av den faktiska kostnadsbilden.

Skillnaden i kostnadsläge mellan Sverige och Danmark bör ej inverka på modellberäkningarna, medan den terminalkostnad som beror av gränspassagen ingår i Öresunds barriäregenskaper och därför är relevant för frågeställningen. Vid beräkning av kostnaderna för transporter inom Själland respektive Skåne har därför värdena i kostnadsfunktionen k^{20} (inr) satts till t^o = 700 kr och v = 2 kr/km.

Varje beräkning av transportkostnader i modellen görs med utgångspunkt från ett specifikt leveransprogram som anger hur många sändningar som skall levereras till varje ruta. Vid beräkning av distributionskostnaden för ett leveransprogram utväljs först en leverantörruta som utgångspunkt för distributionen. Den samlade transportkostnaden för genomförande av leveransprogrammet från denna ruta bestäms. Därefter utväljs en ny leverantörruta, och samma beräkning utförs med utgångspunkt från denna. Förfarandet upprepas till dess att distributionskostnaden från var och en av modellområdets 210 rutor bestämts.

12.4 Transportkostnadsvariationer inom Öresundsregionen

I föreliggande avsnitt redovisas i *sammandrag* resultaten från beräkningar av *kostnaderna* för distribution av varor till kunder i Öresundsregionen. Beräkningarna har utförts för ett stort antal punkter i regionen och visar hur kostnaderna varierar med lokaliseringen av en verksamhet. Beräkningarna utförs först med utgångspunkt från nuvarande färjeförbindelser. Därefter genomförs de med följande antaganden om fasta förbindelser över Öresund:

1 vägförbindelse Köpenhamn-Malmö
2 vägförbindelse Helsingör-Helsingborg
3 en kombination av 1 och 2.

Beräkningarna för vart och ett av dessa alternativ genomförs med fyra olika antaganden om avgifter och administration i samband med passagen av Öresund:

a avgiften motsvarar nuvarande färjeavgift
b avgiften motsvarar hälften av nuvarande färjeavgift
c ingen avgift
d ingen avgift och ingen gränskontroll.

De kalkyler och bedömningar som ligger bakom dessa fyra alternativ har tidigare redovisats i avsnitt 12.2. Resultaten av beräkningarna redovisas i form av kartserier och tabeller. *Tabellerna* återger den genomsnittliga kostnaden för distribution till kunderna från den ruta i regionen som ger lägst distributionskostnad och hur denna kostnad varierar med olika an-

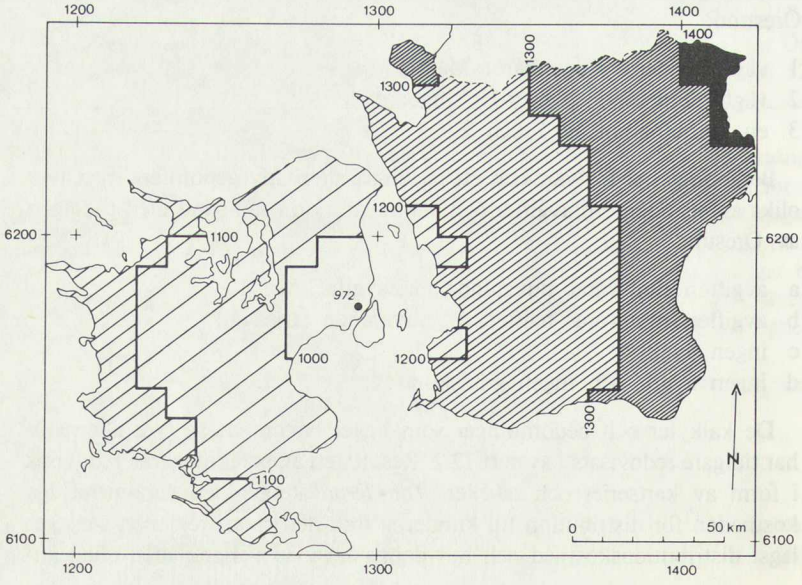
taganden om förbindelser över sundet. *Kartserierna* återger för samma beräkningar var kostnadsminimum, i fortsättningen kallat "bästa läge", finns och hur kostnaderna i varje situation varierar inom regionen. I detta sammanhang bör det poängteras att syftet är att påvisa skillnader mellan olika alternativ. Beräkningarna har karaktär av *räkneexempel,* och utnyttjade sifferuppgifter baseras i flera fall på schablonmässiga uppskattningar. De kostnader som redovisas i form av absoluta tal bör därför inte uppfattas som intressanta i sig utan endast vid jämförelser med andra områden och situationer.

12.4.1 *Exempel I: Distribution till Öresundsregionens befolkning*

Som första exempel redovisas en beräkning av kostnaden för distribution till en marknad med samma fördelning som befolkningens bosättning i regionen. Befolkningen har fördelats på modellområdets rutor (figur 12:1, s. 191), och genomsnittskostnaden för leverans av en sändning till var hundrade invånare beräknats.

Färjor

Figur 12:2 visar kostnadsvariationerna i regionen med nuvarande Öresundsförbindelser. Punkten för minsta distributionskostnad hamnar i Köpenhamns centrum. Vid lokalisering inom cirka 25 km från denna punkt (isaritmen för transportkostnaden 1 000) varierar genomsnittskostnaden med mindre än tre procent. Den ökar därefter successivt ju längre bort från Köpenhamn man kommer, och är i Ringsted nio procent och i Slagelse 15 procent över minimipunktens värde.



Figur 12:2 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Färjor.

Det högsta värdet på Själland, 19 procent, återfinns på udden väster om Kalundborg. Detta kan jämföras med det lägsta värdet i Skåne, 23 procent, i trakterna av Landskrona och Malmö (se isaritmen för transportkostnaden 1 200). Liksom på Själland stiger distributionskostnaden även i Skåne allteftersom lokalisering sker närmare regionens periferi. Nivån över Köpenhamns kostnadsminimum är i Eslöv 26, i Helsingborg 26, i Ystad 34 och i Kristianstad 38 procent.

Figur 12:2 visar således att en verksamhet som distribuerar sändningar om 20 ton till kunder fördelade i likhet med regionens befolkning från distributionskostnadssynpunkt sett ligger bättre på västligaste Själland än i Skånes mest centrala delar. Det är tydligt att Öresund i detta fall utgör en betydande barriär. Även uttryckt i absoluta tal är kostnadsskillnaderna stora redan vid en jämförelse mellan de tätast befolkade områdena på skilda sidor om Öresund. För de mest lågvärdiga produkterna är dessa kostnadsskillnader tillräckliga för att omöjliggöra konkurrens över sundet.

Vägförbindelse Köpenhamn-Malmö

I tabell 12.4 och figurerna 12:3–12:6 återges resultatet av kostnadsberäkningar för ett första alternativ med fasta Öresundsförbindelser. Vägförbindelse Köpenhamn-Malmö med nuvarande avgift (figur 12:3) medför att den genomsnittliga distributionskostnaden i bästa läget (fortfarande i Köpenhamn) minskar med knappt en procent. Områdena med genomsnittskostnad under 1 000 kr på den själländska sidan och under 1 200 kr på den skånska sidan utvidgas något. Varje lokaliseringspunkt erhåller en något minskad genomsnittskostnad jämfört med färjealternativet.

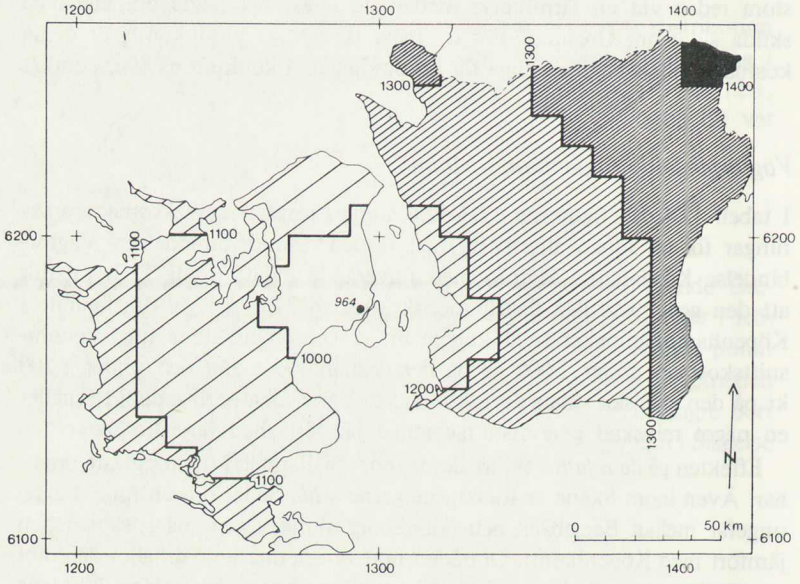
Effekten på de *relativa* skillnaderna inom Själland är i det närmaste omätbar. Även inom Skåne är förskjutningarna små. Söder om en linje dragen ungefär mellan Barsebäck och Sölvesborg sjunker genomsnittskostnaden jämfört med Köpenhamn. Områden norr om denna linje erhåller däremot en *ökad* genomsnittskostnad jämfört med regionens bästa läge. Värdena för de tidigare nämnda orterna blir i detta beräkningsalternativ: Malmö 21, Eslöv 27, Helsingborg 27, Ystad 32 och Kristianstad 39 procent.

Uttryckt i absoluta tal minskar alltså Öresunds barriäreffekt vid införandet av fast vägförbindelse, även om minskningen är mycket liten. Relativt sett minskar effekten endast för södra hälften av Skåne medan Öresunds barriäreffekt i stället ökar för verksamheter lokaliserade i norra delen av landskapet.

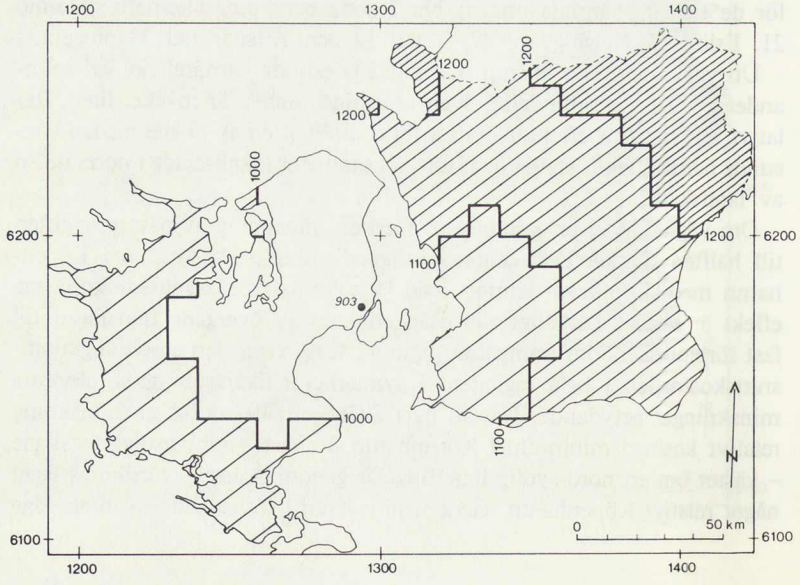
Om vägförbindelsen kombineras med en minskning av passageavgiften till hälften sjunker den genomsnittliga distributionskostnaden i Köpenhamn med sju procent jämfört med färjealternativet. Avgiftssänkningens effekt är således betydligt större än effekten av övergång från färjor till fast förbindelse. Som framgår av figur 12:4, minskar den absoluta genomsnittskostnaden i hela regionen. I synnerhet i Skåne är dessa absoluta minskningar betydande. Nästan hela Skåne erhåller också en minskning relativt kostnadsminimum i Köpenhamn. Endast i nordvästligaste Skåne – väster om en nord-sydlig linje ungefär genom Åstorp – försämras läget något relativt Köpenhamn. Genomsnittsnivån i förhållande till bästa läge

Tabell 12.4 Kostnader för distribution från bästa läge i regionen. Sändningsstorlek: 20 ton

Kostnadsalternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	972	964	971	963
Halv avgift		903	927	898
Ingen avgift		837	861	832
Ingen avgift och ingen gränskontroll		796	820	792



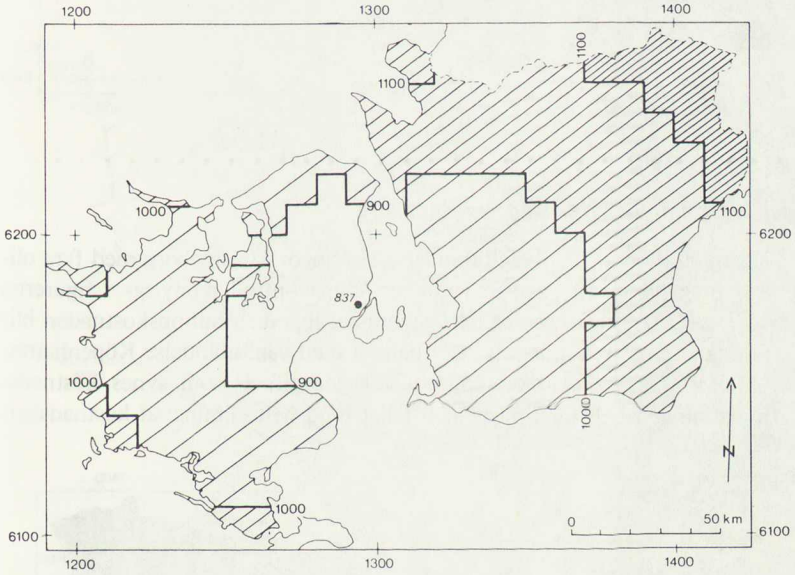
Figur 12:3 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM, full avgift.



Figur 12:4 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM, halv avgift.

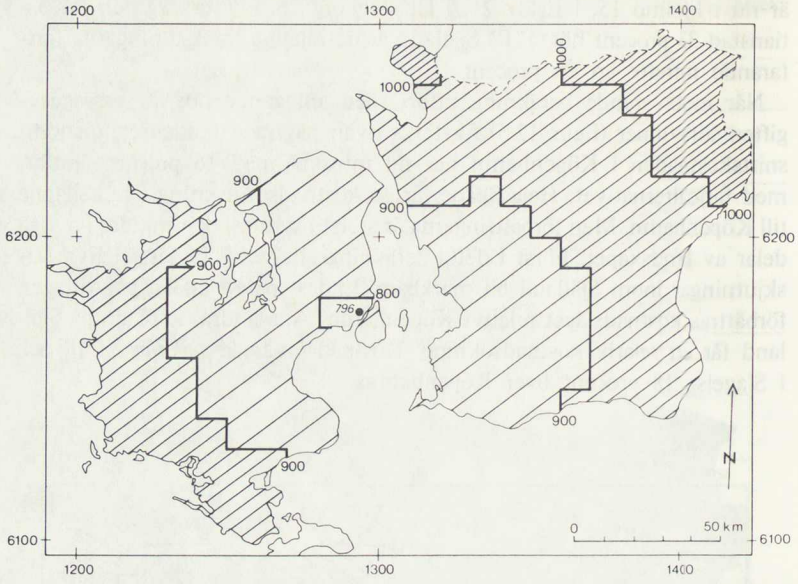
är nu i Malmö 15, i Eslöv 21, i Helsingborg 26, i Ystad 27 och i Kristianstad 33 procent högre. På Själland är de relativa förskjutningarna fortfarande mindre än en procent.

När motsvarande beräkning utförs med antagande om att passageavgiften försvinner (figur 12:5) förstärks ovan påvisade tendenser. Genomsnittskostnaden i Köpenhamn har nu minskat med 16 procent jämfört med färjealternativet. Hela Skåne får en kostnadsminskning i förhållande till Köpenhamn. Men förbättringarna är störst i sydväst och mindre i övriga delar av landskapet. Först i detta beräkningsalternativ börjar relativa förskjutningar inom Själland bli märkbara. Endast på ett ställe, på Amager, förbättras kostnadsläget relativt Köpenhamn. Alla andra områden på Själland får en relativ kostnadsökning. Kostnadsnivån är i Ringsted 10 och i Slagelse 18 procent över Köpenhamns.



Figur 12:5 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM, ingen avgift.

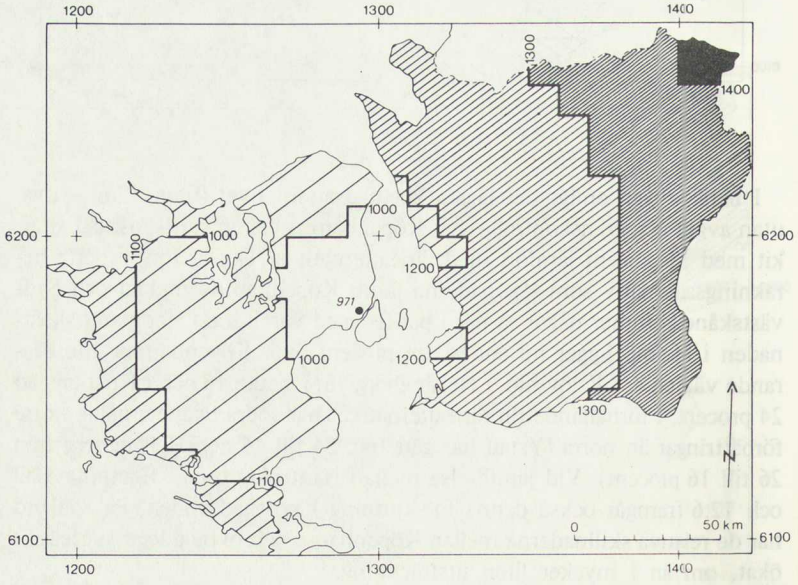
I beräkningen enligt det lägsta kostnadsalternativet (figur 12:6) – dvs. utan avgift och gränskontroll – har Köpenhamns genomsnittskostnad sjunkit med 18 procent jämfört med färjealternativet. Det är först i detta beräkningsalternativ som kostnaderna inom Köpenhamnsområdet och Sydvästskåne kommer något så när i paritet med varandra. Genomsnittskostnaden i Malmö ligger nu endast tre procent över Köpenhamns. Motsvarande värden är i Eslöv nio, i Helsingborg 16, i Ystad 16 och i Kristianstad 24 procent. I förhållande till färjealternativet har södra Skåne erhållit större förbättringar än norra (Ystad har gått från 34 till 16 och Helsingborg från 26 till 16 procent). Vid jämförelse mellan isaritmkartorna i figurerna 12:2 och 12:6 framgår också denna förskjutning i kostnadsbilden. På Själland har de relativa skillnaderna mellan Köpenhamn och övriga delar successivt ökat, om än i mycket liten utsträckning.



Figur 12:6 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM, ingen avgift, ingen gränskontroll.

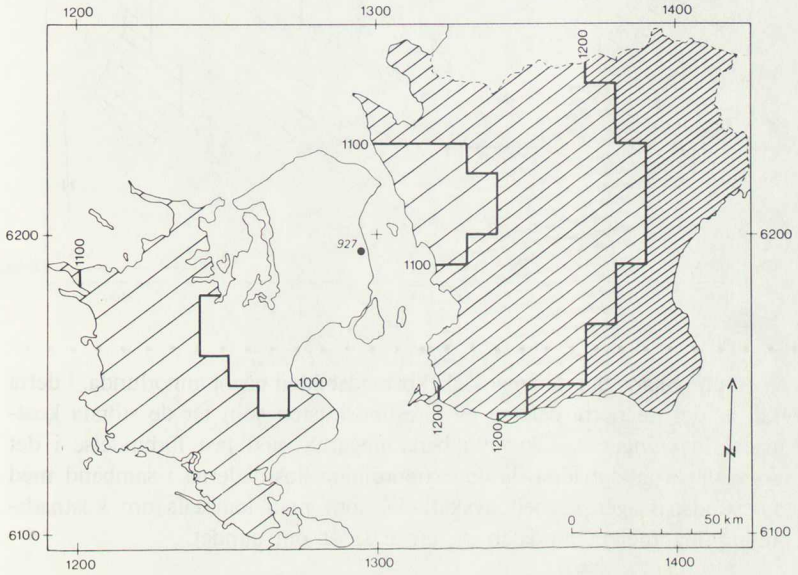
Vägförbindelse Helsingör–Helsingborg

Kostnadsbilden för en vägförbindelse Helsingör–Helsingborg med fyra olika antaganden om passageavgift och gränskontroll redovisas i figurerna 12:7 – 12:10. Effekterna på den genomsnittliga distributionskostnaden blir i detta alternativ mindre än i alternativet med vägförbindelse Köpenhamn–Malmö. I fallet med oförändrad passageavgift är som synes kostnadsminskningen helt försumbar, och fallet med helt eliminerad kostnadsbar-

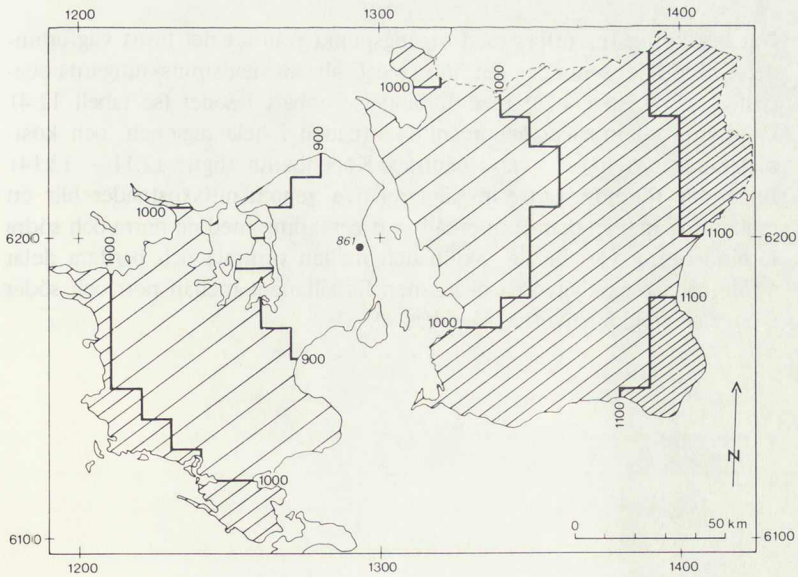


Figur 12:7 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg HH, full avgift.

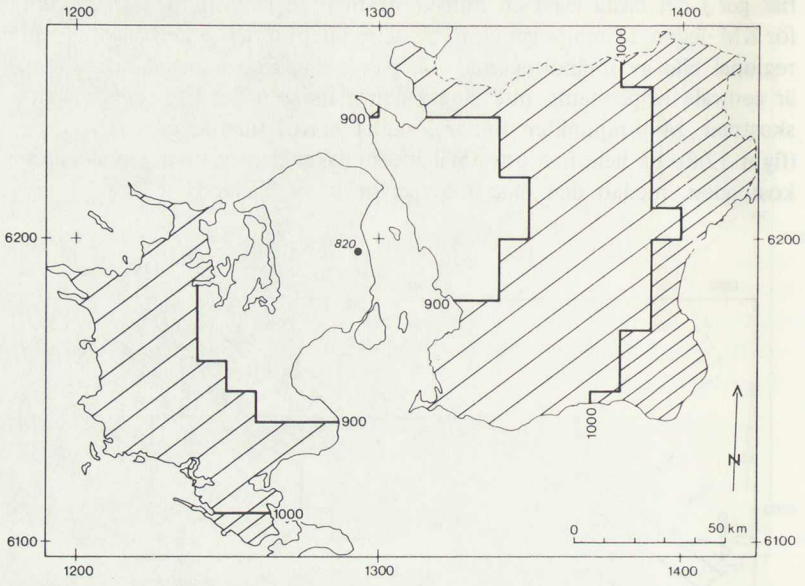
riär ger i det bästa läget en minskning med 16 jämfört med 18 procent för KM–leden. Däremot ger en förbindelse i det norra läget en något annan regional bild av förändringarna. När passageavgiften minskat till hälften, är centrala Köpenhamn inte längre den plats som ger lägst genomsnittskostnad. Minimipunkten flyttar i stället norrut till trakten av Vedbæk (figur 12:8). På hela nordöstra Själland minskar den relativa genomsnittskostnaden, medan den ökar i övriga delar av Själland.



Figur 12:8 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg HH, halv avgift.



Figur 12:9 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg HH, ingen avgift.

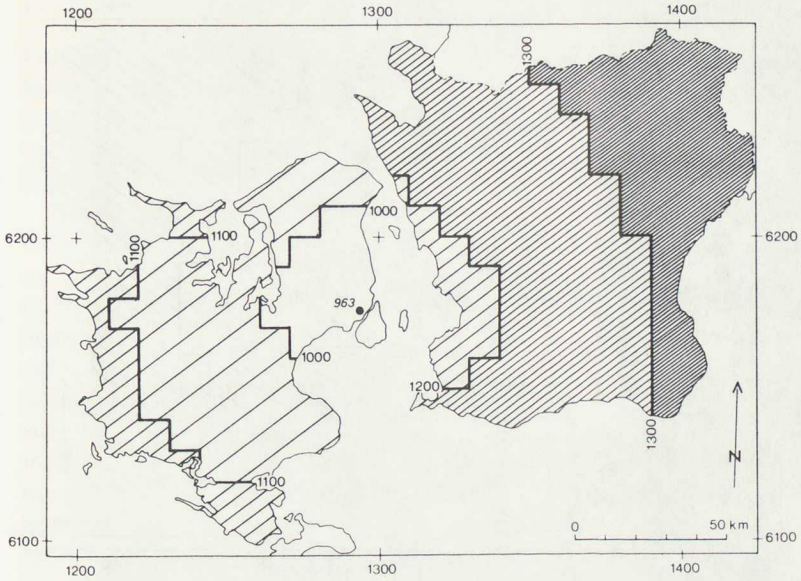


Figur 12:10 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg HH, ingen avgift, ingen gränskontroll.

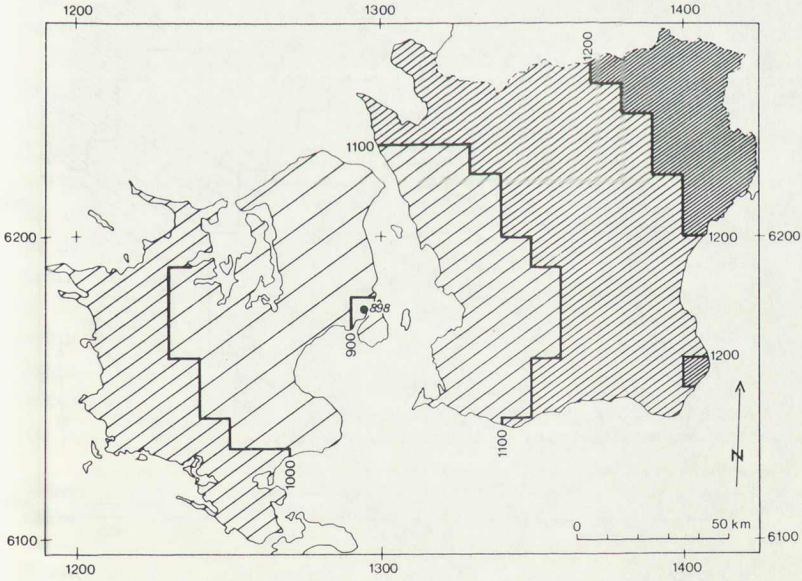
Även i Skåne blir den regionala kostnadsbilden något annorlunda. I detta fall är det de norra delarna av Öresundskusten som får de största kostnadsminskningarna. Liksom i beräkningarna med fast förbindelse i det södra läget är det först då de extraordinära kostnaderna i samband med Öresundspassagen är helt avskaffade, som man kan tala om kostnadsutjämning mellan områden på ömse sidor om sundet.

Vägförbindelse Köpenhamn–Malmö och Helsingör–Helsingborg i kombination

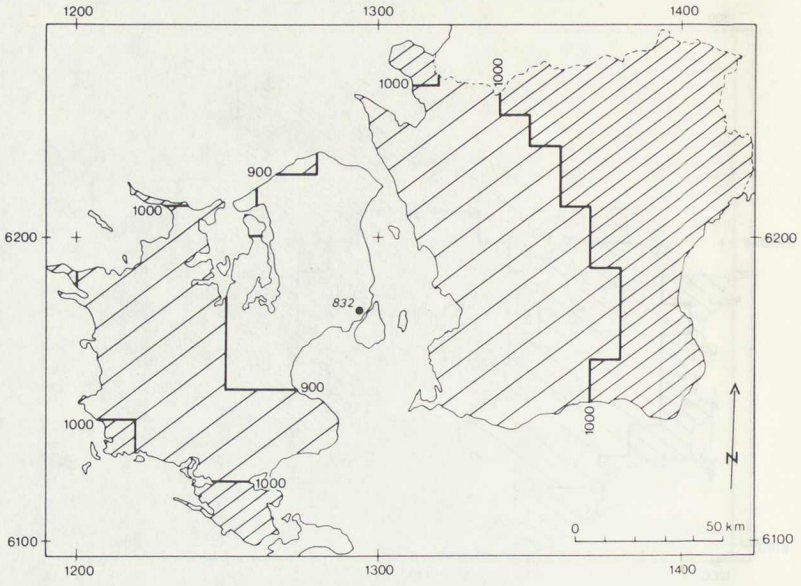
När beräkningarna utförs med utgångspunkt från att det finns vägförbindelse både i det södra och det norra läget, blir kostnadsminskningarna obetydligt större än i fallet med förbindelse enbart i söder (se tabell 12.4). I absoluta tal minskar genomsnittskostnaden i hela regionen, och kostnadsminimum ligger kvar i centrala Köpenhamn (figur 12:11 – 12:14). Bilden av förändringarna mätta i relativa genomsnittskostnader blir ett mellanting mellan dem som erhålls vid beräkning med de norra och södra förbindelserna var för sig. Skillnaden mellan centrala och perifera delar av de båda regionhalvorna ökar, men förhållandet mellan norr och söder i de båda regionhalvorna påverkas ej.



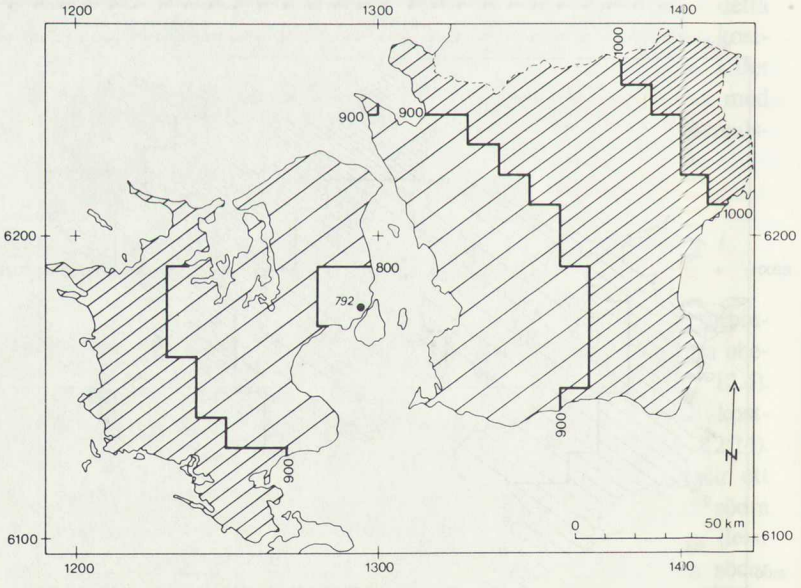
Figur 12:11 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM och HH, full avgift.



Figur 12:12 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM och HH, halv avgift.



Figur 12:13 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM och HH, ingen avgift.



Figur 12:14 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM och HH, ingen avgift, ingen gränskontroll.

12.4.2 *Exempel II: Distribution till förbrukare av byggnadsmaterial*

Exemplet i föregående avsnitt avsåg en hypotetisk kundkrets fördelad på samma sätt som befolkningen i regionen. I detta avsnitt utförs beräkningarna med ett faktiskt leveransprogram: en sändning om 20 ton till var och en av köparna av byggnadsmaterial II i figur 11:3 och 11:4 (s. 175 och s. 176).

Den lägsta genomsnittliga kostnaden för distribution av byggnadsmaterial II på Själland (767 kr) ger ett läge nordväst om Köpenhamn i trakten av Ballerup. I Skåne sker distribution billigast från Malmö (785 kr). Företagen ligger i dag inte i dessa minimipunkter. Det själländska företaget ligger längre norrut, i en ruta som har genomsnittskostnaden 781 kr. Det skånska företaget ligger också något norr om det optimala läget, men skillnaden i distributionskostnad jämfört med Malmö är obetydlig. På de kartor som följer visar vit prick faktiskt läge och svart prick bästa läge. Eftersom inget av företagen för närvarande har några kunder på andra sidan Öresund (med ett enda undantag) kommer deras distributionskostnader i nuvarande situation över huvud taget inte att påverkas av förändringar i Öresundsförbindelserna. Men de två företagens kunder är köpare av samma produkt, och genom att betrakta dessa två kundgrupper som en, och genom att anta att de erhåller leveranser från ett enda verksamhetsställe, kan man beräkna dels hur mycket större distributionskostnaden skulle vara om marknaden vore integrerad på detta sätt, dels hur stor del av skillnaden som kan elimineras i en situation med fasta förbindelser.

När leveranser till samtliga kunder distribueras från ett enda ställ, stiger kostnaden i det bästa läget till 961 kr, dvs. med ungefär en fjärdedel (tabell 12.5). Denna minimikostnad erhålles vid lokalisering i Malmö (se figur 12:15). I detta exempel, där antalet leveranser är betydligt större i Skåne än på Själland (169 mot 66), medför kostnadsbarriären i Öresund alltså att den genomsnittliga distributionskostnaden blir högre vid lokalisering på den själländska än på den skånska sidan. Den ruta där den själländska fabriken är belägen har genomsnittskostnaden 1 251 kr (tabell 12.6), vilket är 30 procent över nivån i Malmö och 60 procent över det ovan nämnda värdet för distribution enbart till själländska kunder. Det skånska företaget ligger visserligen väl till för distribution till en marknad med denna utbredning (se tabell 12.7), men trots detta stiger genomsnittskostnaden med en femtedel när de själländska kunderna förs in i leveransprogrammet.

Tabell 12.5 Kostnader för distribution av byggnadsmaterial II från bästa läge i regionen. Sändningsstorlek: 20 ton

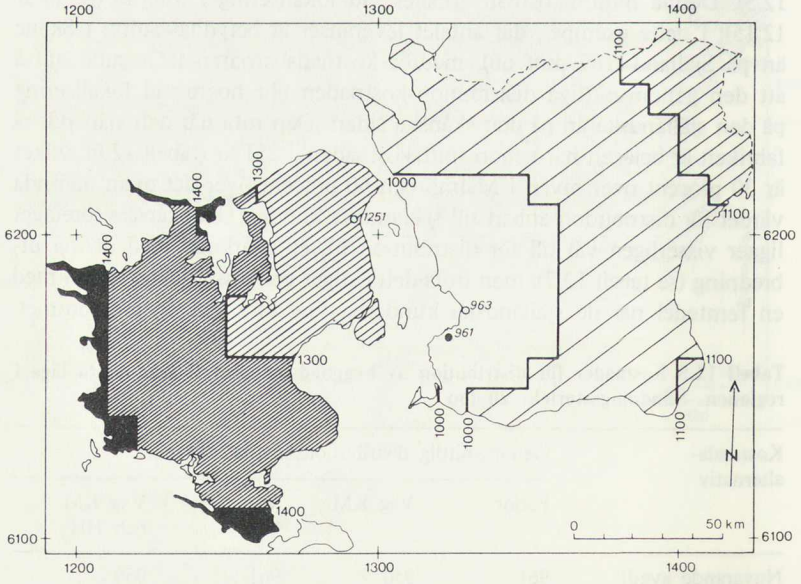
Kostnads-alternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	961	950	961	950
Halv avgift		894	914	894
Ingen avgift		838	858	838
Ingen avgift och ingen gränskontroll		803	823	803

Tabell 12.6 Kostnader för distribution av byggnadsmaterial II från företag på Själland. Sändningsstorlek: 20 ton

Kostnads-alternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	1 251	1 235	1 238	1 217
Halv avgift		1 115	1 089	1 073
Ingen avgift		971	945	930
Ingen avgift och ingen gränskontroll		882	856	840

Tabell 12.7 Kostnader för distribution av byggnadsmaterial II från företag i Skåne. Sändningsstorlek: 20 ton

Kostnads-alternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	963	953	961	951
Halv avgift		897	917	895
Ingen avgift		840	871	839
Ingen avgift och ingen gränskontroll		806	836	804

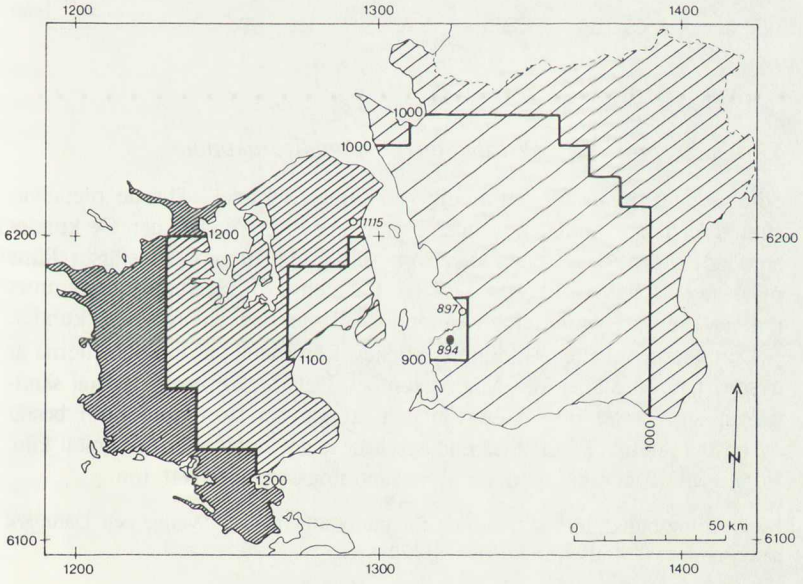


Figur 12:15 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Färjor.

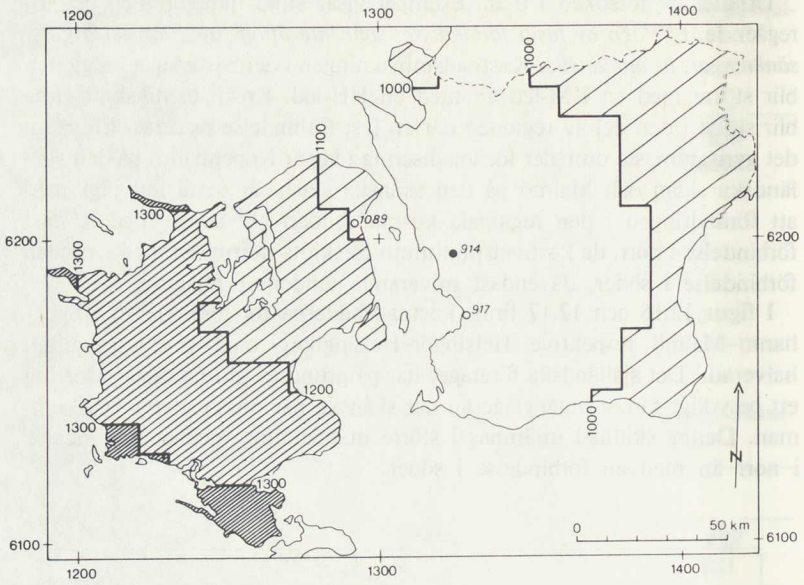
Utfallet av försöken i detta exempel visar stora likheter med det föregående. *Effekten av fasta förbindelse, som inte åtföljs av drastiska avgiftssänkningar, är marginella.* Kostnadsminskningen i det bästa läget i regionen blir större med en KM-led än med en HH-led. Kostnadsminskningarna blir störst i den del av regionen där en fast förbindelse placeras. Eftersom det gynsammaste området för lokalisering idag är Köpenhamn på den själländska sidan och Malmö på den skånska sidan, är detta liktydigt med att förändringen i den regionala kostnadsbilden blir större med en fast förbindelse i norr, då kostnadsminimum förskjuts norrut, än med en sådan förbindelse i söder, då endast nuvarande tendenser förstärks.

I figur 12:16 och 12:17 finns kostnadsbilderna för förbindelser Köpenhamn–Malmö respektive Helsingör–Helsingborg med överfartsavgiften halverad.[1] Det själländska företaget har på grund av sin nordliga placering ett betydligt sämre utgångläge än det skånska när marknaderna slås samman. Denna skillnad utjämnas i större utsträckning med en förbindelse i norr än med en förbindelse i söder.

[1] Av utrymmesskäl redovisas endast ett urval kartor.



Figur 12:16 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM, halv avgift.



Figur 12:17 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg HH, halv avgift.

12.4.3 *Exempel III: Distribution till metallvarukunder*

Som utgångspunkt för det tredje beräkningsexemplet väljs de metallvaruproducenter som ingick i undersökningen av marknadsbilder. De kunder som är belägna i regionen och som tillhör de 10 procent största finns markerade i figur 11:1 och 11:2 (s. 174 och 175). Leveransprogrammet i detta exempel omfattar en sändning till var och en av dessa kunder.

Den genomsnittliga sändningsstorleken från metallvaruproducenterna är avsevärt mindre än i föregående exempel. Det förekommer ett fåtal sändningar som är större än ett ton och ett ganska stort antal som består av enstaka detaljer och alltså endast väger något tiotal eller hundratal kilo. Föreliggande beräkning utgår från sändningsstorleken ett ton.

Med utgångspunkt från åkeritariffen för transporter mellan Sverige och Danmark sätts värdena i transportfuktionen k^1 till

t^o = 220 kr,
$t^{HH, LD, LT}$ = 52 kr och
v = 0,21 kr/km

När beräkningarna utförs enligt antaganden om minskad överfartsavgift och ter minaltid minskas därvid t^i i samma takt som motsvarande parameter för k^{20} (se tabell 12.2). Av samma skäl som anförts i avsnitt 12.3, väljs parametrarna för inrikestransporter inte enbart med ledning av motsvarande inrikestariff utan justeras på samma sätt som k^{20} ton (inr). I dessa beräkningar har k^1 ton (inr) getts värdena t^o = 140 kr och v = 0,21 kr/km.

Resultatet av beräkningarna redovisas i tabellerna 12.8 – 12.10. I detta exempel ligger de flesta kunderna (25 av 34) på Själland, och Köpenhamn är åter den plats som ger lägsta distributionskostnad i regionen (figur 12:18). Det själländska företaget ligger omkring fyra mil från Köpenhams centrum, men denna lokalisering ger endast obetydligt högre distributions-

kostnad. Över huvud taget är variationerna inom Själland små jämfört med tidigare exempel. Detta beror främst på att frakttariffen för denna viktklass har en relativt sett större terminalkostnad än tidigare utnyttjade tariffer.

Även inom Skåne är variationerna mindre i detta exempel. Å andra sidan är Öresunds barriäreffekt betydligt större än tidigare. Orsaken till detta är att de administrativa insatser som krävs för transporter över en nationsgräns är knutna till antalet sändningar snarare än till transportavstånden och de enskilda sändningarnas storlek. Detta förhållande framgår av tabellerna 12.8 – 12.10. Distributionskostnaden påverkas betydligt mindre av övergång till fasta förbindelser och av avgiftssänkningar än i de tidigare exemplen. En avgörande förändring inträffar först i det sista kostnadsalternativet, då kostnadsfunktionen för inrikestransporter kan tillämpas även för leveranser över Öresund.

Liksom i tidigare exempel är den resulterande kostnadsbilden beroende av var en förbindelse placeras (figur 12:19 och 12:20).[1] Förbindelse i norr gynnar det själländska företaget mera än förbindelse i söder. Förbindelse i söder leder i det mest extrema kostnadsalternativet till en omkastning av relationerna mellan de båda företagen. Med sin placering nära ett brofäste i söder kommer det skånska företaget att ligga minst lika bra till som det själländska, trots att större delen av marknaden i detta exempel finns på Själland.

Tabell 12.8 Kostnader för distribution av metallvaror från bästa läge i regionen. Sändningsstorlek: 1 ton

Kostnads-alternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	180	179	180	179
Halv avgift		174	178	174
Ingen avgift		169	173	169
Ingen avgift och ingen gränskontroll		147	151	147

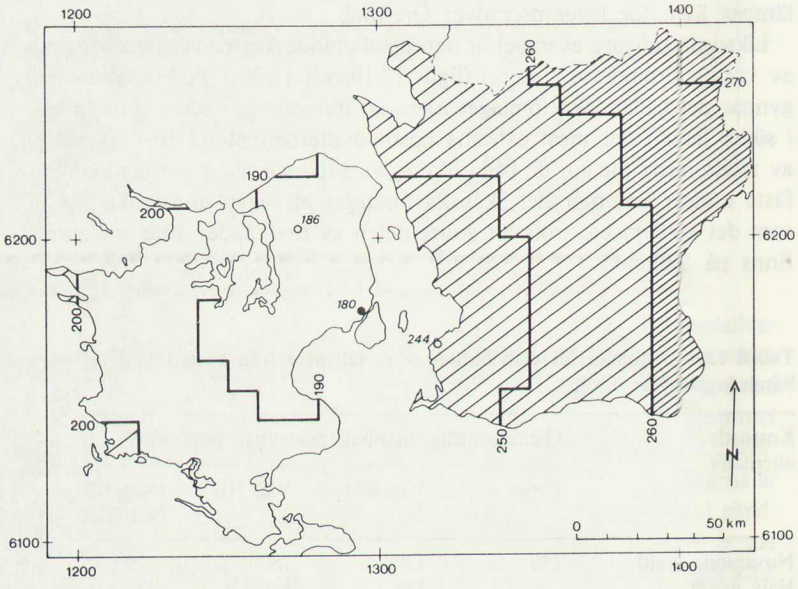
Tabell 12.9 Kostnader för distribution av metallvaror från företag på Själland. Sändningsstorlek: 1 ton

Kostnads-alternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	186	184	185	184
Halv avgift		179	181	179
Ingen avgift		174	175	173
Ingen avgift och ingen gränskontroll		152	153	152

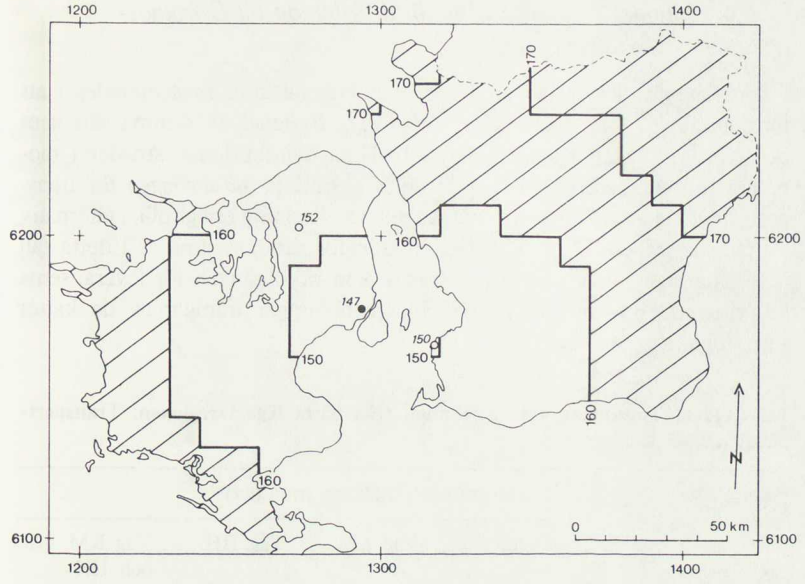
[1] Av utrymmesskäl redovisas endast ett urval kartor.

Tabell 12.10 Kostnader för distribution av metallvaror från företag i Skåne. Sändningsstorlek: 1 ton

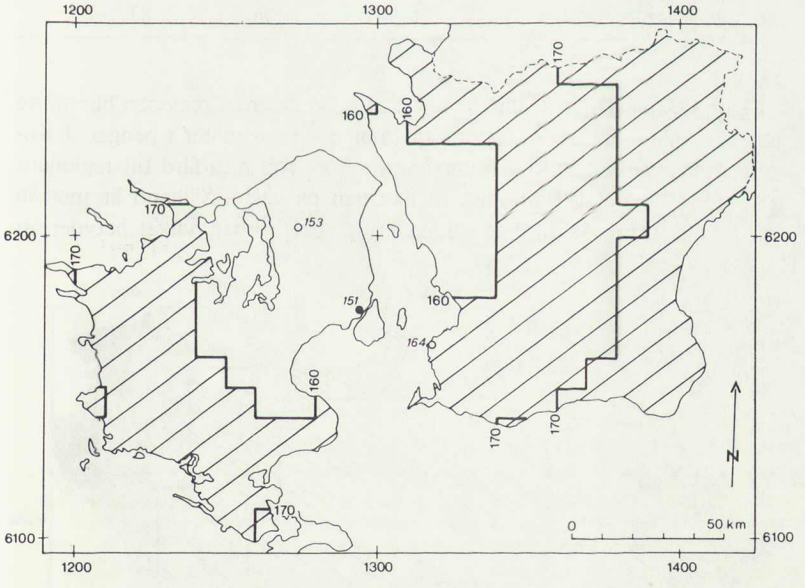
Kostnads-alternativ	Genomsnittlig distributionskostnad (kronor)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Nuvarande avgift	244	241	244	241
Halv avgift		226	240	225
Ingen avgift		210	225	210
Ingen avgift och ingen gränskontroll		150	164	150



Figur 12:18 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Färjor.



Figur 12:19 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg KM, ingen avgift, ingen gränskontroll.



Figur 12:20 Transportkostnadsvariationer kring Öresund. Väg HH, ingen avgift, ingen gränskontroll.

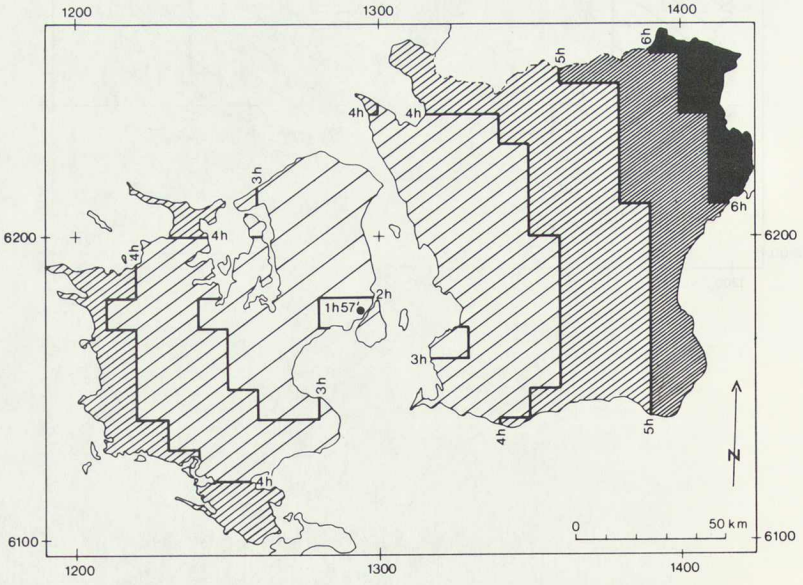
12.4.4 *Exempel IV: Tidsåtgång för distribution till Öresundsregionens befolkning*

I detta avsnitt knyter vi an till de beräkningar som presenterades i ett föregående (12.4.1). Marknaden antas vara fördelad på samma sätt som befolkningen. Men i stället för att beräkna distributionskostnader i monetära termer, baseras analysen i detta avsnitt på *tidsåtgången* för transporter. Den genomsnittliga tidsåtgången per sändning enligt olika alternativ framgår av tabell 12.11. Utgångspunkten för sändningarna är i detta fall det bästa läget, dvs. den punkt från vilken tidsåtgången för leveranserna är minst. Denna punkts läge i olika beräkningar framgår av de kartor som följer (svart prick).

Tabell 12.11 Tidsåtgång vid distribution från bästa läge i regionen. Transporthastighet: 60 km/tim

Förbindelsealternativ	Genomsnittlig tidsåtgång (minuter)			
	Färjor	Väg KM	Väg HH	Väg KM och HH
Bibehållen gränskontroll	117	95	110	91
Ingen gränskontroll		87	106	83

Figur 12:21 visar att skillnaden mellan olika delar av regionen blir större när man mäter transportarbetet i tid mot när man mäter i pengar. I Köpenhamn är genomsnittlig tidsåtgång för tur- och returfärd till regionens befolkning knappt två timmar, medan den på västra Själland är mer än det dubbla. Östra Skåne har värden kring sex timmar, vilket betyder att

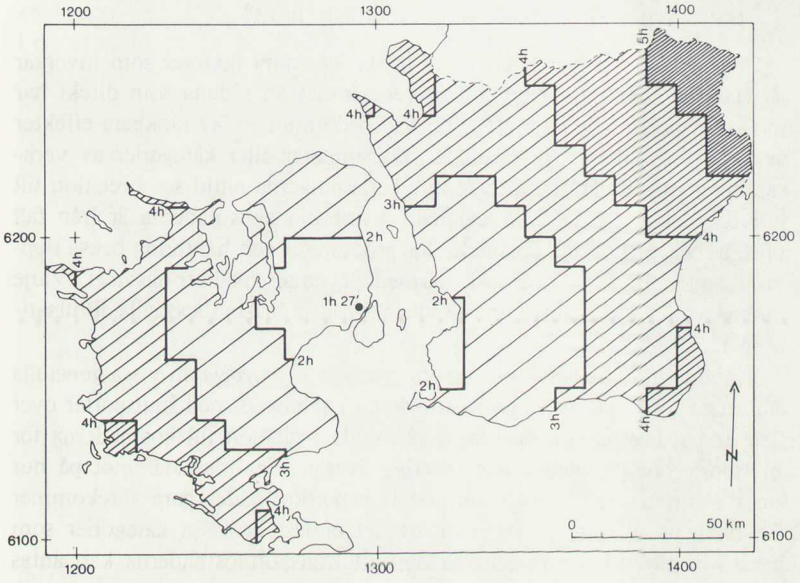


Figur 12:21 Variationer i transporttider kring Öresund. Färjor.

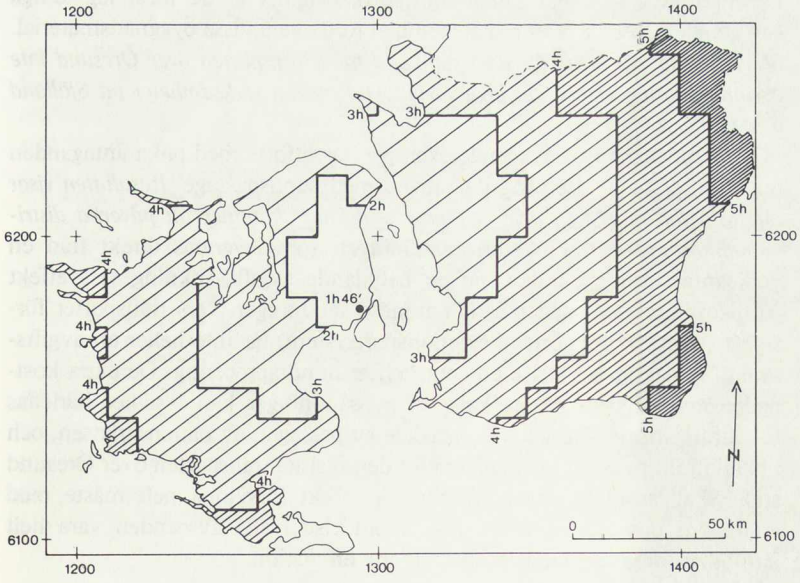
skillnaderna också inom Skåne är större än tidigare. Även Öresunds barriäreffekt blir mer utpräglad. Nivån i Malmö, som har Skånes bästa läge, är femtio procent över Köpenhamns.

När terminaltiderna i samband med passage över Öresund minskar, blir effekterna på den samlade tidsåtgången större än kostnadseffekterna i tidigare exempel (tabell 12:11). Detta gäller dock främst en förbindelse i söder; effekten av förbättringar i norr är snarare mindre än i tidigare exempel. Tendensen till förstärkning av skillnaderna mellan centrum och periferi är också tydligast i detta exempel (figur 12:22 och 12:23).[1]

[1] Som tidigare återges bara ett urval av figurerna.



Figur 12:22 Variationer i transporttider kring Öresund. Väg KM, ingen gränskontroll.



Figur12:23 Variationer i transporttider kring Öresund. Väg HH, ingen gränskontroll.

12.4.5 *Sammanfattning*

Avsikten med modellförsöken i avsnittet 12.4 har varit att undersöka i vilken utsträckning transportkostnaderna för gods varierar mellan olika delar av Öresundsregionen. Speciellt har intresset riktats mot två frågeställningar:

1. Är Öresund från transportkostnadssynpunkt en så betydande barriär, att orsaken till det ringa varubytet mellan näringslivet på Själland och i Skåne kan sökas här?
2. Kommer fasta Öresundsförbindelser att på ett avgörande sätt bryta ner den transportbarriär som eventuellt finns?

I beräkningarna har hänsyn *inte* tagits till andra faktorer som inverkar på valet av lokaliseringsort för en verksamhet än sådana som direkt har med transportmöjligheter att göra. Vid bedömningen av tänkbara effekter av fasta förbindelser för enskilda verksamheter eller kategorier av verksamheter måste därför resultaten av beräkningarna alltid ses i relation till hur betydelsefulla de inomregionala distributionskostnaderna är från fall till fall, och om övriga kostnader för produktion och hantering också uppvisar regionala variationer och därmed påverkar lokaliseringsvalet. Varje företag och varje bransch måste alltså ses utifrån sina speciella förutsättningar.

Resultaten av de beräkningar som gjorts är så *entydiga* att vissa generella slutsatser torde kunna dras. Kostnaderna i samband med transporter över Öresund i dagens situation är stora, sedda i relation till kostnaderna för transporter inom Danmark respektive Sverige. Ser man däremot på hur stora transportavstånd och därmed transportkostnader som förekommer för olika produkter, finner man att det endast är vissa kategorier som har så begränsade marknadsområden att transportkostnaderna kan antas ha avgörande betydelse för möjligheterna att konkurrera över Öresund. De produkter som har sådan transportkänslighet är de mest lågvärdiga och standardiserade. Det bästa exemplet torde vara vissa byggnadsmaterial. *Slutsatsen är att kostnaderna i samband med transporten över Öresund inte ensamma kan förklara det låga varuutbytet mellan verksamheter på Själland och i Skåne.*

Beräkningarna i ovanstående exempel har utförts med olika antaganden om avgifter och tidsåtgång i samband med sundspassage. *Resultaten visar att fasta förbindelser i mycket liten utsträckning kommer att påverka distributionskostnaderna.* För större sändningar, som levereras direkt från en verksamhet till en annan, får en betydande avgiftssänkning viss effekt på distributionskostnaderna. För mindre sändningar, vars transporter försiggår i mera komplicerade samtransportsystem, får inte heller en avgiftssänkning någon betydelse ens om den är hundraprocentig. De extra kostnader som drabbar denna kategori av sändningar kan i stället härledas till administrativa insatser förorsakade av passagen av nationsgränsen, och i relation till dessa är kostnaderna för den fysiska transporten över Öresund små. Skall sundets transporthämmade effekt försvinna helt måste med andra ord passagen över en fast förbindelse i alla avseenden vara helt jämförbar med en landtransport inom en nation.

Även om de kostnadsminskningar som kan bli följden av fasta förbindelser är små, varierar de dock med verksamheternas lokalisering i regionen. För alla företag som har kunder på andra sidan Öresund minskar transportkostnaderna, men minskningen blir störst för företag som är belägna i närheten av Öresund. Detta innebär att skillnaderna mellan regionens centrala delar nära Öresund och de mera glest befolkade östra och västra delarna ökar med fasta förbindelser. *Förbättrade transportmöjligheter gynnar centrum på periferins bekostnad.*

En jämförelse mellan vägförbindelse Köpenhamn-Malmö och Helsingör-Helsingborg visar att *en förbindelse i söder får större regional betydelse än en förbindelse i norr.* Relativt sett fördelar sig kostnadsminskningarna olika i de båda alternativen. Förbindelse i norr förbättrar kostnadsläget på nordöstra Själland och i nordvästra Skåne, medan förbindelse i söder närmast förstärker den nuvarande bilden, där lokaliseringar i närheten av Köpenhamn och Malmö är mest attraktiva för verksamheter med betydande inomregional distribution.

Beräkningarna av genomsnittlig *tidsåtgång* för leverans från olika delar av regionen ger ett resultat som på flera punkter liknar kostnadsberäkningarnas. Tidsskillnaden mellan olika delar av regionen och de skilda effekterna av förbindelse i norr och i söder motsvarar kostnadsskillnaderna. Däremot blir *minskningen i tidsåtgång relativt sett större än minskningen i transportkostnad.* Det bör dock i detta sammanhang observeras att tidsberäkningarna utförs för en "genomsnittssituation". Färjetrafikens bindning till tidtabeller gör att transportmöjligheterna ständigt varierar, och verksamheter har förmodligen olika möjligheter att utnyttja sådana variationer. Denna aspekt på transportmöjligheterna berörs närmare i ett senare avsnitt.

12.5 Marknadsuppdelning och lokalisering kring Öresund

Hittills har alla transportberäkningar gällt varudistribution från *ett enda verksamhetsställe* i skilda lägen inom Öresundsregionen. I detta avsnitt utförs motsvarande beräkningar under antagande om att *flera verksamhetsställen* distribuerar samma produkt och därvid delar upp regionen mellan sig i avgränsade marknadsområden. Syftet med beräkningarna är att visa

- från distributionskostnadssynpunkt gynnsammaste marknadsuppdelning och lokalisering vid distribution från flera enheter,
- effekterna på distributionskostnaderna av fasta Öresundsförbindelser,
- i vilken utsträckning förändrade kostnader påverkar marknadsuppdelning och lokalisering kring Öresund.

Beräkningarna utförs med samma antaganden om förbindelser och avgifter som i föregående avsnitt. I beräkningarna antas leveranser ske från två, tre, fyra, fem eller sex verksamhetsställen. Resultatet redovisas dels i *tabell* över genomsnittlig distributionskostnad i olika fall, dels i *kartor* som för olika situationer visar marknadsuppdelning och lokalisering. I ett inledande avsnitt redogörs först kortfattat för beräkningsmetoden. Därefter redovisas resultat av beräkningar av genomsnittliga transportkostnader och transporttider vid distribution till regionens befolkning.

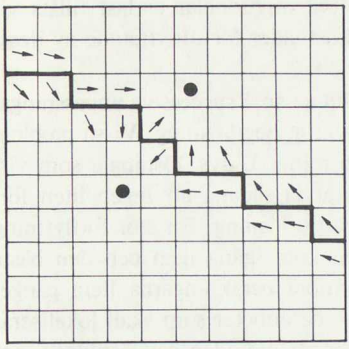
12.5.1 *Metod*

Beräkningsmetoden bygger på samma modell för beräkning av transportavstånd och transportkostnader mellan rutor som beskrivits i avsnitt 12.3. Med utnyttjande av denna modell gick vi i avsnitt 12.4 systematiskt från ruta till ruta över hela modellområdet och beräknade i varje punkt kostnaden för att genomföra ett givet leveransprogram. I det följande är avsikten att bestämma den lägeskombination av ett givet antal distribuerande enheter som ger lägsta sammanlagda distributionskostnad. Metoden omfattar två moment: lokalisering av de distribuerande enheterna samt uppdelning av marknaden mellan dessa enheter.

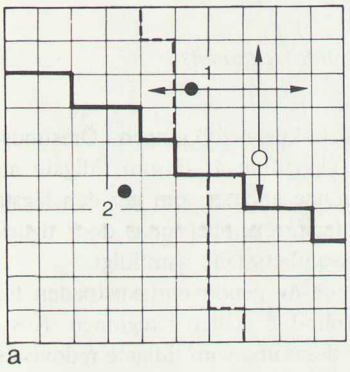
Varje ruta i modellområdet skall erhålla leveranser från den enhet som ger lägst transportkostnad och alltså hänföras till denna enhets omland eller distributionsområde. Vi utgår från en given kombination av lokaliseringar för de enheter som ingår i beräkningen. För den första rutan i modellområdet beräknas kostnaden för leverans från var och en av de lokaliserade enheterna, och rutan tillordnas därefter den enhet som visar sig ge lägst kostnad. Därpå upprepas denna beräkning för ruta nummer två i modellområdet och så vidare, till dess att alla rutor hänförts till någon av de distribuerande enheterna. Efter denna procedur beräknas den sammanlagda kostnaden för distribution från de två enheterna till respektive marknadsområde. Figur 12:24 visar ett exempel med två distribuerande enheter.

Det finns ingen metod för att direkt bestämma en optimal kombination av lokaliseringar för de distribuerande enheterna. Man måste i stället på måfå välja tänkbara lägen för enheterna, genomföra marknadsuppdelningen, beräkna kostnaden för denna lägeskombination, och därefter göra successiva förflyttningar av en av enheterna i olika riktningar. Genom att efter varje sådan förflyttning på nytt beräkna distributionskostnaden och avgöra om förflyttningen ledde till en ökning eller minskning, kan man söka sig fram till en lokalisering för denna enhet som är optimal, förutsatt att övriga enheter ligger fast. Därefter utförs motsvarande sökprocess med var och en av de övriga enheterna. När dessa i sin tur förflyttas, påverkas emellertid den första enhetens omland, och sökprocessen måste därför upprepas för samtliga enheter till dess att inga förskjutningar längre leder till sänkt distributionskostnad.

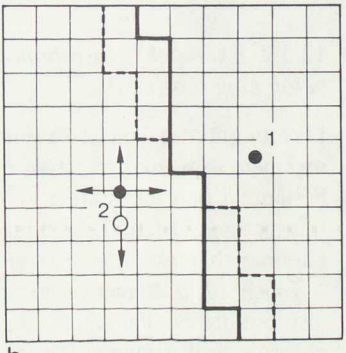
Figur 12:25 visar schematiskt hur sökandet efter en optimal lokaliseringskombination för två enheter kan te sig. I figur *a* har två distributionsenheter placerats ut. Först prövas förflyttning av enhet ett (fylld symbol) västerut, vilket visar sig leda till ökad transportkostnad, och därefter österut, varvid transportkostnaden minskar vid de två första stegen. Därpå prövas på samma sätt förflyttning norrut (ingen kostnadsminskning) och söderut (minskning vid de två första stegen). När förflyttning av enhet ett prövats i alla riktningar, fasthålls enheten i det bästa läget (ofylld symbol), varefter lokaliseringen av enhet två testas på motsvarande sätt (figur *b*). I nästa omgång (figur *c*) flyttas båda enheterna på nytt i alla riktningar, men utan att den samlade transportkostnaden i något fall minskar. En optimal lokaliseringskombination har uppnåtts. Samma procedur tillämpas för ett stort antal enheter. Denna heuristiska lösningsmetod är möjlig tack vare datorernas stora snabbhet.



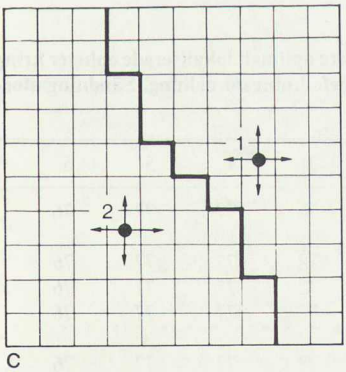
Figur 12:24 Marknadsuppdelning mellan två enheter.



a



b



c

Figur 12:25 Sökprocedur för två enheter.

Program för lokaliseringsberäkningar av denna typ, s. k. multipel lokalisering, finns beskrivna t. ex. i Törnqvist (1963) och Nordbeck-Rystedt (1972). Föreliggande beräkningar skiljer sig från dessa med avseende på sättet att beräkna avstånd och transportkostnader. Tidigare metoder sätter transportavstånden mellan rutor i modellområdet lika med fågelvägsavstånden uppräknade med vissa förlängningskonstanter. I föreliggande studie beaktas däremot vissa naturliga transporthinder, dels genom att avstånden inom varje regionalhalva mäts runt vikar och bukter, dels genom

att transporter mellan modellområdets två huvuddelar endast tillåts via vissa passager. Dessutom tas särskilda kostnader för utnyttjande av dessa passager med i transportkostnadskalkylen.

En metod av denna typ, som med hjälp av små successiva anpassningar söker sig mot en bästa lösning, har en viktig begränsning. Vissa problem som behandlats kan ha så kallade lokala minima, dvs. lösningar som visserligen inte är de bästa tänkbara men ändå sådana att ingen liten förflyttning av någon enhet leder till en bättre lösning. En stor förflyttning skulle däremot leda till att sökprocessen kom igång igen och den bästa lösningen uppnåddes. Genom att genomföra beräkningarna flera gånger och därvid välja olika utgångspunkter för de enheter som skall lokaliseras kan man dock gardera sig mot risken för att metoden ger lösningar som inte är globala.

12.5.2 *Exempel I: Distribution till Öresundsregionens befolkning (kostnad)*

Liksom i räkneexemplet i avsnitt 12.4.1 betraktas befolkningen i Öresundsregionen som en hypotetisk marknad. Uppgiften är liksom tidigare att bestämma den lokalisering av distribuerande enheter som ger den lägsta transportkostnaden. Till skillnad från tidigare exempel antas dock distributionen här ske från mer än ett verksamhetsställe samtidigt.

Tabell 12.12 återger en sammanställning av genomsnittskostnaden för distribution av sändningar om 20 ton från 1–6 ställen i regionen. Kostnaderna för distribution från en enhet är desamma som tidigare redovisats i tabell 12:4. Då avsikten är att jämföra kostnaderna i olika situationer,

Tabell 12.12 Kostnader för distribution från flera optimalt lokaliserade enheter kring Öresund (index). Kundfördelning: regionens befolkningsfördelning. Sändningsstorlek: 20 ton

Antal utbudspunkter	1	2	3	4	5	6
Färjor	100	79	78	77	77	76
Väg KM						
nuvarande avgift	99	79	78	77	77	76
halv avgift	93	79	78	77	77	76
ingen avgift	86	79	78	77	77	76
ingen avgift och ingen gränskontroll	82	79	78	77	77	76
Väg HH						
nuvarande avgift	100	79	78	77	77	76
halv avgift	96	79	78	77	77	76
ingen avgift	89	79	78	77	77	76
ingen avgift och ingen gränskontroll	85	79	78	77	77	76
Väg KM och HH						
nuvarande avgift	99	79	78	77	77	76
halv avgift	92	79	78	77	77	76
ingen avgift	86	79	78	77	77	76
ingen avgift och ingen gränskontroll	81	79	78	77	77	76

har värdena i tabellen uttryckts i indexform. De olika lägena för 1–6 enheter framgår av figurerna 12:26–12:37. En förteckning över alla dessa figurer finns i tabell 12:13.

Tabell 12.13 Förteckning över de figurer som illustrerar beräkningsexemplen i tabell 12.12

Antal utbudspunkter	1	2	3	4	5	6
Färjor	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
Väg KM						
nuvarande avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
halv avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
ingen avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
ingen avgift och ingen gränskontroll	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
Väg HH						
nuvarande avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
halv avgift	12:32	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
ingen avgift	12:32	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
ingen avgift och ingen gränskontroll	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37
Väg KM och HH						
nuvarande avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
halv avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
ingen avgift	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
ingen avgift och ingen gränskontroll	12:26	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37

Färjor

Köpenhamn (figur 12:26) är den gynsammaste lokaliseringsorten vid distribution från ett verksamhetsställe (distributionskostnad 972 kr eller index = 100 i tabell 12.12). Om distributionen i stället sker från två ställen i regionen kan distributionskostnaden sänkas med en femtedel. Denna kostnadssänkning uppnås, när en enhet lokaliseras i Köpenhamns västra utkant (ungefär vid Glostrup) och en andra enhet i trakten av Lund (figur 12:27). Samtliga kunder på Själland får då leveranser från Köpenhamn och kunder i Skåne från Lund, varför inga leveranser över Öresund förekommer. I figurerna har de marknadsområden som får leveranser från enheter i Skåne skrafferats. De siffor som finns i cirklarna (Köpenhamn och Lund) visar hur många procent av marknaden som täcks från respektive enhet.

När en tredje distribuerande enhet införs blir den ytterligare kostnadsminskningen mycket liten (tabell 12.12). Den tredje enheten lokaliseras till Ringsted samtidigt som enheten i Köpenhamn flyttas mot nordost (ungefär till Gentofte, figur 12:28). Själland delas i två marknadsområden, varvid ungefär tre fjärdedelar av kunderna får leveranser från Köpenhamn och en fjärdedel från Ringsted. Inte heller i detta fall sker några leveranser över Öresund, varför lokaliseringsbilden i Skåne förblir opåverkad.

Vid införandet av en fjärde enhet blir också Skåne uppdelat i två marknadsområden. Den fjärde enheten hamnar i trakten av Klippan i nordvästra

Skåne, samtidigt som den tidigare enheten i Lund flyttas till Malmö (figur 12:29). Gränsen mellan marknadsområdena går ungefär i jämnhöjd med Landskrona och delar Skåne i en nordlig och en sydlig del. Den södra innehåller något fler kunder än den norra, 19 respektive 14 procent (se talen i cirklarna). Det kan i detta sammanhang nämnas att en lokalisering av den fjärde enheten till trakten av Kristianstad i stället för till Klippan och en uppdelning av Skåne längs länsgränsen ger en distributionskostnad som ligger mycket nära den optimala (index = 77 i tabell 12.12). Den fjärde enheten minskar den totala distributionskostnaden för Skåne med 3,3 procent om den placeras i Klippan och med 3,1 procent om den placeras väster om Kristianstad.

För att kompensera de långa transportavstånden till kunderna i Skånes nordöstra delar har Skåne erhållit två av fyra distributionsenheter, trots att endast en tredjedel av kunderna finns här. Också den femte enheten hamnar öster om Öresund, i rutan väster om Kristianstad (figur 12:30). Den nya enheten övertar de östra delarna av de båda tidigare marknadsområdena, samtidigt som den fjärde enheten flyttas från Klippan till en position öster om Helsingborg. Effekten på den sammanlagda distributionskostnaden blir mycket liten i detta exempel (tabell 12.12).

En sjätte distributionsenhet hamnar på Själland i trakten av Birkeröd, samtidigt som enheten i norra Köpenhamn flyttas till Köpenhamns centrum (figur 12:31). Trots att två enheter nu ligger ganska nära varandra i den mest tätbefolkade delen av regionen, försörjer enheten i Köpenhamn själv mer än en tredjedel av regionens befolkning.

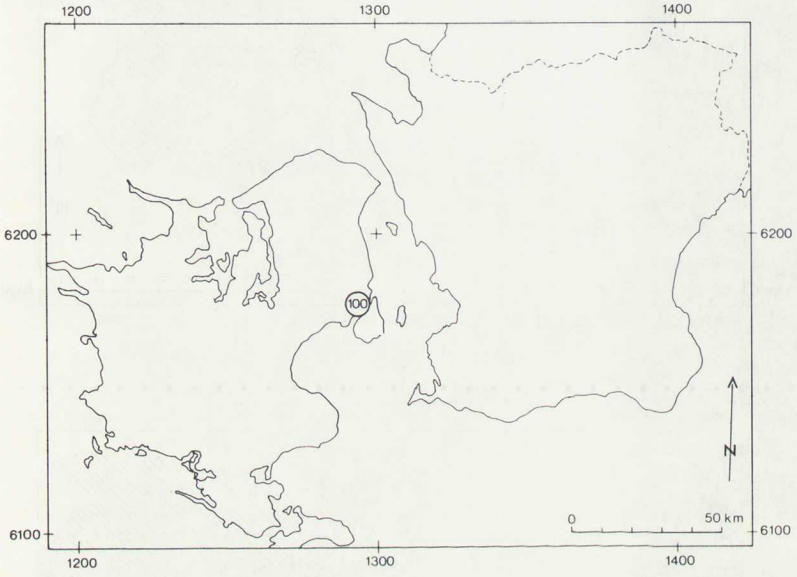
Hittills genomförda beräkningar utgår från nuvarande situation med färjeförbindelser över Öresund. Beräkningarna visar, att det från distributionskostnadssynpunkt inte finns förutsättningar för en marknadsuppdelning som bygger på transporter över sundet. *Så snart man laborerar med mer än en enhet, bildar sundet gräns mellan skånska och själländska marknadsområden.* En distributionsorganisation med två eller flera enheter leder till en klart lägre distributionskostnad än en med ett distributionsställe i regionen.

Vägförbindelse Köpenhamn – Malmö

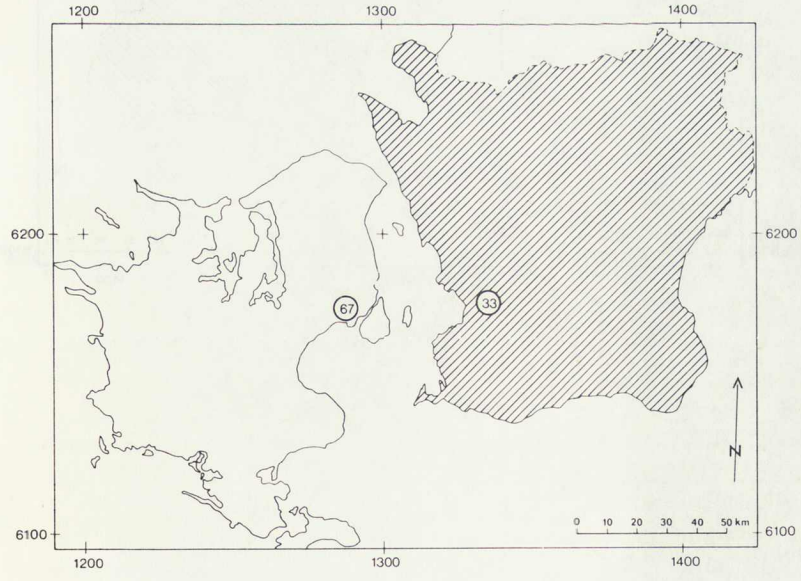
Hur påverkas då denna situation av fasta förbindelser? Det framgår av den sammanställning som finns i tabell 12.12 Vid distributionen från en enhet sjunker kostnaderna från 100 till mellan 82 och 99 beroende på avgifternas storlek. Lokaliseringsbilden påverkas inte alls. Vid distribution från mer än en enhet kommer *varken lokaliseringsbild eller kostnader att påverkas.* Inte ens i det mest gynnsamma avgiftsalternativet är det lönsamt att lokalisera distributionsenheterna på ett sätt som förutsätter transporter över Öresund. *Marknadsområden och lokaliseringar överensstämmer helt med figurerna 12:26–12:31.*

På en punkt medför dock vägförbindelse Köpenhamn-Malmö en förändring. Kostnadsskillnaden mellan organisationer med en respektive två distributionsenheter blir mindre, ju bättre förbindelserna över sundet är. I nuvarande situation är distributionskostnaden 27 procent högre för organisationer med en i stället för två enheter. Med vägförbindelse och hal-

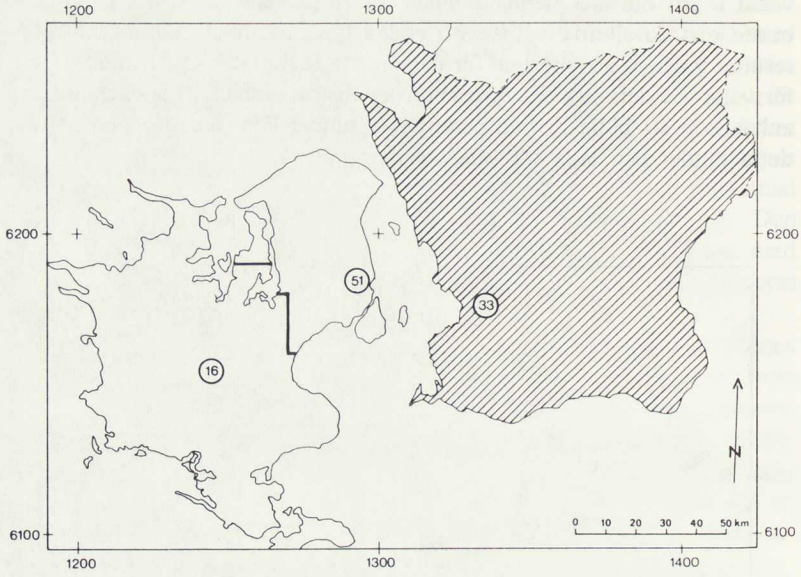
verad avgift minskar denna skillnad till 18 procent, och i det gynnsammaste kostnadsalternativet återstår endast fyra procent av skillnaden. Detta resultat tyder på att Öresund för närvarande utgör ett transporthinder som försvårar en definitiv koncentration av distributionen i regionen till en enhet, och att billigare transporter över sundet kan undanröja en del av detta hinder och leda till *ökad koncentration.*



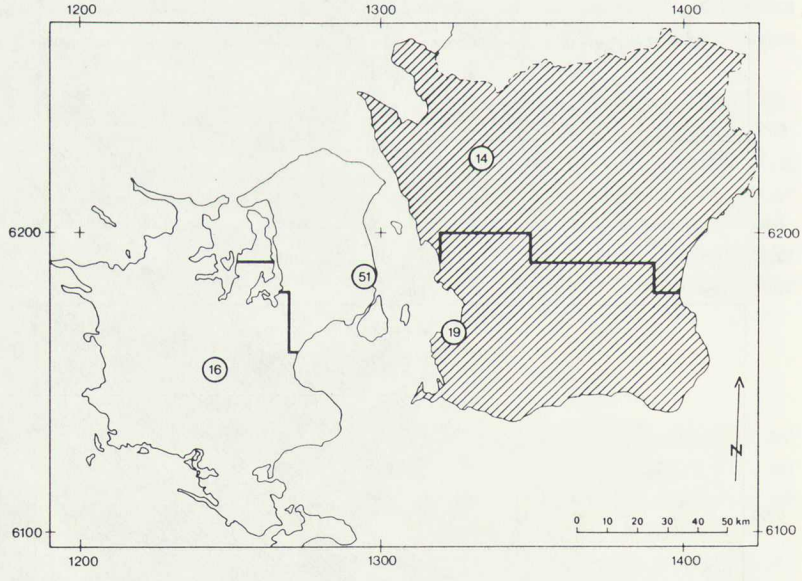
Figur 12:26 Lokalisering av en enhet. Färjor eller väg KM.



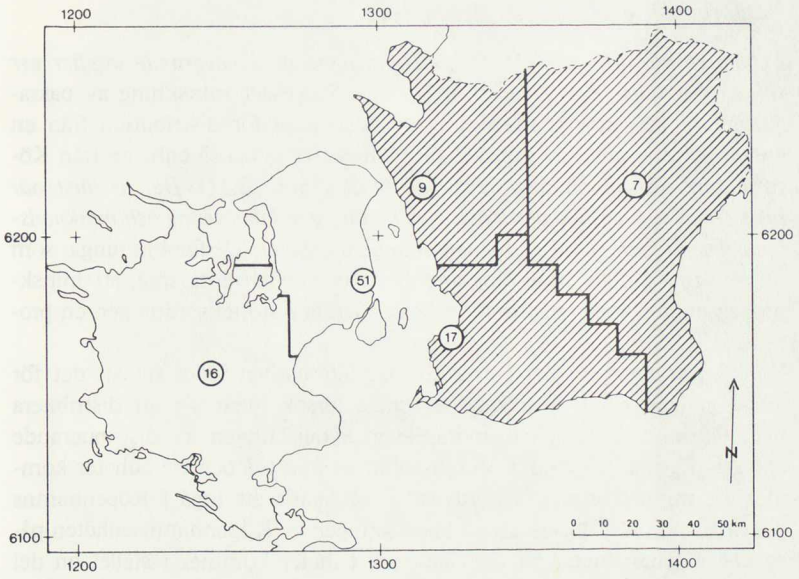
Figur 12:27 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan två enheter. Färjor eller väg KM.



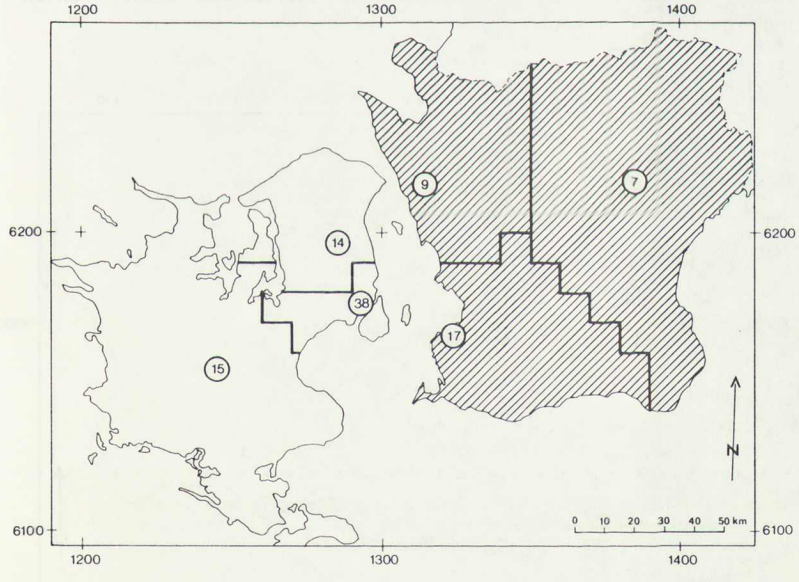
Figur 12:28 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan tre enheter. Färjor eller väg KM.



Figur 12:29 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan fyra enheter. Färjor eller väg KM.



Figur 12:30 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan fem enheter. Färjor eller väg KM.

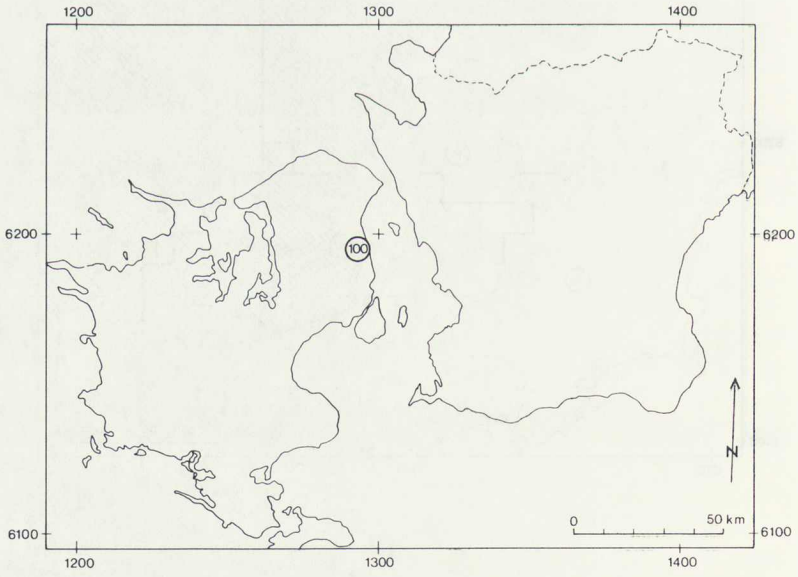


Figur 12:31 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan sex enheter. Färjor eller väg KM.

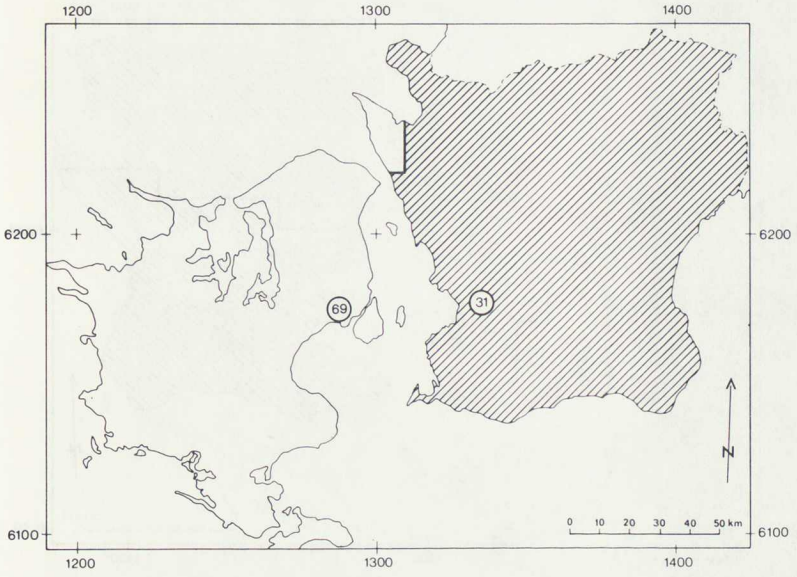
Vägförbindelse Helsingör–Helsingborg

Enbart en vägförbindelse Helsingör-Helsingborg med nuvarande avgifter ger varken kostnads- eller lokaliseringseffekter. Successiv minskning av passageavgiften ger en viss minskning av kostnaden för distribution från en enhet, och när avgiften minskat till hälften flyttas också enheten från Köpenhamns västra till dess norra utkanter (figur 12:32). *Det är först när såväl avgift som gränskontroll helt eliminerats, som lokalisering och marknadsuppdelning påverkas vid distribution från flera enheter.* De förskjutningar som uppkommer i detta beräkningsalternativ är emellertid så små, att minskningen av den totala distributionskostnaden är i storleksordningen en promille.

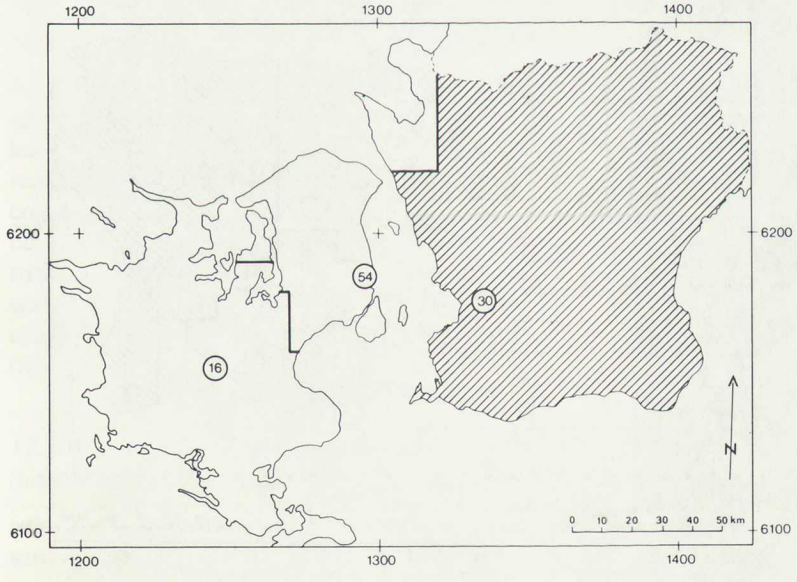
Förskjutningarna i det lägsta kostnadsalternativet leder till att det för första gången bland hittills presenterade försök lönar sig att distribuera över Öresund. I detta fall ändras även lokaliseringen av distribuerande enheter (figur 12:33–12:37). Vid distribution från två och tre enheter kommer ett mindre område i nordvästligaste Skåne att ingå i Köpenhamns marknadsområde, dock utan att lokaliseringen av Köpenhamnsenheten påverkas. I fallen med fyra, fem och sex enheter kommer i stället en del av nordöstra Själland att föras till enheten i nordvästra Skåne. Därvid flyttas den lämpligaste punkten för lokalisering av denna enhet närmare Helsingborg. I några fall flyttas också enheten i Köpenhamn söderut och enheten i Malmö österut.



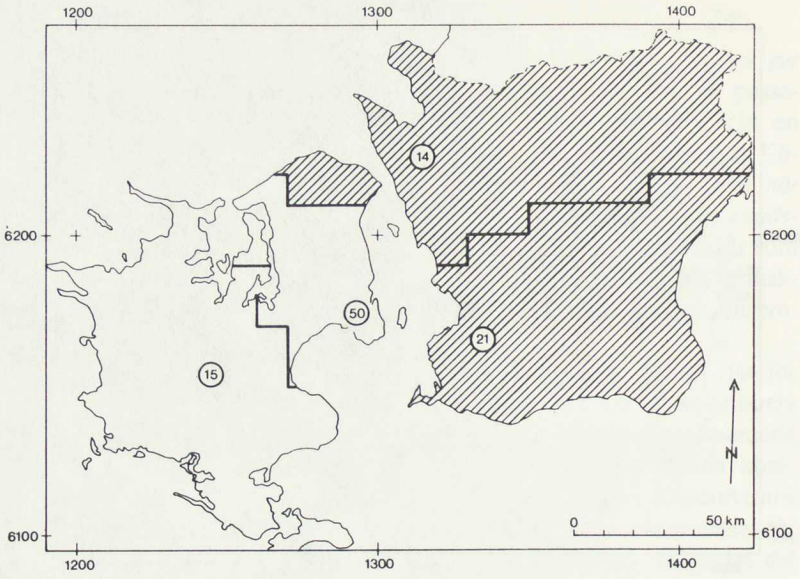
Figur 12:32 Lokalisering av en enhet. Väg HH. (Se tab 12.13).



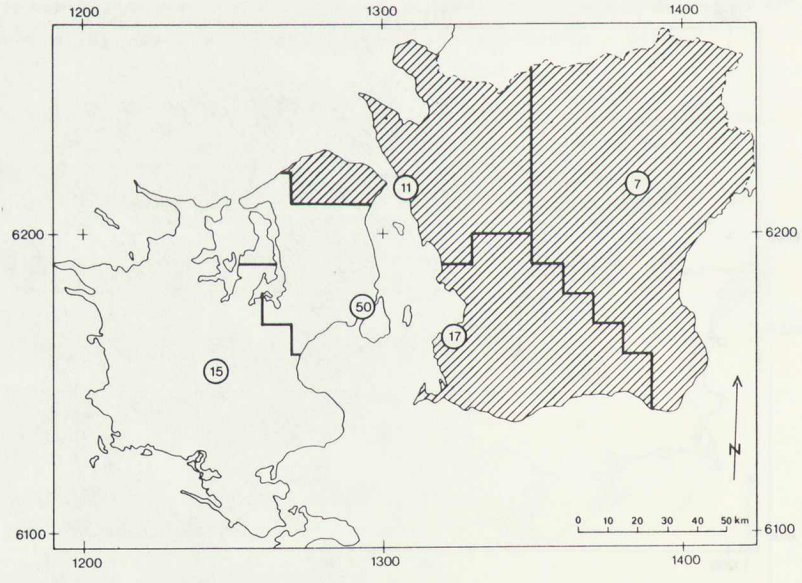
Figur 12:33 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan två enheter. Väg HH. (Se tab 12.13).



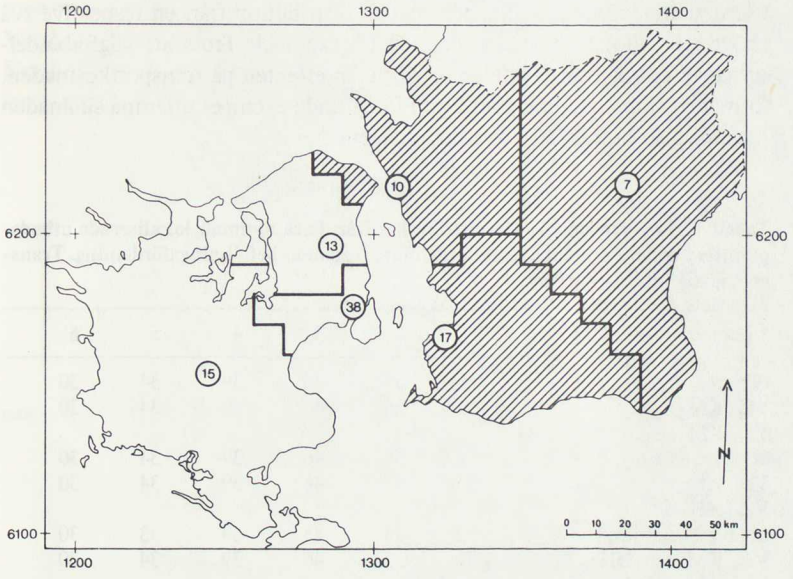
Figur 12:34 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan tre enheter. Väg HH. (Se tab 12.13).



Figur 12:35 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan fyra enheter. Väg HH. (Se tab 12.13).



Figur 12:36 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan fem enheter. Väg HH. (Se tab 12.13).



Figur 12:37 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan sex enheter. Väg HH. (Se tab 12.13).

Vägförbindelser Köpenhamn–Malmö och Helsingör–Helsingborg i kombination

När förbindelserna i norr och söder kombineras med varandra blir kostnadseffekten något större än i fallet med förbindelse enbart i söder. Effekten på lokaliseringsval och marknadsuppdelning blir olika för situationer med en respektive flera enheter. När båda förbindelserna kombineras stannar en ensam enhet kvar i Köpenhamns centrum (figur 12:26) och flyttar inte norrut som i fallet med förbindelse enbart i norr (figur 12:32). När distributionen sker från flera enheter slår däremot den norra förbindelsens effekt på lokaliseringen igenom. När avgift och gränskontroll elimineras erhålles därför samma utfall som i exemplet med förbindelse enbart i norr (figur 12:33–12:37).

12.5.3 *Exempel II: Distribution till Öresundsregionens befolkning (tidsåtgång)*

I föregående exempel bestämdes den lokalisering av distribuerande enheter som gav lägsta möjliga kostnad för distribution till kunder i Öresundsregionen. På motsvarande sätt bestäms i detta avsnitt den lokalisering som ger *lägsta möjliga tidsåtgång* för transporter till en sådan kundfördelning. Förutsättningarna när det gäller transporthastighet och tidsåtgång i samband med passage över Öresund är samma som i avsnitt 12.4.4.

Resultaten av beräkningarna redovisas i tabell 12:14. Vid jämförelse med tabell 12.12 i föregående avsnitt framgår, liksom i avsnitt 12.4, att *fasta förbindelser får större effekt på transporttiderna än på transportkostnaderna.* På motsvarande sätt föreligger större skillnader i transporttid än i transportkostnad mellan distributionsorganisationer med olika antal distribu-

tionsenheter. Särskilt skillnaden mellan distribution från en respektive två enheter är anmärkningsvärt stor i detta exempel. Trots att vägförbindelsernas effekt på transporttiden är större än effekten på transportkostnaden, förmår de inte i lika hög grad som i föregående exempel utjämna skillnaden mellan distribution från en och två enheter.

Tabell 12.14 Transporttid vid distribution från flera optimalt lokaliserade utbudspunkter i regionen (index). Kundfördelning: regionens befolkningsfördelning. Transporthastighet: 60 km/tim

Antal utbudspunkter	1	2	3	4	5	6
Färjor	100	55	46	39	34	30
Väg KM	81	55	46	39	34	30
Väg KM utan gränskontroll	74	55	46	39	34	30
Väg HH	95	55	46	39	34	30
Väg HH utan gränskontroll	92	55	45	39	33	30
Väg KM och HH	78	55	46	39	34	30
Väg KM och HH utan gränskontroll	71	55	45	39	33	30

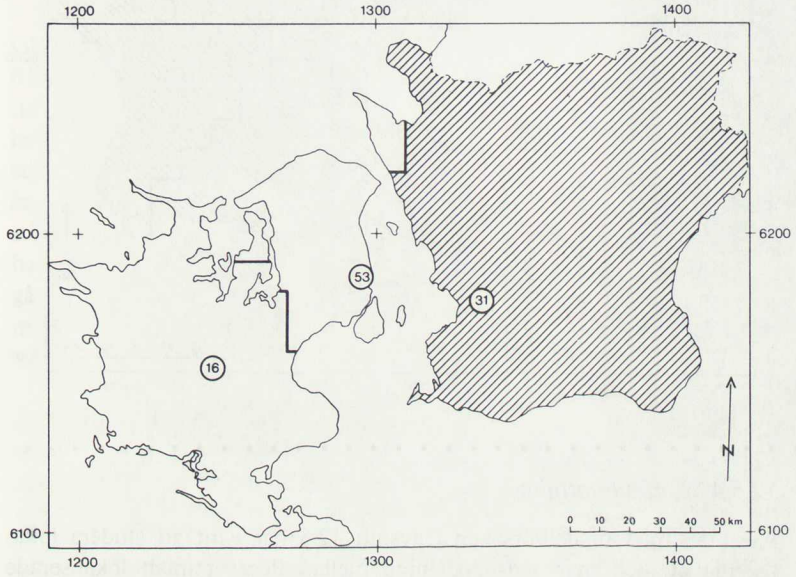
Tabell 12.15 Förteckning över de figurer som illustrerar beräkningensexemplen i tabell 12.14

Antal utbudspunkter	1	2	3	4	5	6
Färjor	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
Väg KM	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
Väg KM utan gränskontroll	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31
Väg HH	12:26	12:27	12:38	12:29	12:40	12:31
Väg HH utan gränskontroll	12:26	12:33	12:34	12:39	12:36	12:37
Väg KM och HH	12:26	12:27	12:38	12:29	12:40	12:31
Väg KM och HH utan gränskontroll	12:26	12:33	12:34	12:39	12:36	12:37

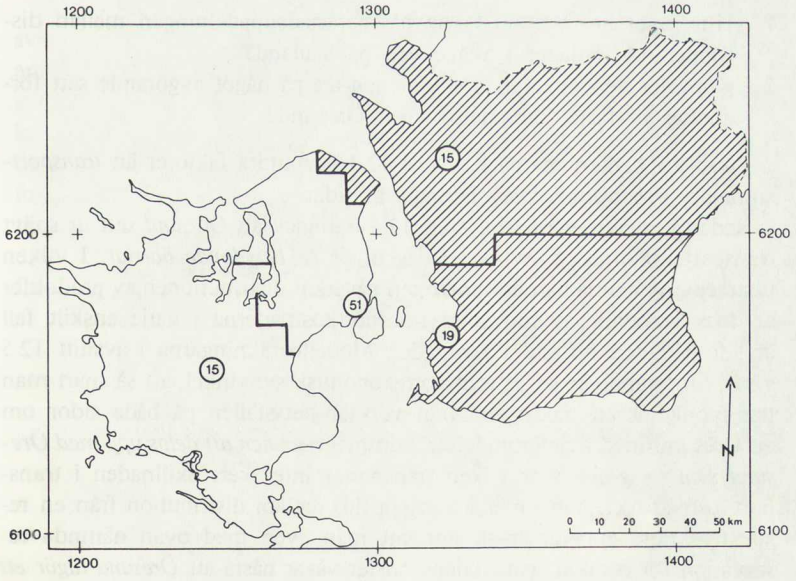
I nuvarande situation med färjeförbindelser är den lokalisering av utbudspunkterna som ger lägsta distributionskostnad också optimal från transporttidssynpunkt. De resulterande kartbilderna blir alltså desamma i detta exempel som i det föregående (figur 12:26–12:31), trots att den senare kostnadsfunktionen inte innehåller någon fast del som är oberoende av vägsträcka eller överfart.

Också när antaganden om fasta förbindelser införs i beräkningarna, blir resultaten snarlika de tidigare (se översikten i tabell 12.15). Vägförbindelse i söder med eller utan gränskontroll påverkar inte lokaliseringsbilden. Figurerna 12:26–12:31 gäller även i detta fall. Vägförbindelse i norr ger nya kartbilder i fallen med tre och fem utbudspunkter (figur 12:38 och 12:40). Vägförbindelse i norr och slopad gränskontroll ger förändringar i fallen

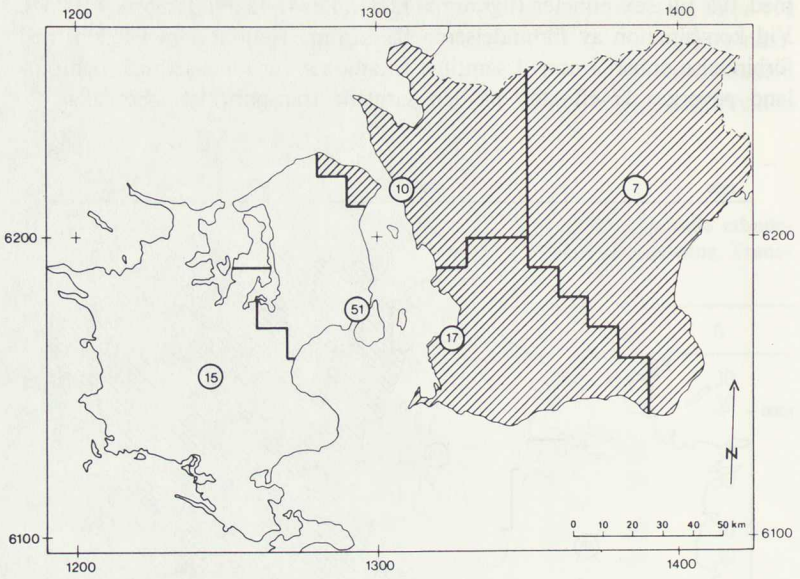
med två till sex enheter (figurerna 12:33, 12:34, 12:39, 12:36 och 12:37). Vid kombination av förbindelserna fås samma resultat som i fallen med förbindelse enbart i norr. I samtliga situationer där lokaliseringar och omland påverkas är effekten på den samlade transporttiden obetydlig.



Figur 12:38 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan tre enheter. (Se tab 12.15).



Figur 12:39 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan fyra enheter. (Se tab 12.15).



Figur 12:40 Lokalisering av och marknadsuppdelning mellan fem enheter. (Se tab 12.15).

12.5.4 *Sammanfattning*

Avsikten med modellförsöken i avsnitt 12.5 har varit att studera lokalisering av och marknadsuppdelning mellan flera optimalt lokaliserade verksamhetsställen i Öresundsregionen. Intresset har särskilt riktats mot följande frågeställningar:

1. Hur inverkar Öresund i dag på marknadsuppdelningen mellan distribuerande enheter i Skåne och på Själland?
2. Kommer den nuvarande situationen att på något avgörande sätt förändras av fasta förbindelser över Öresund?

Liksom i beräkningarna i avsnitt 12.4 har andra faktorer än *transportkostnader och transporttider* lämnats åt sidan.

Redan i beräkningarna i avsnitt 12.4 framgick att *Öresund* sett ur snävt transportekonomisk synvinkel i dag utgör *en betydande barriär*. I vilken utsträckning denna barriär i praktiken påverkar distributionen av produkter är dock beroende av hur stora transportkostnaderna i varje enskilt fall är i förhållande till andra kostnader. Modellberäkningarna i avsnitt 12.5 visar, fortfarande ur snävt transportekonomisk synvinkel, att så snart man har möjlighet att distribuera från verksamhetsställen på båda sidor om ett Öresund med färjeförbindelser, kommer *regionen att delas upp med Öresund som en gräns* över vilken transporter inte sker. Skillnaden i transportkostnad (och ännu mer i transporttid) mellan distribution från en respektive flera enheter är så stor, att man även med ovan nämnda reservation för beräkningsmetodens brister vågar påstå att *Öresund utgör ett konkurrenshinder* för åtskilliga produkter. Företag som distribuerar sådana produkter och som har marknad på båda sidor om sundet torde ha svårt att leverera till hela regionen från ett enda verksamhetsställe.

Hur förändras då denna bild när man antar att vägförbindelser etableras över Öresund? *Vägförbindelser med avgifter på samma nivå som nuvarande färjeavgifter påverkar inte bilden över huvud taget, vare sig med avseende på kostnader eller på marknadsuppdelning och lokalisering. Först när förbindelser kombineras med betydande avgiftssänkningar får de någon betydelse i dessa avseenden.*

Betydande avgiftssänkningar på Öresundsförbindelserna ger två effekter. Den viktigaste är den minskade skillnaden mellan kostnaderna för distribution från ett respektive flera verksamhetsställen. En sådan minskning kan leda till att organisationer som av transportkostnadsskäl behövt två verksamhetsställen i regionen hädanefter kan koncentrera verksamheten till ett ställe. *Fasta förbindelser kommer därför sannolikt att i vissa fall leda till ökad koncentration.* Den minskade skillnaden innebär också att verksamhetsställen som ingår i konkurrerande organisationer och som för närvarande har lägesmonopol i sin halva av regionen erhåller ökade möjligheter att gå in på varandras marknader, med de fördelar och nackdelar detta bär med sig. *Fasta förbindelser kommer därför sannolikt också att i vissa fall leda till ökad konkurrens.*

Den andra effekten uppstår endast om förbindelsen placeras i det norra läget. En vägförbindelse Helsingör-Helsingborg med låga eller inga avgifter leder till sådana förändringar i regionens transportkostnadsstruktur, att områden på båda sidor om Öresunds norra delar kommer att ingå i samma marknadsområden, om utbudspunkterna lokaliseras optimalt. Med detta förbindelsealternativ ökar således förutsättningarna för konkurrens och integration över Öresund lokalt, trots att de samlade effekterna sett ur hela regionens synvinkel blir mindre än i alternativet med förbindelse endast i söder.

En effekt som däremot inte har erhållits i modellförsöken är en motsvarande lokal integration kring södra delen av Öresund. Inte ens med antagandet att det enda transporthinder som återstår är det fysiska avståndet över en vägförbindelse Köpenhamn-Malmö, ger beräkningsmodellen resultat med marknadsområden som sträcker sig över Öresunds södra delar. Förklaringen härtill bör sökas i den geografiska fördelningen av befolkning och verksamheter i regionen. Köpenhamn och Malmö är metropoler i var sin halva i regionen. Genom sin marknadsmässiga storlek drar dessa områden till sig var sin distributionsenhet i alla expriment med flera enheter.

Del IV
Styrande och administrerande verksamheter

13 Företagsadministration som aktivitetssystem[1]

13.1 Inledning

De undersökningar som redovisades i föregående del behandlade konkreta och materiella ting. Analyserna ägnades *tillverkning, godshantering* och de rent *fysiska flöden* som länkar samman olika verksamheter i ett samhälle. Framställningen i denna del blir mera abstrakt. Den kommer att behandla de *styrande och administrerande verksamheter* vars omfattning och betydelse i dagens samhälle närmare beskrevs i inledningsdelen till denna rapport (se avsnittet 2.2, s. 27 ff). Dessa verksamheter kännetecknas av att de är informationsbehandlande och av att de länkas samman av *informationsöverföring* via olika media. Av dessa är i dag de direkta personkontakterna utan tvekan viktigast.

Av skäl som redan framhållits (se särskilt avsnitt 2.2), är det synnerligen angeläget att behandla styrande och administrerande verksamheter i en utredning om Öresundsregionens framtid. Men samtidigt är det en svår uppgift. De verksamheter som skall studeras är svårgripbara och kännedom om deras existensvillkor och förutsättningar i en region är föga kända.

I den framställning som följer är det tre aspekter på administrativa och styrande verksamheter som kommer att anläggas. Organisationsformer och organisationssamband är en väsentlig fråga som tas upp till behandling. En annan är de administrativa befattningshavarnas kontaktbehov och resemöjligheter. En tredje fråga rör beslutsprocesser och beslutsfattares professionella syn på företagens omvärld.

13.2 Administration i projektperspektiv

Administrationens tre huvuduppgifter påstås ibland vara att *initiera, planera* och *styra* produktion och distribution av varor eller tjänster. Som en beskrivning av vad administration är och hur den bedrivs är påståendet naturligtvis en aning banalt. I ett avseende förtjänar beskrivningen dock en viss uppmärksamhet. Den antyder en logisk och sekventiell ordning i tiden mellan olika moment i administrationen, vilken är förvånansvärt lite uppmärksammad. Skälet kan vara att det är svårt att klart och entydigt beskriva innebörd och ömsesidiga samband mellan moment vars innehåll huvudsakligen är av abstrakt och informationsbehandlande karaktär.

[1] För detta kapitel och två följande svarar Lars-Olof Olander.

Mycket lättare och därför också vanligare är att uppfatta och återge den fysiska produktionen som logiskt och sekventiellt ordnade moment, vilka kan vara materialtransporter, bearbetning, sammansättning och varuleveranser (se del III ovan). Icke desto mindre finns det teoretiska och verklighetsprövade skäl att uppfatta även den administrativa verksamheten som en räcka moment, vilka visserligen inte alltid går att förutse, men som är ordnade med minst lika logiska samband som den mera överblickbara, förutsägbara och för tanken lättfattligare materialhanteringen och produktionen. Om så är fallet, finns det anledning att uppfatta ett företags administrativa verksamhet som sammansatt av olika *administrativa projekt,* vilka antingen löper parallellt eller med större eller mindre förskjutningar i tiden i förhållande till varandra. Vart och ett av dessa administrativa projekt är kopplade till olika material- eller varuhanterande *produktionsprojekt*, vilka på motsvarande sätt drivs parallellt eller med tidsmässiga förskjutningar i förhållande till varandra (se kapitel 9 ovan).

Administrativa projekt kan inte ges en absolut definition, därför att identifieringen av dem är helt beroende av vilken förstoringsnivå man väljer att utgå ifrån. Teoretiskt är det emellertid lämpligt att utgå ifrån administrativa projekt som kan sägas vara *överordnade* i den meningen att de vid olika tidpunkter under sitt förlopp berör hela eller större delen av ett företags olika administrativa resurser. Sådana överordnande administrativa projekt kan emellertid mycket väl vara uppbyggda av flera underordnade projekt vars innehåll kan relateras till olika delmålsättningar, vilka bör ses som nödvändiga i förhållande till de överordnade projektens målsättningar. Dessa underordnade administrativa projekt berör alltså endast begränsade delar av företagets administrativa resurser och anses framöver helt och hållet ingå i vad som här betraktas som överordnade administrativa förlopp. I den fortsatta framställningen skall tecknas en mycket förenklad bild av ett överordnat administrativt förlopp och dess genomförande som aktiviteter och kontakter inom ett företag och mellan företaget och dess omgivning. Avsikten är att därmed ge en bakgrund till förståelsen av det dagliga aktivitetssystem som företaget utgör och det dagliga kontaktsystem det deltar i.

13.2.1 *Orienteringsmoment*

Det kan antas att överordnade administrativa projekt inleds med ett moment som ges beteckningen *orienteringsmoment*, beroende på att det huvudsakligen är av orienterande, avkännande och förberedande karaktär, avsett att bana väg för det fortsatta förloppet. Hit hör den idémässiga initieringen av en speciell produktion och analyser av de produktionsmässiga, finansiella, marknads- och försäljningsmässiga förutsättningarna och även eventuellt forsknings- och utredningsarbete i samband med ny produktion. Arbetsinnehållet i detta moment är sannolikt det mest komplicerade i ett administrativt projekt och kräver inträngande bedömning och bearbetning av information om företaget och dess omvärld. Orienteringsmomentet genomförs därför både som aktiviteter inom företaget och som kontakter mellan företaget och omgivningen. Det från innehållssynpunkt sett väsentliga inslaget av kontakter är *personkontakter*. Informationen är

här nästan alltid dubbelriktad och kontakttiden sträcker sig ofta över timmar. Deltagarantalet är sällan mindre än tre personer och planeringstiden för sammanträffandena kan ta lång tid i anspråk. Kontakter av det här slaget anses svara för endast några få procent av allt kontaktarbete, men ger nästan all ny information om teknologi, marknad och andra väsentliga förhållanden i omvärlden (jfr Thorngren 1970).

13.2.2 *Planeringsmoment*

Efter hand som orienteringsmomentet och dess aktiviteter och kontakter passerar i tiden blir det efterföljande momentet sannolikt snävare och mera målinriktat med avseende på innehåll och dessutom i stor utsträckning ofrånkomligt till följd av tidigare fattade beslut. Ett *planeringsmoment* följer närmast i tiden, avsett att konkretisera orienteringsmomentets innehåll och planera detaljerna i det fortsatta förloppet. Hit hör exempelvis produktionsplanering och marknadsbearbetning, liksom försäljningsuppläggning och finansiell planering. Experiment och formgivningsarbete kan ses som ytterligare exempel i den mån det rör sig om ny produktion. Arbetsinnehållet i momentet är vanligen inte lika komplicerat som i det föregående, vilket dock inte hindrar att det kräver kvalificerad bearbetning och bedömning av information och ett omfattande informationsutbyte såväl inom företaget som med omgivningen. Informationsutbytet mellan företaget och den yttre omgivningen sker här betydligt oftare genom mera välbekanta informationskällor än i det föregående fallet. Kontakterna har mindre bredd med avseende på informationen och kontakttiderna håller sig omkring men överstiger sällan 30 minuter. Vidare förekommer *telefonkontakter* i stor utsträckning *blandade med personkontakter* (jfr Thorngren 1970).

13.2.3 *Programmoment*

Sist i tiden följer ett *programmoment* i nära anslutning till produktion och distribution (jfr föregående del i framställningen). Dess innehåll kan beskrivas som igångsättning, styrning och uppföljning av produktionen. Produktionsövervakning, försäljning, leveranskontroll och handhavandet av ekonomiska transaktioner kan ses som några exempel på momentets olika arbetsinnehåll. Arbetsuppgifterna kräver vanligen rutinbetonad och mindre kvalificerad informationshantering. Vad gäller utbytet av information inom företaget och med omgivningen är även denna av rutinkaraktär och sker oftast med välbekanta och ofta utnyttjade informationskällor. Kontakterna är i regel korta och informationen enkelriktad och välstrukturerad med obetydlig informationsbredd. Huvuddelen av kontakterna sker här *per telefon* och planeras i regel samma dag de inträffar (jfr Thorngren 1970).

13.3 Administration i dagsperspektiv

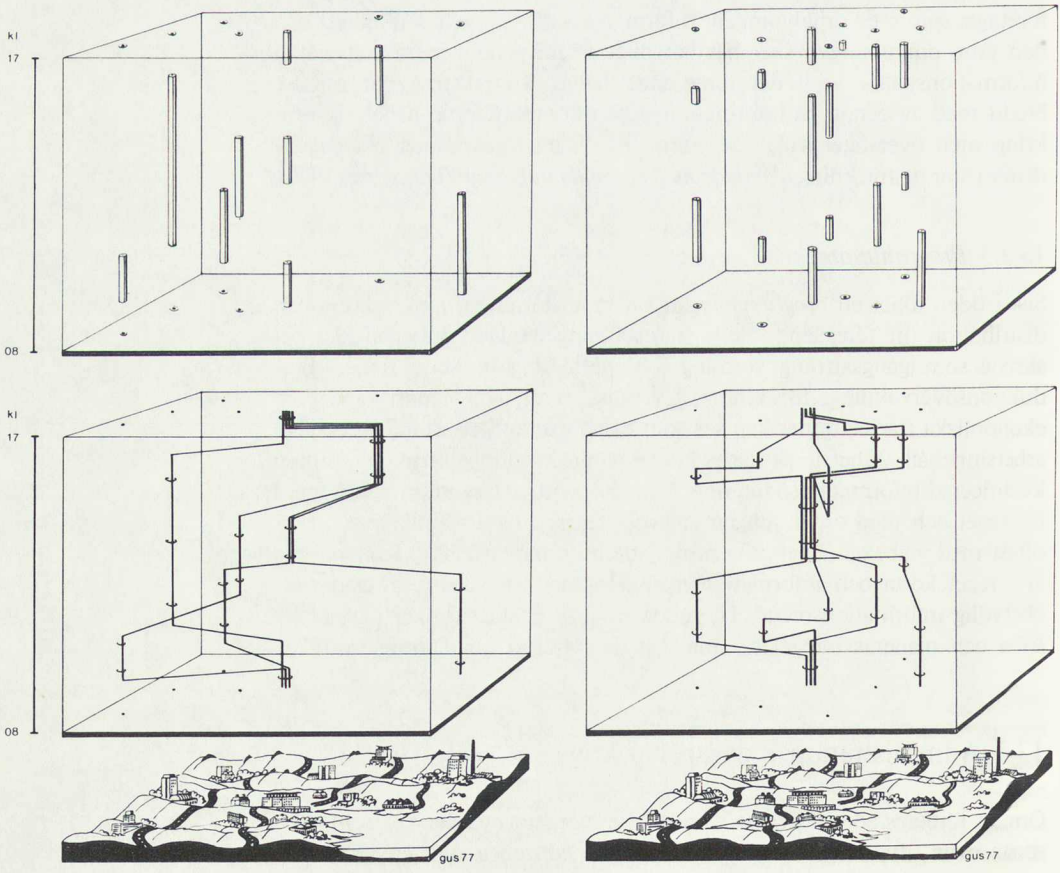
Om ett företags administrativa verksamhet uppfattas på det sätt som skisserats ovan, dvs. som sammansatt av olika administrativa projekt, vilka

antingen löper parallellt med varandra eller med större eller mindre förskjutningar i tiden, bör det förhålla sig så att företaget under en kortare tidsperiod *samtidigt* genomför delar av såväl orienteringsmoment, planeringsmoment som programmoment, fast från *olika administrativa projekt* som existerar sida vid sida. Med hjälp av några figurer skall återges mycket schematiskt hur ett företag i sin *dagliga* verksamhet genomför delar av sådana olika moment som aktiviteter och kontakter inom företaget och som kontakter mellan företaget och dess omgivning.

Figur 13:1 visar genomförandet av de händelser som kan föras till orienteringsmoment. På motsvarande sätt visar figurerna 13:2 och 13:3 genomförandet av de händelser som kan föras till planeringsmoment respektive programmoment. I figurernas övre delar framträder de olika aktiviteterna och kontakterna som helt fristående händelser, med bestämda tidslängder och lägen i de "tidrum" som utgörs av arbetsdagens längd och företagets rumsliga omgivning.

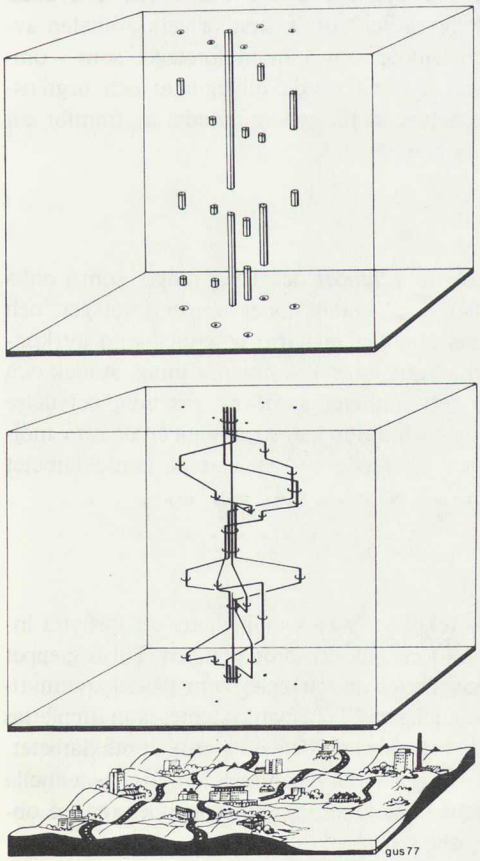
Figur 13:1 Administration i dagsperspektiv. Orienteringsmoment.

Figur 13:2 Administration i dagsperspektiv. Planeringsmoment.



Nu genomförs naturligtvis dessa olika händelser inte i ett slags vakuum i tid och rum, vilket figurernas övre delar eventuellt kan ge intryck av, och de genomförs inte heller av sig själva. De genomförs genom individernas rörelser i tiden och rummet och har en existens endast genom individer. De undre delarna av de tre figurerna visar hur de tidigare betraktade händelserna kan kopplas till de olika individer som genomfört dem. Händelserna kan infogas som pärlor på ett band av olika individbanor. Med individbana avses då den väg individen beskriver under sin rörelse i tid och rum. Så länge individen befinner sig på en och samma plats rör sig banan endast parallellt med tidsaxeln. En förflyttning i rummet avspeglar sig i att banan rör sig både längs rumsaxeln och tidsaxeln. Vidare är individbanan odelbar, obruten och kontinuerlig och kan inte uppvisa några avbrott i tiden eller rummet. För en meningsfull beskrivning av ett företags aktiviteter och kontakter måste sannolikt observationerna ske via dessa minsta beståndsdelar – individerna. Samma sak gäller om man önskar förstå hur dessa händelser genomförs under inflytandet av en rad olika möjligheter och begränsningar (se nedan).

Anledningen till att den dagliga verksamheten delats upp i tre olika figurer och tidrum är uteslutande ritteknisk. Även om det finns skäl att tro att händelser som tillhör olika moment genomförs på olika sätt och



Figur 13:3 Administration i dagsperspektiv. Programmoment.

i olika delar av omgivningen, sker detta naturligtvis i en total omgivning som är gemensam för samtliga delar av verksamheten.
Som tidigare nämnts, har de tre olika momenten varierande svårighetsgrad och komplexitet, vilket även framgår av de olika sätt på vilka de genomförs som aktiviteter och kontakter. Man kan därför räkna med att de kräver olika slags kompetens av de individer vars arbetsuppgifter det är att genomföra dem. Sådana kompetens-momentkopplingar bildar vad som framöver kallas *befattningar*. Individerna i figurerna ovan kan därför anses tillhöra tre olika befattningsgrupper, vars uppgifter det är att genomföra respektive orienterings-, planerings- och programmoment inom olika överordnade administrativa projekt (jämför A1, A2 och A3 i figur 2:3, s. 28). Alla de kombinationer av befattningar och befattningsgrupper vilka är nödvändiga för att förverkliga överordnade administrativa projekt utgör vidare en *organisation*. Detta begrepp används framöver som ett helhetsbegrepp och kan därför inkludera flera olika *organisationsenheter* och geografiskt spridda *arbetsställen*.

13.4 Möjligheter och begränsningar

Ett företags möjligheter och begränsningar att genomföra de aktiviteter och kontakter som är nödvändiga i den administrativa verksamheten avgörs av en mängd olika förhållanden, såväl inom företaget som i omgivningen. Närmast skall beröras *några* av de möjligheter och begränsningar som har en avgörande betydelse för genomförandet av framför allt det *externa kontaktarbetet* i omgivningen.

13.4.1 *Omgivningsstruktur*

Med omgivningsstruktur avses de individer och befattningar som i olika kombinationer av arbetsställen och organisationer omger företaget, och som genom sin blotta existens erbjuder en yttre potentiell ram av kontaktmöjligheter i omgivningen. Variationer i sammansättning, storlek och rumslig fördelning av dessa verksamheter är då av väsentlig betydelse att uppmärksamma. Omgivningsstrukturen kan sägas vara en *objektiv* möjlighet eller begränsning för genomförandet av det externa kontaktarbetet (se observationsfält B i figur 3:2 och 3:3, s. 47 och 49).

13.4.2 *Transportsystem*

Transportsystem omfattar alla tekniskt-fysiska möjligheter att förflytta information eller individer mellan företaget och omgivningen. Till begreppet hör även eventuella tidsmässiga eller andra regler som påverkar utnyttjandet av sådana transportmöjligheter. Transportsystemet kan uppfattas som en *objektiv* möjlighet eller begränsning för det externa kontaktarbetet. I regel är det så att transportmöjligheterna begränsar den yttre potentiella ram av kontaktmöjligheter som erbjuds av omgivningsstrukturen (se observationsfält C i figur 3:2 och 3:3).

13.4.3 *Omgivningsbild*

Begreppet omgivningsbild används för individers och befattningshavares *subjektiva* attityder till och kunskaper om olika abstrakta och konkreta företeelser i företagets omgivning. Beteckningen behöver inte nödvändigtvis innebära att det är fråga om en bild i ordets vanliga betydelse, snarare avses synen på och information om detaljer och helheter i omgivningen. Denna subjektiva bild måste antas innehålla endast en ringa del av en ofantlig mängd reella företeelser och vara av stor betydelse för individernas förmåga att orientera sig med avseende på de objektiva möjligheterna och begränsningarna i omgivningen. (Se observationsfält D i figur 3:2 och 3:3.)

Åtminstone från teoretiska utgångspunkter finns det skäl att skilja mellan professionella och privata omgivningsbilder hos individer. I praktiken är det naturligtvis svårt, både för studerade individer och för forskare, att hålla isär professionella och privata intryck av omgivningen.

Situationen får avgöra om det är den yrkesmässiga och lite mer specifika synen på omvärlden eller om det är den mera personliga och alldagliga synen som är av intresse. I det här aktuella sammanhanget är det självklart att det är den yrkesmässiga omgivningsbilden som måste vara relevant. Den anses spegla individernas information, kunskaper och uppfattningar om de objektiva förutsättningarna och begränsningarna utanför företaget, dvs. verksamhetssystemet som helhet.

13.5 Problemställningar och disposition

I den fortsatta framställningen kommer intresset att vändas *ifrån* det enskilda företagets möjligheter och begränsningar och kontaktarbete i omgivningen, *till* "samtliga" företag i två olika regioner, deras möjligheter och begränsningar och faktiska kontaktarbete i omgivningen. Ett sådant steg ifrån en teoriansats för ett enskilt företag till faktiska studier av ett aggregat av företag är stort och kräver naturligtvis en långt driven förenkling och generalisering. Undersökningens problemställning och disposition kan kortfattat beskrivas i följande punkter:

1. Analys av de möjligheter och begränsningar som för närvarande existerar för administrativa verksamheter i Malmöregionen samt i dess nationella och internationella omgivning, varvid särskilt Köpenhamnsregionen skall uppmärksammas.
   På motsvarande sätt skall analyseras de möjligheter och begränsningar som för närvarande råder i Köpenhamnsregionen och i dess nationella och internationella omgivning. I detta fallet kommer särskilt Malmöregionen att uppmärksammas.
   De möjligheter och begränsningar som kommer att behandlas i den fortsatta framställningen är de tidigare nämnda, omgivningsstruktur, transportsystem och omgivningsbilder. Framställningen disponeras så att varje möjlighet och begränsning behandlas var för sig med möjligheter till jämförelser mellan de båda regionerna.

2. För företag i såväl Malmöregionen som Köpenhamnsregionen skall redovisas hur de i sin dagliga administrativa verksamhet genomför olika delar av sitt kontaktarbete i olika delar av omgivningen. Särskilt den del av kontaktarbetet som genomförs mellan företag på ömse sidor av sundet kommer att belysas.
   Dispositionen är i detta fallet sådan att varje region och dess företag behandlas var för sig.
3. Framställningen avslutas med en diskussion av framtida situationsbilder, varvid olika föreslagna eller tänkbara förändringar i möjligheter och begränsningar kommer att analyseras med avseende på deras eventuella inverkan på företagens kontaktarbete i omgivningen.

14 Omgivningsstruktur – befattningar och arbetsställen

14.1 Avgränsningar

Med administrativa verksamheter avses i den fortsatta framställningen administrativa delar av och enheter (A i figur 2:3, s. 28) inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri, partihandel och företagsservice, dvs. den del av näringslivet som är direkt eller indirekt inriktad på varuproduktion. Olika organisationsenheter inom den offentliga sektorn lämnas utanför framställningen. Vidare bör det observeras att de undersökningar som följer *inte* avser hela Öresundsregionen utan endast Malmö- och Köpenhamnsregionerna.

Från strukturell synpunkt är *individer* och *befattningar* de mest elementära beståndsdelarna i organisationer. Individer är tidsresurser och bärare av kompetens och omgivningskunskap, medan befattningar är formella rolluppsättningar, nödvändiga för ett organiserat genomförande av olika moment inom administrativa projekt. I den närmaste framställningen skall de totala individ- och befattningsuppsättningarna inom de båda regionerna redovisas, liksom deras fördelning på *arbetsställen*. Vidare kommer på motsvarande sätt de totala individ- och befattningsuppsättningarna i de båda regionernas nationella omgivningar att redovisas.

14.2 Malmöregionen

14.2.1 *Bestånd*

Med Malmöregionen avses i den fortsatta framställningen Malmö A-region. Tabell 14.1 återger antalet administrativt sysselsatta inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel, uppdelat på några enskilda befattningsgrupper och totalt.

Tabell 14.1 Malmöregionens befattningshavare inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel 1973

Befattningsgrupp	A1 Or	A1 Pl	A2 Pr	A3 S	Samtliga
Absolut	204	3 427	12 605	6 413	22 649
Relativt	1	15	56	28	100

Som framgår av tabellen, har den s. k. A1-gruppen (se beskrivning s. 28) i enlighet med framställningen i föregående kapitel delats. I den ena delen finns ett litet antal befattningshavare som handhar *orienteringsmomenten* (Or) inom företagens administration. Dessa moment är liktydiga med arbetsuppgifter i anslutning till projekt som berör organisationernas produktionsinriktning eller andra övergripande målsättningar. I den andra delen finns ett större antal tjänstemän som handhar *planeringsmoment* (Pl) inom motsvarande slag av övergripande projekt. *Programmoment* (Pr) utmärker A2-gruppens arbetsuppgifter. Befattningsgrupp A3 har vanligen inget direkt ansvar för genomförandet av speciella moment inom projekt av det slag som avses här. Arbetsuppgifterna är främst inriktade på att *serva* (S) de övriga befattningsgrupperna vid det praktiska genomförandet av deras olika uppgifter.[1]

Företagsservice omfattar verksamhetsområdena marknad-reklam, organisatorisk-teknisk, juridisk-kameral och reproduktions-teknisk service.

De är alla verksamhetsområden med förhållandevis renodlad service åt företag och andra organisationer och får därför representera företagsservice som helhet. Uteslutna verksamhetsområden, exempelvis finansiell service, vänder sig i mycket stor utsträckning även till hushållen i regionen. För den administrativa sysselsättningen, vilken dominerar, inom företagsservice finns inga möjligheter att göra någon uppdelning i olika befattningsgrupper. Redovisad sysselsättning omfattar samtliga verksamma inom A-grupperna (tabell 14.2).[2]

Tabell 14.2 Malmöregionens befattningshavare inom företagsservice, fördelade på olika verksamhetsområden 1972

Verksamhet	Marknad Reklam	Organisation Teknisk	Juridisk Kameral	Repro Teknisk	Samtliga
Absolut	875	3 696	581	2 537	7 689
Relativt	11	48	8	33	100

Avslutningsvis skall nämnas att all ovan redovisad administrativ sysselsättning utgör ca 30 procent av hela sysselsättningen inom berörda verksamheter, dvs. produktion och tillverkning inräknad. Vidare svarar den samlade sysselsättningen inom dessa verksamheter för drygt 50 procent av antalet yrkesverksamma i regionen.

14.2.2 *Fördelning*

Malmöregionen är från bebyggelsesynpunkt flerkärnig, uppbyggd kring stadsområdena Malmö, Lund och Trelleborg. Figur 14:1 återger den inomregionala bebyggelsestrukturens huvuddrag med hjälp av de största tätorterna, vilka betraktas som regionens utbyggnadsorter. Namngivna är endast de orter vilka har minst en procent av den samlade administrativa sysselsättningen. Koncentrationen av befattningshavare till Malmö och i viss utsträckning till de övriga två stadsområdena är påfallande. Drygt 70 procent av regionens administrativa sysselsättning inom berörda verk-

[1] Källmaterial: SAF:s befattningsmomenklatur och lönestatistiska uppgifter. Materialet har i obearbetat skick ställts till förfogande av Mats G. Engström.

[2] Källmaterial: Opublicerad undersökning i anslutning till SSK:s regionplaneförslag



Figur 14:1 Bebyggda ytor inom Malmöregionen.

samheter är lokaliserad i Malmö. Tillsammans har Malmö, Lund och Trelleborg över 90 procent av sysselsättningen. Endast sex orter utanför dessa tre har denna typ av sysselsättning i mätbar omfattning och då med mycket begränsade andelar.

14.3 Köpenhamnsregionen

14.3.1 *Bestånd*

Med Köpenhamnsregionen avses i den fortsatta framställningen Köpenhamns amt. Regionens samlade sysselsättning inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel uppgick till 89 900 år 1970, dvs. ungefär fyra gånger motsvarande sysselsättning i Malmöregionen.[1] Indelningen i olika administrativa befattningsgrupper låter sig inte göras för Köpenhamnsregionens vidkommande inom dessa verksamhetsområden.

För olika former av företagsservice används samma gruppindelning som tillämpades för Malmös vidkommande, dvs. sysselsättningen klassificeras utifrån arbetsställenas huvudsakliga inriktning på skilda verksamhetsområden. Någon särskild undersökning av företagsservice finns inte att tillgå då det gäller Köpenhamnsregionen. Istället används Folke- og boligtael-

[1] Källmaterial: Folke- og boligtaellingen 1970.

lingens uppgifter om service, vars olika undergrupper valts ut och slagits samman för att i största möjliga utsträckning motsvara den indelning som tidigare redovisats för Malmöregionen. Som framgår av tabellen, är den relativa fördelningen på olika servicegrupper förhållandevis likartad mellan de två regionerna (tabell 14.3). Totalantalet är för Köpenhamns del ungefär fem gånger större än för Malmö, dvs. skillnaden är här något större än vad som var fallet med industri m. m. Denna skillnad kan bero på olikheter i beräkningssätten och på olika tidpunkter för uppgifterna, men kanske framför allt på att koncentrationen av service i regel är något högre än koncentrationen av industri m. m. i den största stadsregionen i ett land.

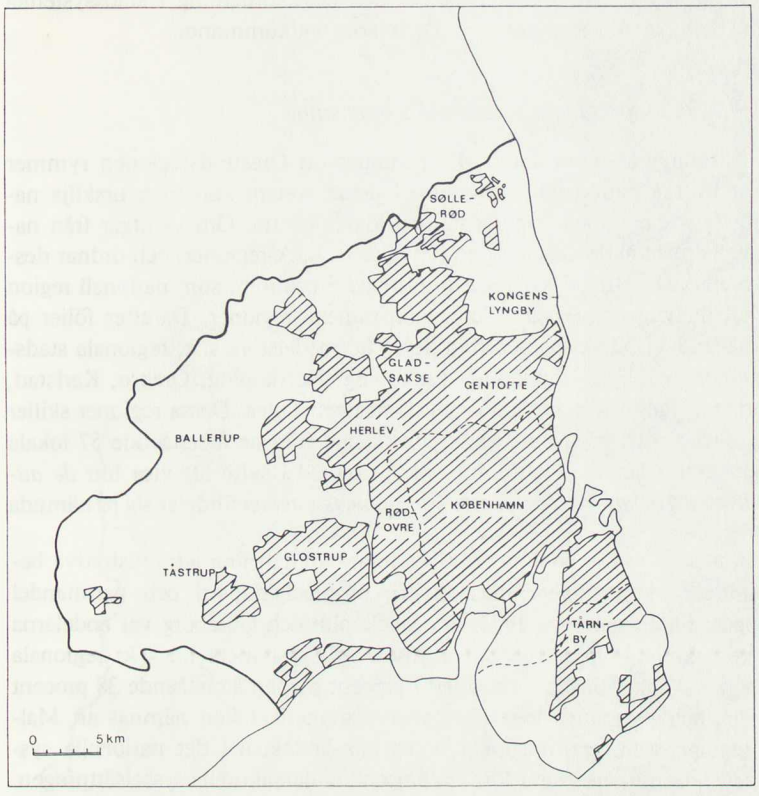
Tabell 14.3 Köpenhamnsregionens befattningshavare inom företagsservice, fördelade på olika verksamhetsområden 1970

Verksamhet	Marknad Reklam	Organisation Teknisk	Juridisk Kameral	Repro-teknisk	Samtliga
Absolut	5 883	15 091	7 068	12 028	40 070
Relativt	15	38	18	29	100

Avslutningsvis skall även för Köpenhamns vidkommande berörda sysselsättningssiffror ställas i relation till några andra uppgifter om regionen. Den administrativa sysselsättningen inom samtliga ovan berörda verksamheter uppgår till 32 procent av totalsysselsättningen inom samma verksamheter. Vidare svarar totalsysselsättningen inom dessa verksamheter för ca 50 procent av regionens yrkesverksamma. Befolkningen uppgick till 1 339 000 år 1970.

14.3.2 *Fördelning*

Köpenhamnsregionen är i likhet med Malmöregionen flerkärnig, men med en betydligt mera sammanhängande och kompakt bebyggelse. Figur 14:2 återger den inomregionala bebyggelsestrukturens huvuddrag. Endast de orter (kommuner) vilka har minst en procent av den samlade administrativa sysselsättningen inom berörda verksamheter är namngivna. Fördelningen av administrativa befattningshavare är mera jämn i Köpanhamnsregionen än i Malmöregionen. Något mer än 60 procent är lokaliserad till Köpenhamns kommun (inklusive Frederiksborgs kommun). Gentofte, Gladsakse, Herlev och Rödovre kommuner bildar en ring runt Köpenhamn, med tillsammans ca 15 procent av sysselsättningen. Utanför denna sammanhängande bebyggelseyta ryms merparten av återstående 25 procent inom sex mera friliggande kommuner. Med undantag för Glostrup, som förefaller vara ett dominerande perifert beläget administrativt centrum, är sysselsättningen mycket jämnt fördelat mellan kommunerna utanför Köpenhamn.



Figur 14:2 Bebyggda ytor inom Köpenhamnsregionen.

14.4 Regionerna i sina nationella omgivningar

I en situationsbeskrivning som lämnades i första delen till denna rapport tecknades en översiktlig bild av de svenska och danska ortssystemens uppbyggnad (avsnitt 2.1, s. 21 ff). Där visades bl. a. att de svenska och danska stadsregionerna (A-regioner och amt) bildar tre distinkta grupper med hänsyn till invånarantal. Det talades om stadsregioner på *nationell, subnationell, regional* och *lokal* nivå.

Det kan i detta sammanhang påpekas att en lång rad undersökningar genomförts med avsikt att belysa om denna hierarkiska nivåindelning, utgående från befolkningstal, är en statistisk tillfällighet eller om den samvarierar med den kvalitativa och kvantitativa fördelningen av bl. a. information, administration och produktion i ett regionalt system. Resultaten av sådana undersökningar visar mycket tydligt en koncentration uppåt i nivåerna för de mest kvalificerade delarna av en nations verksamhetssystem. Gottman använder exempelvis begreppen "quaternary centers" för nationella och subnationella regioner, "tertiary centers" för regionala och "secondary centers" för lokala regioner. Indelningen utgår ifrån delar av verksamhetssystemet som är mest utmärkande för varje regiongrupp (Gottman 1961). Några resultat från undersökningar av sambandet mellan

olika delar av verksamhetssystemet och dess fördelning i stadssystemet skall beröras för Sveriges och Danmarks vidkommande.

14.4.1 *Malmöregionens nationella omgivning*

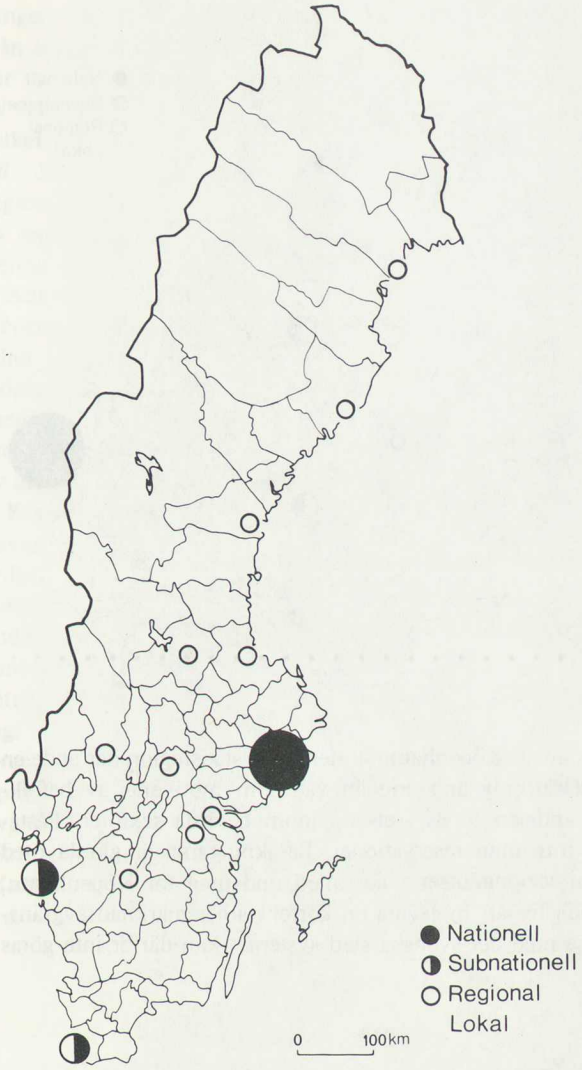
I anslutning till figur 2:1 (s. 22) nämndes att Öresundsregionen rymmer delar av två nationella ortssystem. I dessa system kan man urskilja nationella, subnationella, regionala och lokala centra. Om vi utgår från naturliga arbetsmarknadsområden i Sverige (s. k. A-regioner) och ordnar dessa hierarkiskt efter folkmängd, framträder Stockholm som nationell region och Göteborg och Malmö som subnationella regioner. Därefter följer på förhållandevis stort avstånd från dessa tio medelstora s. k. regionala stadsregioner, nämligen Jönköping, Linköping, Norrköping, Örebro, Karlstad, Borlänge–Falun, Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå. Dessa regioner skiljer sig ganska väl ifråga om befolkningsmängd från de återstående 57 lokala regionerna i landet. Figur 14:3 är konstruerad i syfte att visa hur *de administrativa delarna av det svenska verksamhetssystemet* fördelar sig på nämnda A-regioner.

Malmöregionens andel av Sveriges totala uppsättning administrativa befattningar inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel uppgick till åtta procent 1973. För Stockholm och Göteborg var andelarna 26 respektive 11 procent. Det svenska stadssystemets tio s. k. regionala regioner svarade tillsammans för 17 procent medan återstående 38 procent föll på landets många lokala regioner. Parentetiskt kan nämnas att Malmöregionens tre grannregioner, vilka alla är lokala i det nationella systemet, tillsammans svarar för fyra procent av den aktuella sysselsättningen. För Stockholm, Göteborg och Malmö innebär de nämnda siffrorna större andelar än vad som motiveras av respektive regions andel av den totala sysselsättningen inom berörda verksamheter, liksom av befolkningen. För övriga regioner i landet är förhållandet generellt sett det omvända, dvs. regionerna har i regel mindre andelar administrativ sysselsättning än vad som motiveras av totalsysselsättning och befolkning. Vad gäller fördelningen av olika befattningsgrupper har exempelvis Stockholm en större andel av A1 och en mindre andel av A2 och A3 jämfört med landet som helhet. Göteborg balanserar jämnt mellan dessa två grupper, medan Malmö har en mindre andel av A1 och en större andel av A2 och A3. För övriga regioner i landet gäller generellt sett samma förhållande som för Malmöregionen.[1]

14.4.2 *Köpenhamnsregionens nationella omgivning*

För det danska ortssystemet gäller att Köpenhamn med sin stora befolkningsmängd skiljer sig betydligt mera från övriga regioner i landet än vad som var fallet med Stockholm för Sveriges del. Med region avses därvid amt. Köpenhamn som nationell region följs av Odense, Ålborg och Århus, vilka alla har ställning som subnationella regioner. Danmark har vidare betydligt färre s. k. regionala stadsregioner, helt naturligt beroende på landets storlek. Till denna grupp hör Vejle (med Horsens, Kolding och Fredericia), Åbenrå (med Haderslev och Sönderborg) samt Esbjerg. Sist i för-

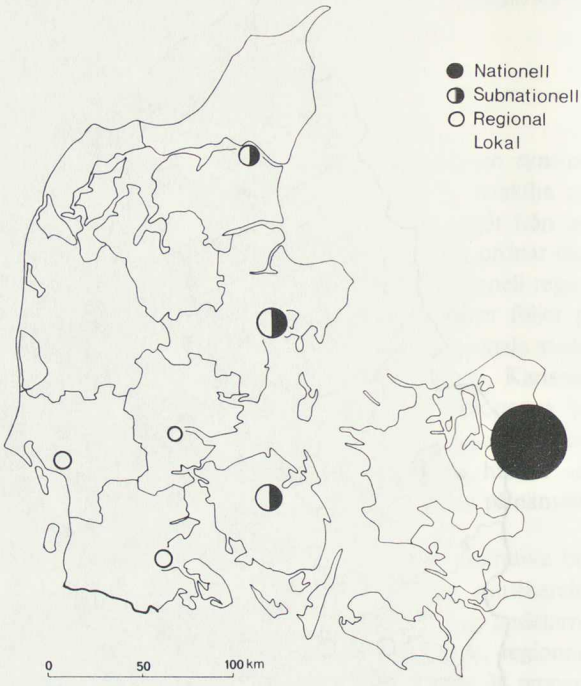
[1] Källmaterial: Engström-Sahlberg 1974.



Figur 14:3 Administrativa befattningshavare fördelade på A-regioner.

delningen följer sju lokala stadsregioner, Helsingör, Roskilde, Slagelse, Næstved, Viborg, Herning och Bornholm, vilka tillsammans med de övriga ger 14 regioner för Danmark. Figur 14:4 visar hur *de administrativa delarna av det danska verksamhetssystemet* fördelar sig på orter och amter i Danmark.

Köpenhamnsregionens relativa andel av Danmarks samlade administrativa sysselsättning inom tillverkningsindustri, byggnadsindustri och partihandel uppgick till 47 procent år 1970. För Danmarks tre subnationella regioner Århus, Odense och Ålborg var andelarna vid samma tidpunkt tio, åtta respektive 13 procent medan återstående sex lokala regioner hade en samlad andel uppgående till 22 procent. Härav svarar Köpenhamnsregionens två grannregioner för sex procentenheter. Andelarna visar Köpenhamns framträdande position i det danska ortssystemet, vilket ytter-



Figur 14:4 Administrativa befattningshavare fördelade på amt.

ligare understrykes av att Köpenhamn är den enda stadsregion där andelen administrativ sysselsättning är större än vad som motiveras av befolkningsandelen och andelen totalsysselsatta inom berörda sektorer. Påståendet gäller dock inte utan reservationer. Beräkningarna är gjorda med amt-gränserna som regiongränser vilka, med undantag för Köpenhamn, sannolikt är för vida för att motsvara en korrekt arbetsmarknadsavgränsning. En jämförelse med det svenska stadssystemet kan därför inte göras förbehållslöst.[1]

14.5 Sammanfattning

För Malmöregionens vidkommande kan konstateras en påtaglig koncentration av administrativa verksamheters befattningshavare och arbetsställen inom industri och företagsservice. Drygt 70 procent är lokaliserade till Malmö och över 90 procent ryms inom de tre stadsområdena Malmö, Lund och Trelleborg. Endast några få orter utanför dessa har denna typ av sysselsättning och då mycket begränsade andelar.

Malmöregionens andel av landets totala uppsättning befattningshavare och arbetsställen begränsas till åtta procent, vilket dock är en större andel än vad som motiveras av totalsysselsättningens och befolkningens andelar. För Stockholm och Göteborg gäller samma förhållande, medan generellt sett det omvända gäller för övriga regioner i landet, dvs. dessa regioner har vanligtvis mindre andelar administrativ sysselsättning än vad som motiveras av totalsysselsättning och befolkning. Vad gäller sammansätt-

[1] Källmaterial: Folke- og boligtaellingen 1970.

ningen av olika befattningsgrupper skiljer sig emellertid Malmöregionen från Stockholm och Göteborg och ansluter sig till drag som i regel gäller för mindre regioner i landet. Det drag som avses är en mindre andel av A1 och en större andel av A2 och A3 jämfört med landet som helhet, vilket indikerar att *Malmöregionen eventuellt är en "filialregion" i förhållande till Stockholm och Köpenhamn.* Med filialregion menas då en region som har begränsade inslag av huvudkontor och dominerande inslag av regionkontor och andra slag av underordnade organisationsenheter. Till denna fråga finns anledning återkomma i den fortsatta framställningen.

Administrativa verksamheters befattningshavare och arbetsställen är i Köpenhamnsregionen mera jämnt fördelade i bebyggelsen än vad som var fallet med Malmöregionen. Något mer än 60 procent är lokaliserad till Köpenhamns kommun, medan en ring av kommuner utanför Köpenhamn, men inom den sammanhängande bebyggelsen, tillsammans svarar för 15 procent. Utanför denna sammanhängande bebyggelseyta ryms merparten av återstående 25 procent, tämligen jämnt fördelad mellan sex kommuner.

Köpenhamnsregionens andel av landets totala uppsättning befattningshavare och arbetsställen uppgår till ca 47 procent, vilket i absoluta tal är fyra till fem gånger fler än i Malmöregionen. Köpenhamns framträdande position i det danska stadssystemet märks därigenom att regionen är den enda stadsregion som har större andel administrativ sysselsättning än vad som motiveras av totalsysselsättning och befolkning. I fråga om sammansättningen av olika befattningsgrupper i Köpenhamnsregionen och övriga regioner i landet finns inte samma möjligheter till jämförelser som för Sveriges del, då det gäller här aktuella verksamheter. Mera översiktliga uppgifter som inkluderar även andra verksamheter tyder dock på en kraftig överrepresentation av befattningsgruppen A1 i jämförelse med A2 och A3 (Søfelde 1977). *Köpenhamnsregionen förefaller i betydligt större utsträckning än Malmöregionen vara en "huvudkontorsregion" med begränsade inslag av underordnade organisationsenheter.*

15 Omgivningsstruktur – organisatoriska samband

15.1 Begreppet organisation

I den fortsatta framställningen kommer det enskilda företaget att föras i bakgrunden, medan den totala företagsuppsättningen i var och en av de två studerade regionerna lyfts fram för närmare analys. Det ligger därför i sakens natur att en långt driven förenkling av begreppet *organisation* måste användas för att därinom rymma alla tänkbara organisationsformer. Med organisation avses framöver ett eller flera arbetsställen som inrymmer alla administrativa befattningar som krävs för genomförandet av olika moment inom övergripande projekt. Med projekt likställs här administration av planerad eller pågående produktion av varor eller tjänster. För identifiering av organisationer ur olika empiriska material tillämpas följande praktiska kriterier, vilka alla står i överensstämmelse med den givna definitionen:

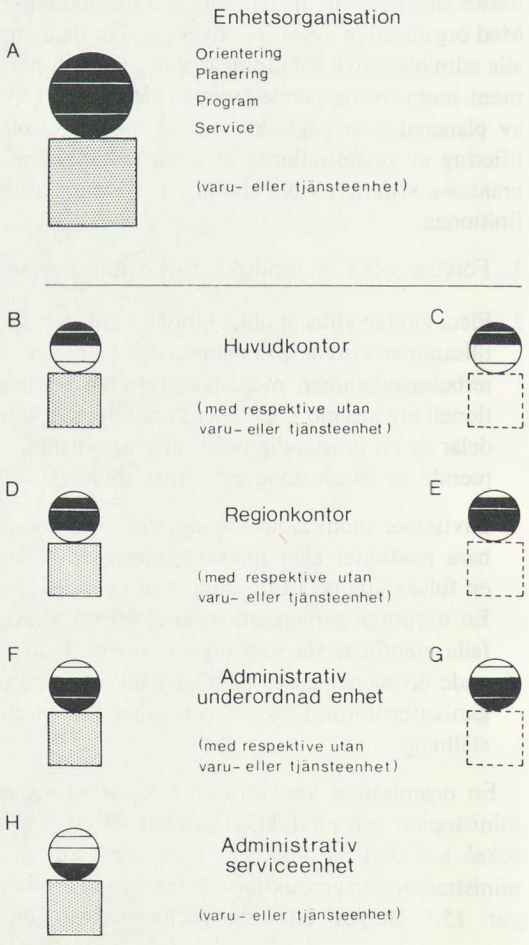
1. Företag vilka är juridiskt självständiga enheter.

2. Flera företag vilka är olika juridiska enheter, men där de olika enheterna tillsammans utgör en organisation. I juridisk mening råder moder-dotterbolagsrelationer, men med avsikten att upprätthålla en arbetsfunktionell organisation. Ett eller flera företag i konstellationen saknar alltså delar av en fullständig befattningsuppsättning och är administrativt beroende av åtminstone ett annat företag i denna.

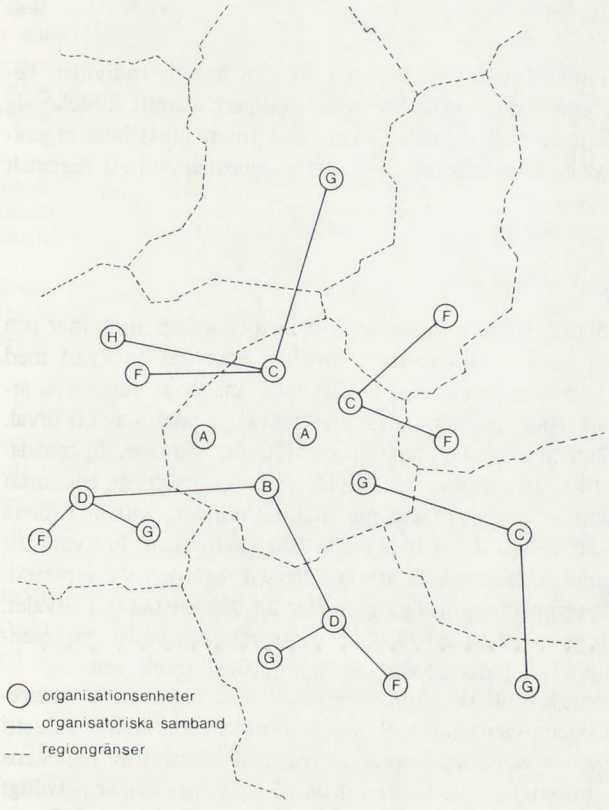
3. Divisioner inom stora företag, om divisionerna administrerar avgränsbara produkter eller produktgrupper och i övrigt uppfyller kraven på en fullständig befattningsuppsättning inom sina administrativa enheter. En eventuell gemensam ledning för ett företags olika divisioner anses falla utanför dessa som organisationer. Koncernledning och underordnade divisioner anses nämligen tillsammans utgöra en överordnad organisationsform, koncern, och behandlas på särskild plats i senare framställning.

En organisation kan vara en s. k. *enhetsorganisation,* dvs. med all administration och produktion samlad till ett och samma arbetsställe. Eller också kan den på olika sätt vara uppdelad såväl med avseende på administration som produktion och bestå av flera olika spridda arbetsställen. I figur 15:1 återges ett principschema över en enhetsorganisation (A)

och dess tänkbara uppdelning i några rumsligt åtskiljda organisationsenheter (B–H). Figuren är extremt generaliserad, vilket är nödvändigt för att i ett och samma principschema kunna inordna alla möjliga organisationer med varierande organisationsstruktur. Enhetsorganisationens administration kan brytas ned i *huvudkontor, regionkontor* (i de fall verksamheten är hierarkiskt organiserad) och administrativt *underordnade enheter av olika slag,* vilka i vissa fall kan vara fristående ifrån och i andra fall samlokaliserade med någon material- eller varuhanterande enhet. För varje administrativ organisationsenhet markeras i figuren den befattningsgrupp eller de befattningsgrupper vars relativa andel av samtliga befattningshavare inom enheten är större än dess relativa andel av samtliga befattningshavare i hela organisationen. Nederst i figuren återfinns en material- eller varuhanterande enhet (servicelager, depå) till vilken endast knutits den servande befattningsgruppen A3. Genom att olika befattningsgrupper är knutna till olika moment inom övergripande projekt i en organisation, framträder de olika organisationsenheterna med avseende på den roll de främst spelar inom organisationen som helhet.



Figur 15:1 Principskiss över olika former av arbetsorganisation.



Figur 15:2 Regional fördelning av olika enheter.

I figur 15:2 visas schematiskt hur arbetsställen inom en region kan bestå av enhetsorganisationer eller organisationsenheter tillhörande uppdelade organisationer. I figurens mitt finns en region med enhetsorganisationer, huvudkontor, regionkontor, administrativt underordnade enheter och enheter med endast servande administrativa arbetsuppgifter. Var och en av dessa, i den mån de ingår i en uppdelad organisation, kan ha övriga enheter inom samma region eller fördelade på olika sätt i ett system av stadsregioner. Ett flertal kombinationer av olika slags enheter till sammanhållna organisationer förekommer. Dessa organisatoriska samband markeras i figuren genom länkar mellan de enheter som hör samman. I sammanhanget är det framför allt två förhållanden som är av stort principiellt intresse och som därför kommer att vara vägledande för den empiriska analysen av organisationsuppsättningen i de båda studerade regionerna. *Det ena förhållandet gäller hur den samlade uppsättningen arbetsställen i en region fördelar sig mellan enhetsorganisationer och andra slags organisationsenheter, medan det andra förhållandet avser hur de sistnämnda är länkade till övriga organisationsenheter i skilda delar av det nationella ortssystemet.* En tydlig bild av en organisations lika väl som av en hel regions organisationssamband är nödvändig för förståelsen av kontaktarbetets möjligheter och begränsningar.

15.2 Malmöregionen

I den fortsatta framställningen är avsikten att visa hur de individer, befattningar och arbetsställen som redovisades i tidigare avsnitt fördelar sig på enhetsorganisationer och organisationsenheter inom uppdelade organisationer. Vidare skall de sistnämnda enheternas inordnande i ett regionalt sammanhang belysas.

15.2.1 *Urval av arbetsställen*

Eftersom den tidigare redovisningen omfattade totalantalet individer och befattningar inom berörda verksamhetsområden, vore det önskvärt med en helt representativ eller eventuellt heltäckande analys av regionens arbetsställen. Av olika skäl kan här endast presenteras en analys av ett urval. Antalet undersökta arbetsställen uppgår till 130 för industri, byggnadsindustri och partihandel, medan antalet för företagsservice är begränsat till 13.[1] Ett väsentligt kriterium vid materialinsamlingen, vilken i första hand inte avsåg att belysa den här aktuella frågeställningen, har varit att få de sysselsättningsmässigt största arbetsställena i regionen väl representerade. Så ingår exempelvis samtliga med fler än 200 anställda i urvalet. Ett annat kriterium har varit att få olika verksamhetsområden representerade i proportion till deras andelar av näringslivet totalt sett.

Det bör understrykas att de större arbetsställena i regionen är överrepresenterade i urvalet. Sammantaget svarar arbetsställen inom industri m. m. för ca 22 000 sysselsatta, vilket motsvarar 30 procent av regionens totalsysselsättning inom berörda verksamheter. Företagsservice är betydligt sämre representerad. Undersökta arbetsställen svarar här för ca 600 sysselsatta eller endast åtta procent av totalsysselsättningen i regionen.

15.2.2 *Organisationer och organisationsenheter*

Av tabell 15.1 framgår hur urvalet av arbetsställen fördelas på enhetsorganisationer och enheter av olika slag inom uppdelade organisationer. Bokstavsbeteckningarna motsvarar de olika enheter som tidigare diskuterades i anslutning till principskissen (figur 15:1).

Inom industri m. m. svarar exempelvis enhetsorganisationerna för 45 procent, medan huvudkontor av olika slag uppgår till sammantaget 37 procent. Återstående andelar fördelar sig med sju procent på olika regionkontor och med 11 procent på administrativt underordnade enheter. Med hänsyn till överrepresentation av större arbetsställen är sannolikt främst de s. k. filialenheterna (F- och G-enheter) underrepresenterade i fördelning och urval. Vad gäller lokalisering i regionen har de ouppdelade organisationerna en fördelning som mycket väl följer den totala sysselsättningsfördelningen inom berörda verksamhetsområden, medan organisationsenheterna inom uppdelade organisationer nästan uteslutande är koncentrerade till Malmö och i någon mån till Lund.

[1] Källmaterial: Telefon- och brevenkät 1976.

Tabell 15.1 Arbetsställenas fördelning på organisationer och organisationsenheter av olika slag i Malmöregionen

Verksamhets-områden	Organisationer – organisationsenheter								
	A	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Industri m. m.									
Absolut	59	11	37	3	6	1	13		130
Relativt	45	9	28	2	5	1	10		100
Service									
Absolut	5	1	1	1	2	2	1		13
Relativt	38	8	8	8	15	15	8		100

Fördelningen av det begränsade urvalet av arbetsställen inom företagsservice bör naturligtvis tolkas med stor försiktighet. Det är dock värt att notera hur främst relationerna mellan olika enheter inom uppdelade organisationer är omkastade i jämförelse med föregående fördelning. Andelen huvudkontor är betydligt lägre än andelen regionkontor och s. k. filialenheter av olika slag. Eventuellt kan det innebära att regionens industri står mera självständig gentemot omvärlden än dess serviceföretag. Avslutningsvis skall nämnas att av samtliga arbetsställen ligger 11 i Malmö och två i Lund.

15.2.3 *Industrins regionala organisationssamband*

Fortsättningsvis kommer intresset uteslutande att riktas mot arbetsställen vilka ingår i rumsligt uppdelade organisationer. Enhetsorganisationerna ställs åt sidan medan huvudkontor, regionkontor och administrativt underordnade enheter i nämnd ordning skall analyseras med avseende på hur de regionalt är inordnade i sina respektive organisatoriska sammanhang.

Huvudkontor

Malmöregionens huvudkontor inom industri, byggnadsindustri och partihandel är av två olika slag, sådana som helt saknar material- eller varuhanterande enhet på sitt arbetsställe (B-enheter) och sådana som är samlokaliserade med dessa enheter (C-enheter). De förstnämnda är huvudkontor för större organisationer.

C-enheterna är huvudkontor för något mindre organisationer. De saknar regionkontor och har genomsnittligt ett färre antal underställda organisationsenheter än B-enheterna (tabell 15.2).

Tabell 15.2 Industri m. m. Antal organisationsenheter av olika slag, vilka är länkade till observerade huvudkontor i Malmöregionen

Observerade organisationsenheter	Övriga organisationsenheter							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
B-enheter (11)				4	15	48	14	81
C-enheter (37)					56	58	38	152
Totalt (48)				4	71	106	52	233

I tabell 15.3 har B- och C-enheterna slagits samman för att ge en samlad bild av den regionala fördelningen av organisationsenheter som styrs från Malmöregionens huvudkontor.

Tabell 15.3 Industri, byggnadsindustri och partihandel. Regional fördelning av organisationsenheter, vilka är länkade till observerade huvudkontor (B- och C-enheter) i Malmöregionen

Region Regiongrupper	Övriga enheter i organisationerna							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Malmöregionen					7	23	10	15
Grannregioner					7	14	31	14
Stockholmsregionen				25	14	9	8	11
Göteborgsregionen					8	6	4	6
Regionala stadsregioner				50	8	14	8	12
Lokala stadsregioner				25	23	27	39	29
Köpenhamnsregionen					6	4		3
Danmark övr								
Utlandet övr					31	3		10
Totalt				100	100	100	100	100

Helt naturligt fördelar sig regionkontoren främst på Stockholmsregionen och de s. k. regionala stadsregionerna i landet. Övriga typer av organisationsenheter är representerade i nästan samtliga regioner eller regiongrupper, dock med stora olikheter mellan fördelningarna. De administrativt underordnade enheterna, vilka är fristående från material- eller varuhanterande enheter, har en påtaglig regional spridning. Malmöregionen och dess grannregioner har en mycket begränsad andel av dessa organisationsenheter, medan Stockholmsregionen och lokala stadsregioner utanför grannregionerna dominerar inom landet. En mycket stor andel är fördelad till utlandet, där Köpenhamnsregionen framträder med sex procent. Danmark i övrigt är inte representerat. För administrativt underordnade enheter, vilka är lokaliserade tillsammans med material- och varuhanterade enheter (G-enheter), är fördelningen nästan omvänd. Här framträder Malmöregionen och grannregionerna med stora andelar, medan storstadsregionerna Stockholm och Göteborg får sina andelar reducerade i jämförelse med föregående fördelning. Övriga regioner eller regiongrupper inom landet bibehåller eller ökar sina andelar vid samma jämförelse. Den mest påtagliga olikheten mellan fördelningarna märks i utlandsandelarna, där

Köpenhamnsregionen har en något mindre andel än tidigare, men där framför allt utlandet i övrigt uppvisar en påtaglig mindre andel. Vidare framgår av tabellen att de administrativa serviceenheterna (H-enheter) är lokala företeelser, koncentrerade framför allt till grannregionerna och lokala stadsregioner i landet.

Regionkontor

Malmöregionens regionkontor inom industri m. m. är indelade i D- och E-enheter, dvs. sådana enheter som saknar respektive har material- eller varuhanterande enhet vid samma arbetsställe. De förstnämnda regionkontoren är alla underställda huvudkontor av samma slag (B-enheter) och tillhör organisationer med ett stort antal organisationsenheter. Det senare slaget av regionkontor är i regel länkade till huvudkontor med material- eller varuhanterande enhet (C-enheter) och ingår i mindre organisationer (tabell 15.4). Det bör nämnas att av de organisationsenheter som ingår i samma organisationer som Malmöregionens regionkontor finns i tabellen enbart sådana med som är direkt över- eller underordnade Malmöenheterna. Sidoordnade enheter såsom andra regionkontor och deras underordnade enheter saknar relevans, sett från Malmöregionens synpunkt, och ingår inte i tabellen.

Tabell 15.4 Industri m. m. Antal organisationsenheter av olika slag, vilka är länkade till regionkontor i Malmöregionen

Observerade organisationsenheter	Övriga organisationsenheter							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
D-enheter (3)	3				16	4		23
E-enheter (6)	2	4				17	8	31
Totalt (9)	5	4			16	21	8	54

I tabell 15.5 ges en samlad bild av regionkontorens organisationer och deras regionala fördelning. Malmöregionens D- och E-enheter är sammanslagna i tabellen. Tyngdpunkten i huvudkontorens fördelning ligger som väntat i Stockholmsregionen. Vad gäller administrativt underordnade enheter, vilka alla är närmast understående regionkontoren i Malmöregionen, finns några påtagliga olikheter mellan olika slags organisationsenheter. F-enheterna är inte i någon omfattning lokaliserade i Malmöregionen eller dess närhet. Hälften är fördelade till landets s. k. regionala stadsregioner, vilket understryker Malmöregionens ställning som subnationell region. Övriga enheter återfinns huvudsakligen i lokala regioner i södra delen av landet. Fördelningen av G-enheterna visar en betydligt större koncentration till Malmöregionen och dess grannregioner, vilket i ännu högre grad gäller de administrativa serviceenheterna. Samtliga fördelningar saknar helt inslag av utlandsandelar, vilket är naturligt med hänsyn till att regionalt organiserade företag vanligtvis är nationellt orienterade.

Tabell 15.5 Industri, byggnadsindustri och partihandel. Regional fördelning av organisationsenheter, vilka är länkade till observerade regionkontor (D- och E-enheter) i Malmöregionen

Regioner Regiongrupper	Övriga enheter i organisationerna							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Malmöregionen	20					5	38	7
Grannregioner						24	25	15
Stockholmsregionen	80	75			6			15
Göteborgsregionen		25						2
Regionala stadsregioner					50		12	17
Lokala stadsregioner					44	71	25	44
Köpenhamnsregionen								
Danmark övr								
Utlandet övr								
Summa	100	100			100	100	100	100

Administrativt underordnade enheter

De administrativt underordnade organisationsenheterna representeras av endast en F-enhet. Den ingår i en relativt stor organisation, där merparten av övriga organisationsenheter är av samma slag som Malmöenheten. G-enheterna, som utgör det dominerande antalet i urvalet, är genomsnittligt länkade till något mindre organisationer. De flesta andra enheter i dessa organisationer är även i detta fallet av samma slag som de i Malmöregionen (tabell 15.6).

Tabell 15.6 Industri m. m. Antal organisationsenheter av olika slag, vilka är länkade till underordnade enheter i Malmöregionen

Observerade organisationsenheter	Övriga organisationsenheter							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
F-enheter (1)		1			4	2		7
G-enheter (13)	2	11		1	5	49		68
Summa	2	12		1	9	51		75

I tabell 15.7 återges hur samtliga underordnade enheter är inordnade i ett regionalt sammanhang. Huvudkontoren har en förhållandevis jämn fördelning i landet, åtminstone är Stockholmsregionens andel inte lika dominerande här som för regionkontorens del. Det kan noteras att ingen observerad administrativt underordnad enhet i Malmöregionen styrs av huvudkontor utanför landets gränser. Vad avser övriga underordnade enheter, dvs. enheter på samma nivå som de i Malmöregionen, är fördelningarna tämligen lika mellan F- och G-enheterna. Dock märks en något större spridning av enheter utan material- eller varuhanterande enheter och en mera lokal förankring av de övriga enheterna, vilket är ett drag som känns igen från de organisationer som styrs från huvudkontor i Mal-

möregionen. Av enheter i utlandet har Köpenhamnsregionen en påtagligt större andel av F-enheter i jämförelse med de organisationer som styrs från Malmöregionen. Totalt sett för samtliga enheter är dock Köpenhamnsregionens andel av utlandsenheterna ungefär densamma oberoende av om huvudkontoren ligger i Malmöregionen eller på annan plats i landet.

Tabell 15.7 Industri, byggnadsindustri och partihandel. Regional fördelning av organisationsenheter, vilka är länkade till observerade administrativt underordnade enheter (F- och G-enheter) i Malmöregionen

Region Regiongrupper	Övriga enheter i organisationerna							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Malmöregionen								
Grannregioner		17				8		8
Stockholmsregionen	100	33			11	10		16
Göteborgsregionen		8			11	10		9
Regionala stadsregioner		17		100	22	16		18
Lokala stadsregioner		25			33	34		32
Köpenhamnsregionen					11	4		4
Danmark övr								
Utlandet övr					12	18		13
Summa	100	100		100	100	100		100

15.2.4 *Företagsservicens regionala organisationssamband*

Endast två *huvudkontor* i Malmöregionen finns representerade i materialet. Båda är styrenheter för mycket små organisationer, i båda fallen endast en underordnad organisationsenhet utöver huvudkontoret. De två underordnade enheterna är lokaliserade till Stockholmsregionen.

Av de åtta observerade *regionkontoren* har samtliga sina huvudkontor i Stockholmsregionen. Av fem underordnade organisationsenheter är ett lokaliserat i Malmöregionen, medan de fyra övriga är fördelade till lokala stadsregioner i södra Sverige, dock inte till någon av Malmöregionens tre grannregioner.

I urvalet finns tre *underordnade* enheter representerade. Samtliga dessa enheters regionkontor respektive huvudkontor är lokaliserade till Stockholm. Övriga underordnade enheter inom deras organisationer är fördelade mellan Stockholmsregionen, Göteborgsregionen och regionala stadsregioner.

15.3 Köpenhamnsregionen

På motsvarande sätt som för Malmöregionen skall i den fortsatta framställningen redovisas hur Köpenhamnsregionens befattningshavare och arbetsställen fördelas på enhetsorganisationer och enheter inom regionalt uppdelade organisationer.

15.3.1 *Urval av arbetsställen*

Antalet undersökta arbetsställen uppgår till 106 för industri, byggnadsindustri och partihandel, medan antalet för företagsservice är begränsat till 10.[1] Även för Köpenhamnsregionens vidkommande rör det sig alltså om ett urval vilket är mycket begränsat med avseende på antalet arbetsställen. Med hänsyn till representationen är dock materialet mera tillfredsställande än det material som avsåg att belysa Malmöregionens organisatoriska samband.

Arbetsställenas fördelning på olika storleksklasser motsvarar exempelvis mycket väl den fördelning som råder totalt sett för berörda verksamhetsområden i Köpenhamnsregionen. Vidare är de olika verksamhetsområdena representerade i proportion till deras andelar av näringslivet som helhet i samma region. Det innebär bl. a. att andelen mycket stora arbetsställen är mindre än som var fallet för Malmöregionen. Detta kan eventuellt orsaka en del problem då det gäller att klarlägga skillnader mellan sammansättningen av organisationer och olika organisationsenheter *inom* de två regionerna. Däremot torde de regionala organisatoriska sambanden mycket väl kunna jämföras.

Sammantaget svarar arbetsställena inom industri m. m. för ca 9 000 sysselsatta, vilket motsvarar 10 procent av Köpenhamnsregionens totalsysselsättning inom berörda verksamheter. Företagsservicen är naturligtvis betydligt sämre representerad sysselsättningsmässigt. Undersökta arbetsställen svarar för ca 1 300 sysselsatta eller endast 3 procent av totalsysselsättningen i regionen.

15.3.2 *Organisationer och organisationsenheter*

Urvalets fördelning på s. k. enhetsorganisationer och enheter av olika slag inom uppdelade organisationer redovisas i tabell 15.8. Bokstavsbeteckningarna motsvarar som tidigare de som diskuterades i anslutning till principskissen.

Tabell 15.8 Arbetsställenas fördelning på organisationer och organisationsenheter av olika slag i Köpenhamnsregionen

Verksamhetsområden	Organisationer – organisationsenheter								
	A	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Industri m. m.									
Absolut	69	23	8			2	4		106
Relativt	64	22	8			2	4		100
Service									
Absolut	2	8							10
Relativt	20	80							100

Inom industri m. m. utgör enhetsorganisationerna 64 procent av alla undersökta arbetsställen, medan huvudkontor av olika slag svarar för 30 procent. Återstående sex procent faller på underordnade enheter av olika

[1] Källmaterial: Telefon- och brevenkät 1976.

slag. Regionkontor saknas helt i materialet. I jämförelse med Malmöregionen har alltså de ouppdelade organisationerna nästan 20 procentenheter större andel, vilket dock inte är särskilt anmärkningsvärt med tanke på arbetsställenas storlek i urvalet. Enhetsorganisationer brukar i regel vara sysselsättningsmässigt ganska små. Andelen huvudkontor skiljer sig inte nämnvärt ifrån Malmöregionen. Däremot är andelen underordnade enheter betydligt lägre för Köpenhamnsregionens vidkommande. Enhetsorganisationernas trots allt begränsade andel, huvudkontorens dominans bland övriga enheter, avsaknaden av regionkontor och en obetydlig andel av underordnade enheter ger tillsammans en bild av Köpenhamnsregionen som en "huvudkontorsregion" i jämförelse med "filialregionen" Malmöregionen. Mycket talar dessutom för att denna bild skulle vara ännu tydligare än vad den nu är, om jämförelserna gjorts mellan material insamlat på basis av samma urvalskriterier.

Fördelningen av det mycket begränsade urvalet av arbetsställen inom företagsservice måste naturligtvis tolkas med stor försiktighet. I jämförelse med Malmöregionen är andelen enhetsorganisationer lägre och andelen enheter inom uppdelade organisationer högre. De enda enheter som är representerade inom uppdelade organisationer är dessutom huvudkontor, övriga enheter saknas helt i urvalsmaterialet. För Malmöregionens vidkommande var förhållandet omvänt, dvs. andelen regionkontor och underordnade enheter dominerade helt. Företagsservicen förstärker alltså den bild av Köpenhamnsregionen som tecknades ovan.

15.3.3 *Industrins regionala organisationssamband*

Fortsättningsvis kommer som tidigare intresset uteslutande att riktas mot arbetsställen vilka ingår i rumsligt uppdelade organisationer. Enhetsorganisationerna ställs på nytt åt sidan, medan huvudkontor och administrativt underordnade enheter i nämnd ordning skall analyseras med avseende på hur de regionalt är inordnade i sina respektive organisatoriska sammanhang.

Huvudkontor

Köpenhamnsregionens huvudkontor inom industri, byggnadsindustri och partihandel är i likhet med Malmöregionens av två olika slag, sådana som helt saknar material- eller varuhanterande enhet vid sitt arbetsställe (B-enheter) och sådana som är samlokaliserade med dessa enheter (C-enheter). De förstnämnda är som tidigare nämnts huvudkontor för större organisationer och de sistnämnda för mindre organisationer. I jämförelse med Malmöregionen är relationerna här omkastade, dvs. antalet B-enheter är större än antalet C-enheter, vilket torde vara förklarligt med hänsyn till Köpenhamnsregionen som nationell region (tabell 15.9). Genomgående förefaller Köpenhamnsregionens huvudkontor styra organisationer med ett mindre antal enheter än Malmöregionens huvudkontor. Vidare är antalet F-enheter något lägre, medan antalet H-enheter är betydligt större, fortfarande vid jämförelse med Malmöregionen. Förklaringen ligger sannolikt

i landets och därmed stadssystemets ringa storlek. Det är inte lika nödvändigt med ett utbrett nät av administrativt underordnade enheter under sådana betingelser.

Tabell 15.9 Industri m. m. Antal organisationsenheter av olika slag, vilka är länkade till observerade huvudkontor i Köpenhamnsregionen

Observerade organisationsenheter	Övriga organisationsenheter							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
B-enheter (22)			2	2	12	36	34	86
C-enheter (8)					9	15	18	42
Totalt (30)			2	2	21	51	52	128

I tabell 15.10 har B- och C-enheterna slagits samman för att ge en samlad bild av den regionala fördelningen av de olika organisationsenheter som styrs från huvudkontor i Köpenhamnsregionen. Regionkontoren är främst koncentrerade till de stadsregioner som befinner sig närmast under Köpenhamnsregionen i stadssystemets hierarkiska uppbyggnad, dvs. de subnationella regionerna Århus, Ålborg och Odense och i någon mån s. k. regionala stadsregionerna. Övriga slag av organisationsenheter fördelar sig på nästan samtliga regioner eller regiongrupper. Gemensamt för alla dessa underordnade enheter är Köpenhamnsregionens påfallande stora egna andelar, alla omkring eller strax över 20 procent, vilket är anmärkningsvärt i jämförelse med Malmöregionens mera begränsade andelar i de olika fördelningarna. Köpenhamnsregionens dominans i det danska stadssystemet visar sig således bl. a. genom att dess huvudkontor har en stor del av sina underordnade enheter i den egna regionen. Ett annat gemensamt drag i de underordnade enheternas fördelningar är grannregionernas mycket begränsade andelar, vilket påtagligt skiljer sig från det förhållande som råder på den svenska sidan. Vad beträffar olikheterna mellan fördelningarna kan främst utlandsandelarna föras fram. De underordnade administrativa enheter som är helt fristående ifrån material- eller varuhanterande enheter (F-enheter) har exempelvis den största utlandsandelen, vilket även gäller för Malmöregionens del. Malmöregionen är dock inte alls representerad i denna utlandsandel, medan däremot övriga Sverige, främst då Stockholm och Göteborg, är lokaliseringsregioner för sex procent av dessa underordnade enheter. Även i de övriga fördelningarna, i den mån de har utlandsandelar, saknar Malmöregionen andelar. Detta förhållande skall nu inte tolkas så att Köpenhamnsregionens huvudkontor helt och hållet saknar underordnade enheter i Malmöregionen. Materialets begränsade omfattning kan i stället vara orsaken. Tendensen förefaller emellertid vara tydlig nog för ett påstående som innebär att Köpenhamnsföretagen går förbi Malmöregionen till förmån för övriga Sverige vid utläggningen av underordnade administrativa enheter. För huvudkontor i Malmöregionen var tendensen den omvända. Den helt dominerande andelen enheter i Danmark återfinns i Köpenhamnsregionen, medan övriga Danmark saknar nämnvärd representation.

Tabell 15.10 Industri m. m. Regional fördelning av organisationsenheter, vilka är länkade till observerade huvudkontor (B- och C-enheter) i Köpenhamnsregionen

Region Regiongrupper	Övriga enheter i organisationerna							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Köpenhamnsregionen					21	26	19	21
Grannregioner						3	7	4
Subnationella stadsregioner			100	50	21	23	45	32
Regionala stadsregioner				50	14	23	3	14
Lokala stadsregioner					23	16	26	17
Malmöregionen								
Sverige övr.					6			1
Utlandet övr.					15	9		11
Totalt			100	100	100	100	100	100

Regionkontor

Som tidigare framgått av tabell 15.8, saknas regionkontor helt bland det urval av arbetsställen som undersökts i Köpenhamnsregionen. Orsaken är sannolikt inte att den nationella regionen i ett land brukar sakna regionkontor. En del av huvudkontoren i Malmöregionen har exempelvis en del av sina regionkontor i Stockholm. En rimlig förklaring, vid sidan av materialets begränsning, torde vara att regionalt (hierarkiskt) uppbyggda organisationer inte är särskilt vanliga i ett litet land med begränsade avstånd mellan stadsregionerna.

Administrativt underordnade enheter

De underordnade enheterna i Köpenhamnsregionen representeras av endast två F-enheter och fyra G-enheter, vilka alla tillhör mycket små organisationer. Huvudkontoren för de förstnämnda är båda lokaliserade till utlandet, dock inte Sverige, medan ytterligare två underordnade enheter i dessa organisationer är belägna i Köpenhamnsregionen. De fyra G-enheternas huvudkontor är samtliga belägna i lokala stadsregioner. För övrigt saknas andra underordnade enheter i dessa mycket små organisationer.

15.3.4 *Företagsservicens regionala organisationssamband*

Samtliga *huvudkontor* i Köpenhamnsregionen, som är representerade i urvalet, är styrenheter för mycket stora serviceorganisationer. De åtta observerade huvudkontoren har 10 regionkontor och hela 32 underordnade enheter fördelade på olika håll. Tabell 15.11 ger en samlad bild av dessa olika enheters regionala fördelning.

Tabell 15.11 Företagsservice. Regional fördelning av organisationsenheter, vilka är länkade till observerade huvudkontor (B- och C-enheter) i Köpenhamnsregionen

Regioner Regiongrupper	Övriga enheter i organisationerna							
	B	C	D	E	F	G	H	Totalt
Köpenhamnsregionen						3		2
Grannregioner						3		2
Subnationella regioner				60		34		40
Regionala stadsregioner				30		28		29
Lokala stadsregioner				10		6		7
Malmöregionen								
Sverige övr						6		5
Utlandet övr						19		14
Totalt				100		100		100

Regionkontoren är i likhet med industrins regionkontor huvudsakligen koncentrerade till de subnationella och regionala stadsregionerna. F-enheter saknas helt, dvs. renodlade administrativt underordnade enheter utan tjänsteproduktion. Fördelningen av de många G-enheterna har i likhet med regionkontoren en påtaglig koncentration till subnationella och regionala stadsregioner, medan Köpenhamnsregionen, grannregionerna och övriga lokala stadsregioner är svagt representerade. Företagsservicen förefaller organisatoriskt vara mera internationellt inriktad än industrin. Utlandsandelarna är nämligen här något större, men med en fördelning som mycket starkt påminner om industrins. Tendensen förefaller även här vara sådan att Köpenhamnsföretagen går förbi Malmöregionen till förmån för övriga Sverige vid lokaliseringen av underordnade administrativa enheter.

Urvalet av arbetsställen inom företagsservice i Köpenhamnsregionen saknar, som tidigare redovisades i tabell 15.8, inslag av såväl *regionkontor* som övriga administrativt *underordnade enheter.*

15.4 Koncernsamband

15.4.1 *Begreppet koncern*

Med koncern avses moder-dotterbolagsrelationer mellan två eller flera arbetsfunktionella organisationer. I de relationer som är aktuella i detta sammanhang har alltså alla inblandade organisationer fullständig administration för produktion av varor eller tjänster. Koncernsamband mellan organisationer identifieras endast i *ett* föregående och *ett* efterföljande led. En organisation anses endast ha *en* ägare även om denne i sin tur ägs av annan organisation. Däremot kan en organisation äga flera andra organisationer, varvid dock endast ägandeskap i första ledet uppmärksammas.

15.4.2 *Malmöregionen*

Koncernsamband för företag i regionen kan helt naturligt studeras enbart för huvudkontoren och de s. k. ouppdelade organisationerna.[1] Regionkontoren och de administrativt underordnade enheterna är ju i första hand underställda huvudkontor som är lokaliserade utanför regionen, varför frågan om dessa organisationsenheters koncernsamband är mindre intressant i sammanhanget.

Endast en tredjedel av *industrins ouppdelade organisationer* ingår i någon form av koncernrelationer. De äger då i mycket begränsad omfattning andra organisationer, men ägs i desto större omfattning av andra. Hälften av de *ägda* organisationerna är belägna i Malmöregionen.

Utlandsandelen är nästan 20 procent, varav Köpenhamnsregionen svarar för sex procent, medan Danmark i övrigt inte är representerat. Det begränsade antal enhetsorganisationer som ingår i koncernsamband och som dessutom äger andra organisationer förefaller alltså "kompensera" avsaknaden av underordnade enheter i Köpenhamnsregionen genom att äga organisationer där.

En tredjedel av *ägarorganisationerna* återfinns i Malmöregionen, medan Stockholmsregionen svarar för nästan hälften. Utlandsandelen är här lika stor som i föregående fördelning. Hela två tredjedelar av industrins huvudkontor ingår i någon form av koncernsamband. De äger andra organisationer i mindre omfattning än de själva ägs av andra. Skillnaden är dock inte lika påtaglig som för enhetsorganisationerna.

De *ägda* organisationerna är inte lika koncentrerade till Malmöregionen som var fallet med enhetsorganisationerna. Utlandet svarar för hela 37 procent. Danmark i övrigt har härav fem procent, medan däremot Köpenhamnsregionen inte är representerad. Malmöregionens huvudkontor väljer alltså i viss utsträckning att förlägga underordnade enheter i Köpenhamnsregionen och äga organisationer i övriga Danmark.

Huvudkontorens *ägarorganisationer* är huvudsakligen belägna i Malmöregionen, Stockholmsregionen och utlandet. Köpenhamnsregionen svarar för fyra av sammanlagt 26 procent i utlandet.

Sammantaget har de organisationer i Malmöregionen som äger andra organisationer två procent av dessa i Köpenhamnsregionen och två procent i övriga Danmark, medan hela 23 procent återfinns i utlandet i övrigt. Ägarorganisationerna fördelas med fyra procent på Köpenhamnsregionen och 18 procent på övriga utlandet, medan övriga Danmark är utan andel.

Några generella drag för serviceorganisationernas koncernsamband kan inte slås fast för Malmöregionens vidkommande.

15.4.3 *Köpenhamnsregionen*

Endast en femtedel av industrins enhetsorganisationer ingår i någon form av koncernsamband. De äger andra organisationer i mindre omfattning än de själva ägs av andra. Skillnaden är dock inte lika påtaglig som för Malmöregionen.[1]

En mycket begränsad andel av de *ägda* organisationerna är belägna i den egna regionen, medan utlandsandelen är helt dominerande med 50–60

[1] Källmaterial: Telefon- och brevenkät 1976.

procent, varav Sverige svarar för nio procent. Malmöregionen saknar andelar.

Hälften av *ägarorganisationerna* återfinns i den egna regionen, medan den andra hälften är belägen i utlandet. Även här har Sverige en betydande andel, dock inte Malmöregionen. Mer än hälften av industrins huvudkontor ingår i någon form av koncernsamband. De äger andra organisationer i samma omfattning som de själva ägs av andra.

Fördelningen av såväl *ägda* organisationer som ägarorganisationer påminner mycket starkt om enhetsorganisationernas fördelningar, dock med en ytterligare markering av utlandsandelarnas betydelse.

Sammantaget har de organisationer i Köpenhamnsregionen som äger andra organisationer två procent av dessa i Malmöregionen och nio procent i övriga Sverige, medan hela 50 procent återfinns i övriga utlandet. Ägarorganisationerna fördelar sig med 17 procent på Sverige och 43 procent på övriga utlandet, medan Malmöregionen är utan andel.

Några generella drag för serviceorganisationernas koncernsamband kan inte slås fast för Köpenhamnsregionens vidkommande.

15.5 Sammanfattning

15.5.1 *Organisatoriska samband*

Malmöregionens industriföretag har en sammansättning som visar att regionen är en "filialregion" vid en direkt jämförelse med Köpenhamnsregionen. Andelen huvudkontor är exempelvis mindre, medan andelen administrativt underordnade enheter är betydligt större. Det senare slaget av enheter gäller antingen representations- och försäljningskontor eller platsadministration i anslutning till produktionsenheter av olika slag.

Industrins huvudkontor i Malmöregionen har tre procent av samtliga sina underordnade enheter lokaliserade i Köpenhamnsregionen. Danmark i övrigt saknar nästan helt andelar, medan övriga utlandet har 10 procent av dessa organisationsenheter. Det kan nämnas att Malmöindustrins huvudkontor inte har fler underordnade enheter i Köpenhamnsregionen än huvudkontor som är lokaliserade på andra håll i det svenska ortssystemet.

De administrativt underordnade enheterna i Malmöregionen styrs i mycket begränsad omfattning från huvudkontor som är lokaliserade utanför landets gränser.

Malmöregionens serviceföretag markerar ännu tydligare än industrin regionens roll som filialregion i jämförelse med Köpenhamnsregionen. Vidare kan slås fast att såväl de fåtaliga huvudkontoren som de många underordnade enheterna ingår i helt och hållet nationellt uppbyggda organisationer.

Köpenhamnsregionens industriföretag har å sin sida en sammansättning som får regionen att tydligt framstå som "huvudkontors- och styrregion" i jämförelse med Malmöregionen. Andelen huvudkontor är jämförelsevis mycket större, medan andelen underordnade enheter är betydligt mindre.

Industrins huvudkontor i Köpenhamnsregionen har inte i någon mätbar omfattning underordnade enheter lokaliserade i Malmöregionen. Sverige

i övrigt har däremot en begränsad andel, uppgående till en procent, medan övriga utlandet har 11 procent. Köpenhamnsföretagens huvudkontor har alltså en mindre andel enheter i Sverige än vad Malmöföretagens huvudkontor har i Danmark.

De administrativt underordnade enheterna i Köpenhamnsregionen har en mycket begränsad del i urvalet av arbetsställen, varför några generella drag i deras regionala samband inte kan fastställas.

Köpenhamnsregionens serviceföretag betonar ännu tydligare än industrin regionen som huvudkontorsregion. Regionen har ett påtagligt inslag av huvudkontor, vilka styr mycket stora och internationellt uppdelade serviceorganisationer. Malmöregionen saknar helt andelar bland enheter som är underordnade dessa huvudkontor. Övriga Sverige däremot har sex procent av dessa underordnade enheter, vilket motsvarar en fjärdedel av hela utlandsandelen.

15.5.2 *Koncernsamband*

Malmöföretagen äger endast i begränsad omfattning andra företag i Danmark. I den mån det förekommer är det framför allt ouppdelade organisationer som står som ägare, dvs. sådana organisationer som inte har filialenheter vare sig i Danmark eller på annat håll. De ägda företagen är till lika delar lokaliserade i Köpenhamn och i övriga Danmark. Malmöföretagens inflytande i Danmark sträcker sig följaktligen geografiskt längre då det gäller koncernsamband än då det gäller filialutläggningar.

Köpenhamnsföretagen äger också endast i begränsad omfattning företag i grannlandet. Andelen i Malmöregionen är lägre än i övriga Sverige. Företag i Danmark, utanför huvudstaden, äger inga företag i Malmöregionen.

16 Transportsystem och fysisk räckvidd[1]

Accessibility . . . is a slippery notion, however; one of those common terms that everyone uses until faced with the problem of defining and measuring it! (Gould 1969)

16.1 Inledning

Begreppet *Individens fysiska räckvidd* har tidigare definierats i anslutning till figur 4:1 (s. 59). Där var utgångspunkten den enskilda hushållsmedlemmen och hans eller hennes möjligheter att nå arbetsplatser, service eller rekreation. Här är utgångspunkten befattningshavaren eller tjänstemannen och möjligheterna att i tjänsten upprätthålla direkta personkontakter.

Räckvidden är i princip alltid situationsbunden. Inslag som bestämmer räckvidden i en given situation är bl. a. den tid som behövs för genomförandet av en aktivitet och det tidsutrymme som finns till förfogande för inpassning vid sidan av andra aktiviteter i exempelvis ett dagsprogram. Det finns i regel en tidpunkt vid vilken en aktivitet tidigast kan påbörjas och en tidpunkt vid vilken den senast måste avslutas, beroende på omkringliggande aktiviteter.

Ett andra inslag som bestämmer räckvidden i en viss situation är transportsystemets förmåga att släppa fram individer vid olika tidpunkter till olika delar av omgivningen. För biltrafik rör det sig om framkomlighet på olika avsnitt av vägnätet, medan den kollektiva trafikens bidrag till individers räckvidd avgörs av linjenät, terminaler och tidtabeller. Det är alltså endast då man *samtidigt* tar hänsyn till aktiviteter och transportsystem som man kan tala om individers fysiska räckvidd. Då har man emellertid tagit steget ifrån olika förutsättningar och begränsningar till aktiviteter, händelseförlopp och aktivitetssystem, eller om man så vill den process i vilken samtliga möjligheter och begränsningar samverkar.

I detta sammanhang rör det sig om transportsystemet som enskild förutsättning och begränsning. För att kunna studera denna enskilda komponent måste den specifika aktiviteten och situationen föras i bakgrunden och intresset koncentreras till transportsystemets generella tidrumsliga uppbyggnad. Det kan även uttryckas som transportsystemets förmåga att under en relevant tidsperiod, arbetstiden i detta fall, länka samman individer

[1] För detta kapitel delar Ulf Erlandsson och Lars-Olof Olander ansvaret.

i olika delar av en omgivning. Genom att på så sätt se bort ifrån den situationsbundna användningen av transporter kan man tala om individers transportmöjligheter eller *transportsystemets fysiska räckvidd.*

Inom ramen för detta och nästföljande kapitel är avsikten att närmare redogöra för de transportmöljigheter som står till buds för befattningshavare, verksamma inom Malmö- respektive Köpenhamnsregionen. Härvid har valts att beskriva och kommentera transportmöjligheterna på tre olika nivåer. I avsnitten 16.3–16.4 behandlas de *inomregionala* och *nationella* möjligheterna, medan transportmöjligheterna mellan de båda regionerna studeras i avsnitt 16.5. Innehållet i detta senare avsnitt berör alltså en mycket begränsad del av Malmö- respektive Köpenhamnsregionens *internationella* transportmöjligheter. Denna aspekt beaktas emellertid på ett betydligt mer omfattande sätt i kapitlen 17 och 18, vilka syftar till att beskriva det europeiska persontransportsystemet, samtidigt som intresset i detta sammanhang inriktas på att studera Öresundsregionens relativa läge inom detta område.

Eftersom det inte finns något entydigt och allmängiltigt sätt att genomföra studier av ovan nämnda slag på, kommer olika beskrivningssätt att presenteras. (Detta gäller framför allt vad beträffar studierna av de europeiska transportmöjligheterna). Avsikten är därför att som en bakgrund till de empiriska studierna inledningsvis något diskutera begreppet transportsystemets fysiska räckvidd och därvid bryta upp detta i begreppen *tillgänglighet* och *åtkomlighet.*

16.2 Begreppen tillgänglighet och åtkomlighet

Uppgiften att beskriva ett transportsystems fysiska räckvidd är i princip identisk med att uttrycka en punkts (orts eller regions) läge visavi andra punkter i omgivningen.

Med en orts *tillgänglighet* avses i den framställning som följer *de möjligheter som man i övriga orter har att nå den studerade orten* och med en orts *åtkomlighet* avses här *de möjligheter som människor i orten ifråga har att nå övriga studerade orter.* Som en följd av att ordet *möjligheter* inte specificeras närmare i ovanstående definitioner, kan begreppen tillgänglighet och åtkomlighet givetvis ges mycket varierande innebörd.

En orts tillgänglighet respektive åtkomlighet är självfallet beroende av det studerade områdets kommunikationsnät.[1] I detta begrepp innefattas *linjesträckningen* av områdets landsvägs-, järnvägs-, båt- respektive flygtrafik. Dessutom, vad beträffar kollektiva transportmedel, *turtätheten* i respektive nät samt *tidtabelläggningen* av de olika nätens kommunikationsmedel.

I det följande ges en kortfattad presentation av några olika sätt att uttrycka en orts eller regions läge i förhållande till sin omgivning. Den information om områdets kommunikationsförhållanden som kan erhållas genom *kartstudier* (t. ex. fysiskt avstånd och linjesträckningar mellan de studerade orterna) och *tidtabellstudier* (turtäthet, tidsavstånd samt möjligheter till dagsbesök) har här fått tjäna som indelningsgrund för redogörelsen.

[1] Undantaget till detta påstående skulle vara det fall då man antog att undersökningsområdet utgjordes av en i alla avseenden homogen transportyta och att transporter som ägde rum mellan områdets olika orter genomfördes enligt den "slumpmässiga åtkomstens" princip, dvs. att transporterna kunde utföras vid vilken som helst tidpunkt på dygnet. I detta fall skulle en orts tillgänglighet också vara identisk med dess åtkomlighet.

16.2.1 *Metoder som främst bygger på kartinformation*

Det *fysiska avståndet* mellan orter i ett transportsystem kan tjäna som underlag för enkla beräkningar av tillgänglighet (åtkomlighet). Därvid bestäms avstånden från en ort till varje annan i systemet, varefter dessa summeras. Den erhållna summan för respektive ort används i detta fall som uttryck för ortens tillgänglighet. En ort med liten avståndssumma anses därvid ha en högre tillgänglighet än en ort med en större summa.

Det existerar inte några mer omfattande empiriska studier där orters tillgänglighet endast beskrivs i fysiska avstånd. Anledningen till detta kan vara att avstånden inte i tillräckligt hög grad korresponderar med det som man i dagligt tal menar med tillgänglighet. En variant av beräkningsmetodiken, vilken redovisas av Hägerstrand (1968), kan dock nämnas. För att bl. a. beskriva Nordens och speciellt Köpenhamns läge i förhållande till större befolkningskoncentrationer i övriga Västeuropa gör Hägerstrand följande experiment:

> "Slår man upp en cirkel med radien Köpenhamn–Paris – det vill säga ungefär det avstånd som torde vara maximum att tillryggalägga om man även i framtiden någorlunda behagligt skall kunna hinna till ett morgonsammanträde – så täcker man 23 av de förut nämnda 33 miljonstadsområdena och dessutom Skandinavien upp till Umeå. Inom samma radie sett från Stockholm når man bara 5 nordeuropeiska miljonstadsområden av vilka Öresundsregionen givetvis är ett. Från Köpenhamn räknat ligger Storbritannien, Schweiz och Österrike samt EEC-länderna, utom södra Frankrike och Italien, inom detta räckhåll. Redan på halva detta avstånd når man Holland och Ruhr, men från Stockholm bara Köpenhamn." (s. 15).

Eftersom Hägerstrand inte enbart ser till det fysiska avståndet mellan de studerade stadsområdena utan också tar hänsyn till deras folkmängd, erhålles betydligt mer information om tillgängligheten (åtkomligheten). Hägerstrand har i sin uppsats inte utsträckt sitt experiment att gälla mer än det ovan nämnda citatet. En fortsättning skulle emellertid ha kunnat få följande utformning: Den nämnda cirkeln med radien Köpenhamn–Paris slås runt vart och ett av de studerade storstadsområdena. Antalet miljonstäder som täcks inom respektive cirkel beräknas, varefter de erhållna värdena betraktas som mått på orternas tillgänglighet (åtkomlighet). Önskar man förfina detta tillgänglighetsmått, kan man därefter addera de aktuella stadsområdenas folkmängd, i stället för att endast ta hänsyn till deras antal, och därefter utnyttja de framräknade befolkningstalen som mått på respektive orts tillgänglighet.

En utvidgning av detta sätt att mäta orters tillgänglighet är att utföra mätningar av ovan nämnda slag, men med varierande värden på cirkelns radie. Metoden finns redovisad av bland andra Hägerstrand-Modéen-Rystedt (1967 a och 1967 b), Hägerstrand (1967) samt Hägerstrand-Öberg (1970).

> "Ett enkelt sätt att beskriva en punkts lägesrelationer med hänsyn till en klass av omgivande objekt är att beräkna vad man förslagsvis skulle kunna kalla en "lägesprofil". Detta sker genom att man observerar hur

de omgivande objekten successivt tillväxer i mängd som en funktion av avstånden från punkten." (Hägerstrand-Modéen-Rystedt, 1967 a, s. 1).

De ovan beskrivna metoderna att redovisa en orts läge i förhållande till ett antal andra orter är relativt okomplicerade till sin natur. I många fall framstår de emellertid som otillräckliga, eftersom avstånden mellan orterna mäts i fysiskt avstånd, samtidigt som transporterna inom undersökningsområdet förutsätts äga rum enligt den slumpmässiga åtkomstens princip. Om man därför önskar erhålla mer adekvata mått på orternas tillgänglighet (åtkomlighet) måste faktorer som exempelvis undersökningsområdets kommunikationsstruktur (linjesträckningar, turtäthet osv.) tas med i bilden. I de fall där undersökningsområdet omfattar flera nationer, måste hänsyn också tas till den restriktion som nationsgränserna utgör (se t. ex. Mackay 1958 och Wolfe 1962).

Ett första steg i den riktningen är att närmare studera de olika transportmedlens linjesträckningar och med hjälp av beräkningsmetoder från grafteorin erhålla kvantitativa mått på orternas tillgänglighet respektive åtkomlighet (se t. ex. Kansky 1963 och Haggett-Chorley 1969).

Man behöver inte fördjupa sig någon längre tid i studiet av ett transportnät förrän man inser att innehållet i kartbilden är en alltför grov generalisering av transportmöjligheterna. Samtliga länkar i nätet ges i de flesta fall en och samma markering på kartan trots att det kan föreligga stora skillnader i trafikintensitet (turtäthet) de olika orterna emellan.

Önskar man därför beskriva en orts läge i förhållande till andra orter och därvid ta hänsyn till trafikintensiteten, måste respektive transportmedels kommunikationstabell studeras mer ingående. Som en följd härav blir tillgänglighetsstudierna inriktade på i första hand kollektiva transportmedel, medan bilen som kommunikationsmedel faller ur ramen (den individ som har tillgång till bil har ju också slumpmässig åtkomst till transportmedlet).

16.2.2 *Metoder som främst bygger på tidtabellsinformation*

En studie baserad på information om *trafikintensiteten* eller *turtätheten* mellan orter i ett transportnät ger i de flesta fall en god bild av orternas tillgänglighet och åtkomlighet. Beräknas antalet resemöjligheter per dygn (eller vecka) mellan de studerade orterna, kan de så erhållna värdena redovisas i en matris. Rad- respektive kolumnsummorna i denna matris betraktas därefter som uttryck för orternas åtkomlighet respektive tillgänglighet.

Några mer omfattande studier av detta slag existerar inte. Av arbeten med liknande karaktär kan dock nämnas Godlund m. fl. (1968), som studerat direkta internordiska flygmöjligheter samt Rosenberg (1970), som redovisat trafikintensiteten i det västeuropeiska flygnätet.

Studier av ovan nämnd art ger information om att det existerar ett visst antal kommunikationsmöjligheter per tidsenhet mellan par av orter i transportnätet. *När* dessa möjligheter kan utnyttjas framgår emellertid inte. För en potentiell användare av transportutbudet (om det nu gälle

att resa till det dagliga arbetet eller till ett inte så ofta förekommande resmål) kan *tidtabellläggningen* därför många gånger vara avgörande för om transportmedlet över huvud taget kan utnyttjas, oavsett om turtätheten kan tyckas acceptabel.

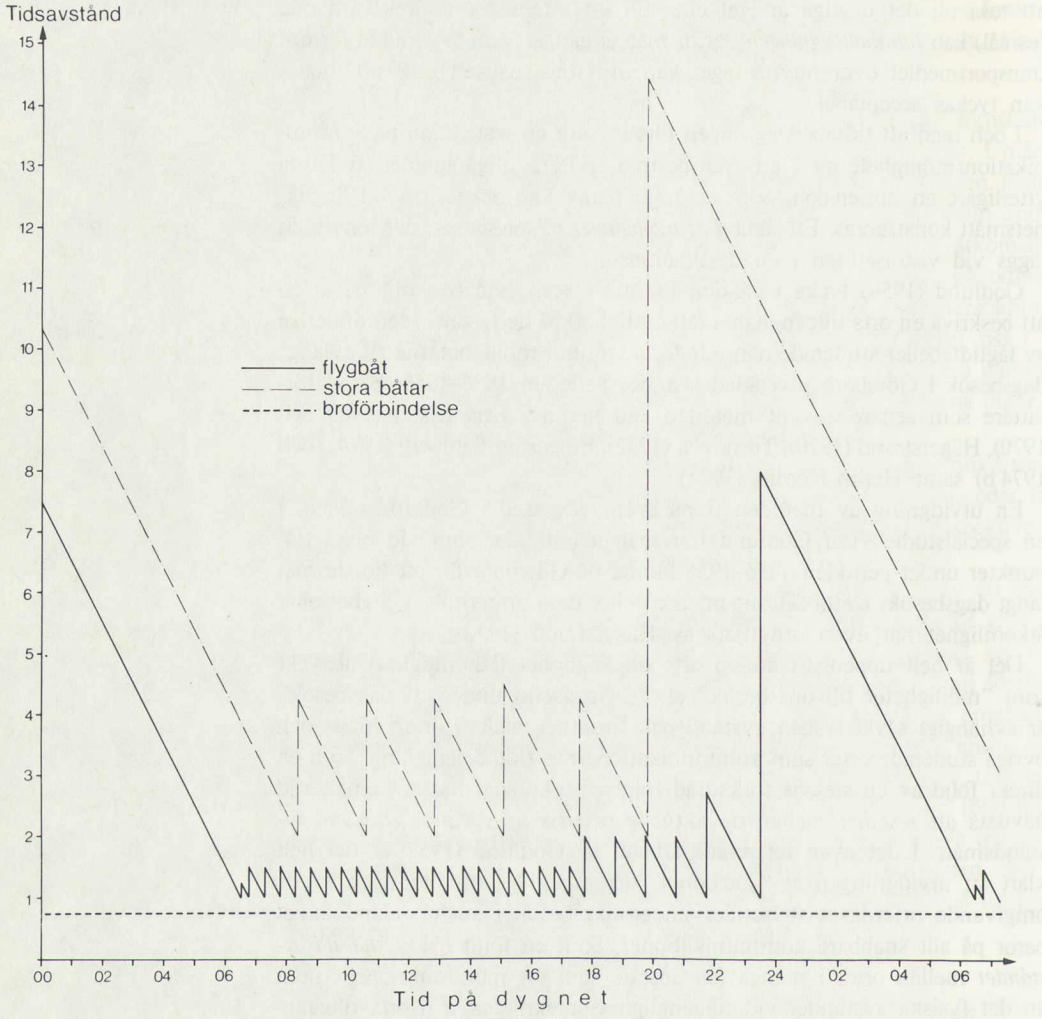
I och med att tidtabellläggningen förs in som en restriktion på kommunikationsmöjligheterna i ett transportnät, tillförs tillgänglighetsstudierna ytterligare en dimension. Som en följd härav kan också nya tillgänglighetsmått konstrueras. Ett sådant är *möjligheter till dagsbesök,* där tonvikten läggs vid vistelsetiden i en destinationsort.

Godlund (1959) tycks vara den författare som tidigast kom på idéen att beskriva en orts tillgänglighet (åtkomlighet) på detta sätt. Med underlag av tågtidtabeller studerade nämnde författare hur möjligheterna att avlägga dagsbesök i Göteborg utvecklades under perioden 1856–1956. Bland författare som senare använt metoden kan nämnas Erlandsson (1969 och 1970), Hägerstrand (1970), Törnqvist (1972), Engström-Sahlberg (1974 a och 1974 b) samt Herlin-Nordin (1974).

En utvidgning av metoden finns även redovisad i Godlund (1959). I en specialstudie visar Godlund hur många individer som vid olika tidpunkter under perioden 1856–1956 kunde nå Göteborg för ett tio timmar långt dagsbesök. Detta sätt att mäta en eller flera orters tillgänglighet eller åtkomlighet har även utnyttjats av Hägerstrand (1970).

Det är helt uppenbart att en orts tillgänglighet (åtkomlighet) uttryckt som "möjligheter till dagsbesök" eller "vistelsetid under ett dagsbesök" är avhängigt såväl fysiskt avstånd och turtäthet mellan orten ifråga och övriga studerade orter som kommunikationernas tidtabellläggning. Som en direkt följd av en stegvis förändrad transportteknologi har det emellertid hävdats att *restiden* mellan de aktuella orterna är ett mer adekvat avståndsmått. I det ovan refererade arbetet av Godlund (1959) är det helt klart att utvidgningen av Göteborgs "tågomland" samt ökningen av de omgivande orternas vistelsetider under dagsbesök i staden bland annat beror på allt snabbare kommunikationer. Som en följd härav har *tidsavståndet* mellan orter i många fall ansetts som ett mer funktionellt mått än det fysiska avståndet vid tillgänglighetsberäkningar. En orts tillgänglighet (åtkomlighet) skulle således kunna uttryckas som summan av tidsavstånden från (till) övriga studerade orter.

Att helt ersätta det fysiska avståndet som tillgänglighetsmått med tidsavståndet låter sig emellertid inte göras, såvida man inte preciserar transportmedel och dessutom förutsätter "slumpmässig åtkomst" till transportmedlet ifråga. I de fall där transporter mellan par av orter är möjliga att genomföra med ett eller flera tidtabellagda kommunikationsmedel (tåg, båt, flyg) och ett med slumpmässig åtkomst (bil), uppkommer genast frågan vad som egentligen skall betraktas som tidsavståndet mellan orterna. Detta påstående kan illustreras med hjälp av ett enkelt exempel, vilket visar tidsavståndet mellan Malmö centrum och Köpenhamns centrum och omvänt under någon av veckodagarna måndag–fredag våren 1976. Tidsavståndet mellan de båda punkterna redovisas grafiskt i figur 16:1, vars innehåll kan sammanfattas enligt följande:



Figur 16:1 Tidsavståndet i timmar mellan Malmö och Köpenhamns centrum. Måndag–fredag, våren 1976.

- Dygnets timmar representeras efter diagrammets "x-axel" och tidsavståndet mellan de båda stadscentra (uttryckt i timmar) utefter "y-axeln".
- De båda taggiga linjerna visar kommunikationsmöjligheterna mellan Malmö centrum och Köpenhamns centrum samt omvänt, om transporterna över Öresund äger rum med flygbåt respektive de stora båtarna. Beroende på turtätheten i och tidtabelläggningen av dessa båda transportmedel varierar tidsavståndet mellan de båda punkterna avsevärt under dygnet. Mellan ca kl. 06.00 och kl. 17.45 är avståndet således högst 1 tim och 30 min mellan de båda stadscentra. Efter kl 17.45 ökar tidsavståndet något beroende på minskad turtäthet. För den individ som efter kl 23.30 önskar resa från Malmö till Köpenhamn eller omvänt finns ingen kommunikationsmöjlighet över Öresund med något av de två färdmedlen förrän nästföljande morgon. Tidsavståndet mellan

Malmö centrum och Köpenhamns centrum uppgår således till åtta timmar om man inte hinner med den sista transportmöjligheten kl 23.30.

- Mot bakgrund av diagrammets innehåll kan man inte fastställa något entydigt mått på tidsavståndet mellan de båda städerna. Detta skulle endast ha varit möjligt om transporterna mellan de båda stadsområdena kunde genomföras med ett transportmedel till vilket den enskilde individen hade slumpmässig åtkomst. En sådan situation skulle erhållas om det existerade en fast förbindelse över Öresund.
- Tidsavståndet mellan Malmö centrum och Köpenhamns centrum och omvänt vid en fast förbindelse har redovisats i figur 16:1 med en streckad horisontell linje. Här har då antagits att transporten genomförs med bil och att restiden uppgår till 45 minuter.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att om man vid beräkningar av orters tillgänglighet (åtkomlighet) utnyttjar tidsavståndet (restiden) som mått på avståndet mellan orterna, så bör man också vara medveten om de svagheter som finns inbyggda i metoden.

16.2.3 *Ytterligare metoder*

I de ovan redovisade metoderna att beräkna orters tillgänglighet har avståndet mellan par av orter (mätt som fysiskt avstånd eller tidsavstånd) samt de studerade orternas befolkning varit de variabler kring vilka diskussionen har kretsat. Med dessa båda variabler som utgångspunkter kan ytterligare tillgänglighetmått konstrueras. Ett sådant är den s. k. *befolkningspotentialen.*[1]

För att studera den regionala balansen i Sverige mellan utbud och efterfrågan på resemöjligheter utnyttjar Törnqvist (1972) en variant av befolkningspotentialen. Detta sker genom beräkningar av s. k. kontaktpotentialer för landets 70 A-regioncentra. I dessa beräkningar ställs olika regioncentras tillgänglighet (åtkomlighet) i förhållande till de kontaktbehov som finns i respektive centra. Som mått på tillgängligheten används vistelsetiden vid dagsbesök på varje ort efter resa från orten *i* (där *i* kan anta värdena 1, 2, . . ., 70) och som mått på kontaktbehovet antal befattningshavare på respektive ort, vägda med hänsyn till inregistrerat kontaktbehov per tidsenhet.[2] Beräkningarna av kontaktpotentialen upprepas för var och en av de 70 A-orter som ingår i undersökningen. De beräknade potentialvärdena karteras därefter och denna kartografiska beskrivning av regionala variationer i fråga om kontaktmöjligheter ger Törnqvist beteckningen "Det svenska kontaktlandskapet".

Den hos Törnqvist beskrivna metoden att beräkna *kontaktlandskap* har senare utnyttjats av Engström-Sahlberg (1974 a och 1974 b) samt Herlin-Nordin (1974). I det första av dessa arbeten har intresset främst inriktats på att teckna det svenska kontaktlandskapet vid olika tidpunkter, medan Herlin-Nordin redovisar motsvarande landskap för Västeuropa.

Man kan emellertid tänka sig ytterligare andra tillgänglighetsmått. I vissa sammanhang kan till exempel det *ekonomiska avståndet* vara det mest relevanta måttet. Man kan då, som exempelvis Lindberg (1951), konstruera

[1] För närmare redogörelse av potentialbegreppet samt tillvägagångssättet vid beräkningar av befolkningspotentialen för en eller flera orter hänvisas till Norborg (1962 och 1974) samt Törnqvist (1963).

[2] För en mer ingående beskrivning av tillvägagångssättet vid beräkningar av kontaktpotentialer hänvisas till Törnqvist (1972).

en transportkostnadskarta, där de s. k. isodapanernas (linjer som sammanbinder punkter med samma totala transportkostnader) sträckning kring en ort ger en uppfattning om dess tillgänglighet, mätt i ett kostnadsmått.

I de beräkningar av kontaktpotentialer som utförts av Engström-Sahlberg (1974 a och 1974 b) samt Herlin-Nordin (1974) har det ekonomiska avståndet beaktats i så måtto att bland annat restidskostnader och reskostnader finns med som undersökningsvariabler för att uttrycka avståndsfriktionen vid transporter mellan par av orter.

Ovan har redovisats ett antal olika metoder med vars hjälp en orts eller regions läge kan beskrivas i förhållande till sin omgivning. Alla redan prövade metoder har dock inte tagits upp till behandling. Trots detta kan man konstatera att begreppen tillgänglighet och åtkomlighet är mycket komplexa. Som en följd av att de kan ges en så varierande och mångdimensionell innebörd, framstår uppgiften att med entydiga, allmängiltiga mått uttrycka det som vi i dagligt tal menar med ett stadsområde eller en regions tillgänglighet och åtkomlighet som i det närmaste omöjlig.

16.3 Inomregionala transportmöljligheter

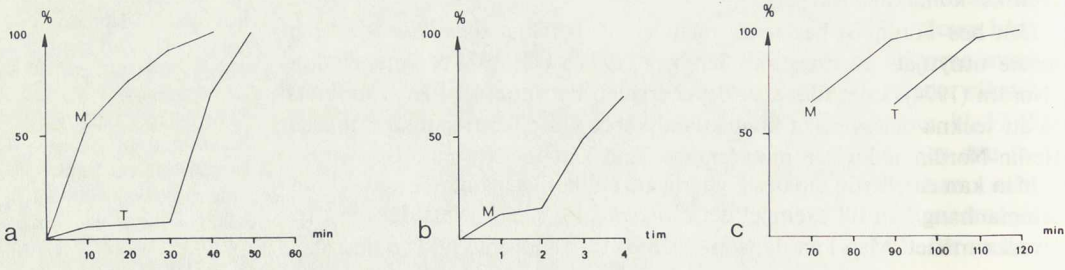
16.3.1 *Malmöregionen*

I ett tidigare avsnitt (se avsnitt 14.2) redovisades de orter i Malmöregionen, vilka i någon omfattning är lokaliseringsort för administrativa organisationsenheter samt deras befattningshavare. Ett uttryck för de inomregionala transportmöjligheterna är deras förmåga att länka samman befattningshavare i var och en av dessa orter med befattningshavare i varje annan ort. Beräkningarna utgår ifrån det färdmedel som för varje ort ger den bästa transportmöjligheten till varje annan ort, dvs. den bästa åtkomligheten. Variationerna i fördelningen mellan enskilda befattningsgrupper är för små för att motivera delanalyser. Den befattningsuppsättning som skall nås från varje ort är alltså den totala i regionen. Redovisningen begränsas till orten med de bästa transportmöjligheterna respektive orten med de sämsta transportmöjligheterna.

[1] Källmaterial: Primärmaterial Olander-Persson (1976).

Figur 16:2 a redovisar den mängd befattningshavare som kumulativt kan nås med ökande transportavstånd från Malmö (= M) respektive Trelleborg (= T). Färdmedel är bil till samtliga övriga orter.[1] För Malmös vidkommande kan exempelvis 75 procent av befattningshavarna nås inom 20 minuters och samtliga inom 40 minuters transporttidsavstånd. Situationen

Figur 16:2 Andel befattningshavare som kumulativt kan nås från Malmö (M) och Trelleborg (T). a) Malmöregionen, b) Sverige, c) Köpenhamnsregionen.

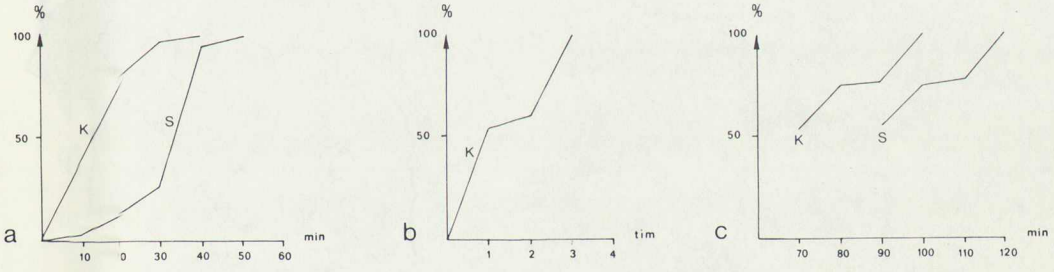


är annorlunda för Trelleborg med förhållandevis lång transporttid till Malmö och till orterna i norra delen av regionen, dit tyngdpunkten av befattningshavare utanför Malmö är lokaliserad. Först vid 30–40 minuter täcker man in merparten av regionens totala antal befattningshavare.

16.3.2 *Köpenhamnsregionen*

Redovisningen begränsas även här till att gälla orterna med de bästa respektive de sämsta transportmöjligheterna till den inomregionala befattningsuppsättningen, vilken redovisades i ett tidigare avsnitt (se avsnitt 14.3). Beräkningarna utgår även i detta fall ifrån det färdmedel som för varje ort ger den bästa transportmöjligheten till varje annan ort.[1]

Figur 16:3 a redovisar transportmöjligheterna för Köpenhamn och Sölleröd på samma sätt som för Malmö och Trelleborg tidigare. Köpenhamnsregionens bebyggelsestruktur och den något jämnare fördelningen av befattningshavarna i regionens olika orter och kommuner ger de båda danska orterna något kortare transporttider jämfört med de två svenska orterna. I Köpenhamn når man exempelvis ca 80 procent av samtliga befattningshavare inom 20 minuter och Sölleröd betydligt större andelar inom 30–40 minuter än i motsvarande svenska ort. Som framgår av diagrammet, är spännvidden mellan orternas "lägesprofiler" mindre än mellan de båda orterna i Malmöregionen.



Figur 16:3 Andel befattningshavare som kumulativt kan nås från Köpenhamn (K) och Sölleröd (S). a) Köpenhamnsregionen, b) Danmark, c) Malmöregionen.

16.4 Nationella transportmöjligheter

16.4.1 *Malmöregionen*

I detta avsnitt redovisas de möjligheter som står till buds för befattningshavare i Malmöregionen att nå den totala befattningsuppsättningen inom berörda verksamheter i Sveriges 70 olika A-regioner. Studien berör således Malmöregionens åtkomlighet i det nationella transportsystemet.

Några olika restriktioner ligger till grund för beräkningarna. Ett besök i någon avlandets regioner tillåts under förutsättning att avresa och hemkomst infaller under tidsintervallet 06.00–23.00. Vidare tillåts högst fyra timmars restid i vardera riktningen och dessutom krävs minst sex timmars vistelse i besökta regioner. Det mest gynnsamma färdmedlet eller kombination av färdmedel väljs vid besök i de olika regionerna.

[1] Källmaterial: Primärmaterial från Hovedstadsrådet.

Under de nämnda förutsättningarna har befattningshavare i Malmöregionen möjligheter att besöka 30 av landets regioner med ca 70 procent av landets befattningshavare inom berörda verksamheter (se figur 16:2 b). Betraktas därefter olika färdmedel var för sig, noteras bilen som bästa färdmedel vid besök i de 15 sydligaste regionerna. Dessa regioner rymmer tillsammans drygt 25 procent av landets befattningsuppsättning. Tåg är bästa färdmedel till fem regioner med fem procent av befattningshavarna. Kombinationen bil/flyg slutligen är bästa färdmedel vid dagsbesök i 10 av de 30 regionerna. Dessa 10 regioner rymmer 40 procent av landets befattningshavare. Figur 16:4 redovisar bästa färdmedel till var och en av de regioner som är åtkomliga från Malmöregionen med givna restriktioner.[1]

[1] Källmaterial: Primärmaterial Engström-Sahlberg (1974).

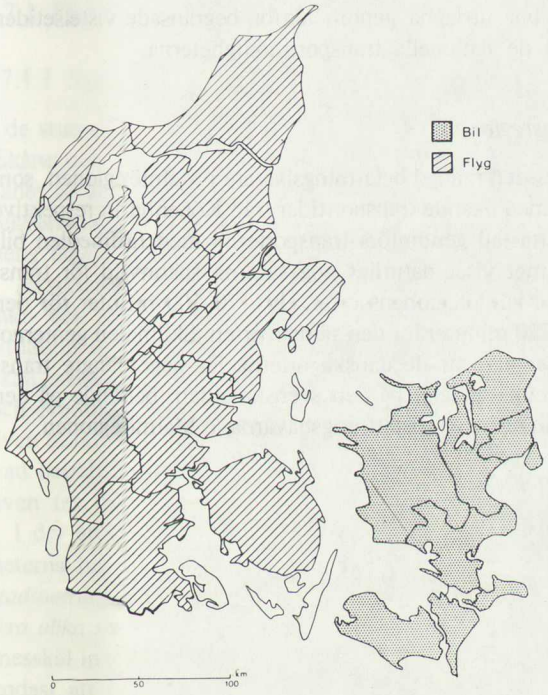


Figur 16:4 Bästa färdmedel till de regioner som är åtkomliga från Malmö.

16.4.2 *Köpenhamnsregionen*

Beräkningarna av Köpenhamnsregionens transportmöjligheter i nationellt perspektiv utgår ifrån samma transporttid- och vistelsetidsrestriktioner som användes vid motsvarande beräkningar för Malmöregionen. Med dessa förutsättningar kan befattningshavarna i Köpenhamnsregionen besöka samtliga regioner i landet. Mer än hälften av landets alla befattningshavare kan nås inom två timmar och samtliga inom tre timmar (se figur 16:3 b).

Bilen ger de bästa transportmöjligheterna till regionerna på Själland, vilka tillsammans svarar för 60 procent av landets befattningshavare. Till övriga regioner är flyg det bästa färdmedlet (se figur 16:5).[1]



Figur 16:5 Bästa färdmedel till de amt som är åtkomliga från Köpenhamn.

16.5 Transportmöjligheter mellan Malmö- och Köpenhamnsregionerna

16.5.1 *Malmöregionen*

I detta avsnitt gäller frågan transportsystemets förmåga att länka samman befattningshavare i olika orter på den svenska sidan med befattningshavare i Köpenhamnsregionens olika orter. Färdmedel är kombinationen bil-flyg-båt-bil och redovisningen begränsas till orter med den bästa respektive den sämsta åtkomligheten.

Figur 16:6 c visar för Malmö och Trelleborg den mängd befattningshavare i Köpenhamnsregionen som kumulativt kan nås med ökande trans-

[1] Källmaterial: Primärmaterial Søfelde (1977).

porttidsavstånd från orterna ifråga. Malmö når merparten av de danska befattningshavarna inom 70 minuter, men behöver 90–100 minuter för att nå samtliga. För Trelleborg tillkommer dessutom lång transporttid inom den egna regionen för att nå flygbåtsterminalen i Malmö, ca 120 minuter är en nödvändig transporttid för att kunna nå samtliga befattningshavare och orter i Köpenhamnsregionen.

För Malmö respektive Trelleborg skall till dessa uppgifter läggas beroendet av tidtabellen, vilket gör inpassningen av transportarbetet mindre flexibelt än inom den egna regionen. Mot bakgrund av innehållet i figur 16:1 (se avsnitt 16.2) gäller uppgifterna i exemplet ovan under förutsättningen att transporterna äger rum mellan ca 06.00 och 18.00. Utanför detta tidsintervall är åtkomligheten mindre gynnsam. Det är dock inte fråga om att några orter blir utslagna genom alltför begränsade vistelsetider, som var fallet med de nationella transportmöjligheterna.

16.5.2 *Köpenhamnsregionen*

Figur 16:3 c redovisar den mängd befattningshavare i Malmöregionen, som kumulativt kan nås med ökande transporttider från Köpenhamn respektive Sölleröd. Även i detta fall genomförs transporterna med färdmedlen bil-flygbåt-bil. Diagrammet visar naturligt nog samma spännvidd för transporttiderna som för Malmöregionens orter, dvs. 70–100 minuter för den bästa respektive 90–120 minuter för den sämsta orten. Skillnaden gentemot Malmöregionen ligger däri att de danska orterna får något längre transporttider för att nå olika andelar på den svenska sidan, beroende på den mera spridda fördelningen av befattningshavarna i Malmöregionen.

17 Kontakt- och resemöjligheter i Europa[1]

17.1 Det internationella perspektivet

17.1.1 *Syfte och uppläggning*

I de studier som hittills presenteras i denna rapport har Öresundsregionen (Skåne och Själland) varit det huvudsakliga undersökningsområdet. Detta gäller såväl vad beträffar undersökningar av dagsläget som framtida konsekvensstudier. Inget utrymme har hittills ägnats åt att undersöka regionens läge i förhållande till övriga Europa eller andra delar av världen.

Avsikten med detta och följande kapitel är att närmare studera kontakt- och resemöjligheterna i Europa och då särskilt Öresundsregionens situation i detta internationella perspektiv. Merparten av de studier som skall presenteras berör dagens europeiska transportnät, men för att förstå och eventuellt förklara något av dagssituationen har vissa utvecklingsdrag även beaktats. Tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse över Öresund, vad beträffar regionens läge i det europeiska kommunikationsnätet, skall även tas upp till behandling.

I det arbete som har utförts för att beskriva kontakt- och resemöjligheterna har tillgängligheten och åtkomligheten beräknats för *98 utvalda stadsområden i Väst- och Östeuropa*. Undersökningarna har genomförts i *fyra olika steg*. En komplett redovisning av dessa steg kan p. g. a. utrymmesskäl inte ges i detta sammanhang. De tre första stegen kommer därför endast att beröras i sammanfattande form (avsnitten 17.2–17.4), medan tyngdpunkten i framställningen läggs vid det fjärde steget, det s. k. europeiska kontaktlandskapet (avsnitt 17.5).[2]

I det första av ovan nämnda steg, vilket sammanfattas i avsnitt 17.2, studeras tillgängligheten för de 98 stadsområden utifrån den metod som föreslogs av Hägerstrand (1968) (se avsnitt 16.2.1). I beräkningarna utnyttjas fågelvägsavståndet (i kilometer) som mått på avståndet mellan orterna. Det är uppenbart att försöket ger en idealiserad bild av tillgängligheten i Europa, eftersom beräkningarna i princip förutsätter en i alla avseende *homogen transportyta*, där transporter är möjliga i alla riktningar utan några som helst restriktioner. Med utgångspunkt från turtätheten i *det europeiska flygnätet* redovisas i det andra steget (avsnitt 17.3) ett mer realistiskt försök att beskriva de 98 stadsområdenas transportmöjligheter. I det tredje steget ökar realismen ytterligare. För att beskriva tillgängligheten respektive åtkomligheten i Europa undersöks i detta fall vilka

[1] För detta och nästa kapitel svarar Ulf Erlandsson.

[2] För en mer detaljerad beskrivning av de tre första stegen hänvisas till Erlandsson (1978).

möjligheter som finns att med *olika transportmedel* (bil, tåg och flyg) resa tur och retur mellan varje par orter under samma dag. Som mått på dessa möjligheter används den maximala *vistelsetiden* i destinationsorten. En variant på detta sätt att framställa kommunikationsmöjligheterna redovisas därefter i avsnitt 17.5. I detta försök (steg 4) kopplas vistelsetiderna ihop med de undersökta orternas *befolkning*. Svaren på frågorna "Hur många individer kan nås från orten A under ett dagsbesök om x vistelsetimmar?" samt "Hur många individer kan nå orten A under ett dagsbesök om x vistelsetimmar?" används i detta fall som uttryck för orten A:s åtkomlighet respektive tillgänglighet. Naturligtvis behöver man inte stanna vid en analys av möjligheterna att göra "dagsbesök". Inget hindrar att man går vidare och tillåter bortovaro under två eller flera dagar och nätter. Denna form av utvidgning har dock inte visat sig ge några nya aspekter på det "europeiska kontaktlandskapet".

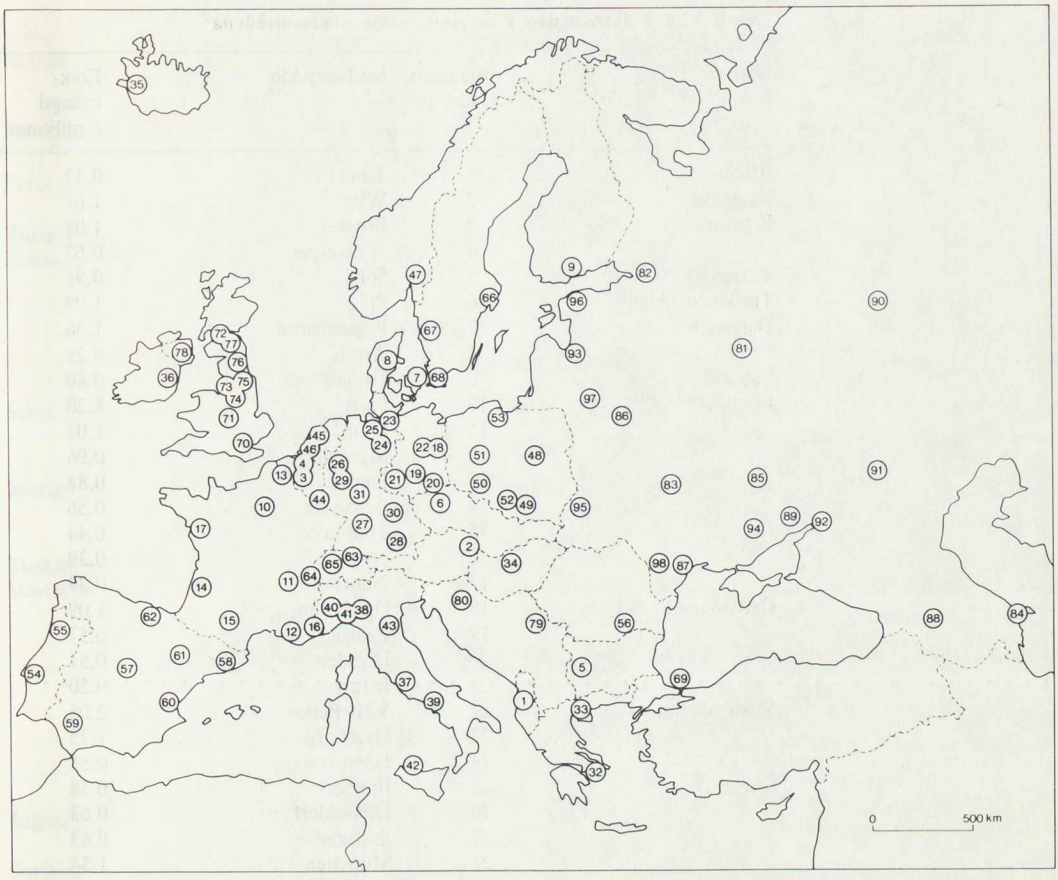
För att bidraga till diskussionen kring en fast förbindelse över Öresund redovisas i kapitel 18 en specialstudie som berör *Öresundsregionens läge i förhållande till övriga Europa*. I detta sammanhang diskuteras dels situationen som den var vid undersökningstillfället (våren 1976), dels hur kommunikationsmöjligheterna för regionens båda stora orter (Köpenhamn och Malmö) eventuellt skulle förändras efter byggandet av en fast förbindelse.

17.1.2 *Avgränsningar och urval*

Undersökningarna behandlar, som framgått ovan, kommunikationsmöjligheterna mellan 98 europeiska stadsområden. I det följande är avsikten att redovisa och kommentera de kriterier som gällt vid valet av dessa orter.

Eftersom undersökningarna avsåg att gälla de europeiska kommunikationsmöjligheterna sattes som första villkor vid valet att *alla europeiska länder* skulle vara representerade. I och med detta bestämdes att huvudstaden i respektive nation skulle medtagas som undersökningsobjekt, oberoende av ortens folkmängd. Eftersom huvudstaden i många av Europas stater inte är den från befolkningssynpunkt sett största orten, bestämdes vidare att alla stadsområden med en folkmängd överstigande *500 000 invånare* även skulle tas med i undersökningen. En blick på figur 17:1 samt i tabell 17.1, vilka visar de studerade orternas läge respektive folkmängd, ger dock vid handen att undersökningen innefattar ett antal orter vilka inte uppfyller något av de båda ovan redovisade villkoren. Dessa senare orter har medtagits av följande orsaker:

- Århus har medtagits dels beroende på att orten är Danmarks näst största stadsregion, dels för att det i diskussionen kring en fast förbindelse över Öresund kan vara intressant att ha med mer än en stad i Danmark.
- De båda franska orterna Nice och Nantes når inte helt upp till befolkningströskeln 500 000 invånare, men har likväl medtagits som undersökningsobjekt beroende på att de kan erbjuda relativt goda kommunikationsmöjligheter i det europeiska flygtrafiknätet.
- Den östtyska staden Erfurt finns med i undersökningarna av ungefär samma orsak som de båda franska orterna. Erfurt är med undantag av Öst-Berlin för



Figur 17:1 Undersökningens 98 stadsområden. Numren återfinns i tabell 17.1.

övrigt den enda östtyska stad av någorlunda storlek som mer regelbundet har tillgång till flygkommunikationer.

- Bilbao i Spanien har medtagits på samma grunder som Nice och Nantes (se ovan).
- Att Genève har medtagits i undersökningen beror på att orten kan erbjuda mycket goda kommunikationsmöjligheter i det europeiska flygtrafiknätet, men framför allt beroende på stadens karaktär som internationell samlingspunkt för en mångfald olika ekonomiska och politiska institutioner och organisationer.
- Vid valet av undersökningsorter i Sovjetunionen har gällt att samtliga europeiska sovjetrepublikers huvudstäder har beaktats oberoende av folkmängd. Detta har inneburit att städerna Tallinn, Vilnius och Kisjinjov har medtagits bland undersökningsobjekten, trots att de inte når upp till befolkningströskeln 500 000 invånare.

Tabell 17.1 Folkmängden i de undersökta stadsområdena[a]

Nation	Stadsområde nr.	Stadsområde	Folkmängd i miljoner
Albanien	1	Tirana	0,17
Österrike	2	Wien	1,61
Belgien	3	Brüssel	1,08
	4	Antwerpen	0,67
Bulgarien	5	Sofia	0,95
Tjeckoslovakien	6	Prag	1,09
Danmark	7	Köpenhamn	1,36
	8	Århus	0,25
Finland	9	Helsingfors	0,80
Frankrike	10	Paris	8,20
	11	Lyon	1,07
	12	Marseille	0,96
	13	Lille	0,88
	14	Bordeaux	0,56
	15	Toulouse	0,44
	16	Nice	0,39
	17	Nantes	0,39
Östtyskland	18	Öst-Berlin	1,09
	19	Leipzig	0,57
	20	Dresden	0,51
	21	Erfurt	0,20
Västtyskland	22	Väst-Berlin	2,05
	23	Hamburg	1,75
	24	Hannover	0,51
	25	Bremen	0,58
	26	Düsseldorf	0,63
	27	Stuttgart	0,63
	28	München	1,34
	29	Köln	0,83
	30	Nürnberg	0,51
	31	Frankfurt a.M.	0,66
Grekland	32	Athen	2,54
	33	Saloniki	0,56
Ungern	34	Budapest	2,05
Island	35	Reykjavik	0,10
Irland	36	Dublin	0,65
Italien	37	Rom	2,83
	38	Milano	1,74
	39	Neapel	1,22
	40	Turin	1,18
	41	Genua	0,81
	42	Palermo	0,66
	43	Bologna	0,49
Luxemburg	44	Luxemburg	0,08
Holland	45	Amsterdam	1,02
	46	Rotterdam	1,06
Norge	47	Oslo	0,47
Polen	48	Warszawa	1,39
	49	Krakow	0,66
	50	Wroclaw	0,56
	51	Poznan	0,50
	52	Katowice	0,31
	53	Gdansk	0,61

Nation	Stadsområde nr.	Stadsområde	Folkmängd i miljoner
Portugal	54	Lissabon	1,61
	55	Oporto	1,31
Rumänien	56	Bukarest	1,64
Spanien	57	Madrid	3,15
	58	Barcelona	1,75
	59	Sevilla	0,55
	60	Valencia	0,65
	61	Zaragoza	0,48
	62	Bilbao	0,41
Schweiz	63	Zürich	0,72
	64	Genève	0,32
	65	Bern	0,29
Sverige	66	Stockholm	1,35
	67	Göteborg	0,69
	68	Malmö	0,45
Turkiet	69	Istanbul	2,38
Storbritannien	70	London	7,34
	71	Birmingham	2,37
	72	Glasgow	1,73
	73	Liverpool	1,26
	74	Manchester	2,89
	75	Leeds	1,73
	76	Newcastle	0,81
	77	Edinburgh	0,45
	78	Belfast	0,55
Jugoslavien	79	Belgrad	1,21
	80	Zagreb	0,60
Sovjetunionen	81	Moskva	7,41
	82	Leningrad	4,13
	83	Kiev	1,83
	84	Baku	1,34
	85	Kharkov	1,31
	86	Minsk	1,04
	87	Odessa	0,96
	88	Tbilisi	0,95
	89	Donetsk	0,92
	90	Kazan	0,92
	91	Volgograd	0,87
	92	Rostov	0,85
	93	Riga	0,77
	94	Zaporozje	0,71
	95	Lvov	0,59
	96	Tallinn	0,39
	97	Vilnius	0,41
	98	Kisjinjov	0,42

[a] Folkmängdsuppgifterna är hämtade från "The Europa Year Book" (1975) och gäller i de flesta fall för åren 1973–1974.

Det bör påpekas att det villkor som ställts beträffande undersökningsorternas befolkningsnumerär (500 000 invånare) är godtyckligt valt samt att de statistiska uppgifter som inhämtats om de olika ländernas befolkning

är av mycket varierande karaktär både vad beträffar redovisningssätt och noggrannhet. För vissa av de studerade länderna erhålles t. ex. uppgifter om städernas befolkning på s. k. administrativ basis (folkmängd inom ortens administrativa gränser), medan man för andra länder får uppgifter om de funktionella städernas befolkning (folkmängd inom en s. k. urban agglomeration). I vissa andra fall erhålles uppgifter om både administrativ och funktionell befolkning. Slutligen kan också nämnas att det i en del länderfall inte framgår av den officiella befolkningsstatistiken, huruvida de redovisade folkmängdsuppgifterna skall hänföras till den ena eller den andra kategorin. Dessa förhållanden medför att folkmängdsuppgifterna i tabell 17.1 inte är helt jämförbara de olika länderna emellan.

Beträffande innehållet i figur 17:1 samt tabell 17.1 bör ytterligare några påpekanden göras som berör urvalet av undersökningsorter. Huvudstäderna i Västtyskland och Holland (Bonn och Haag) har inte medtagits som separata undersökningsorter. Skälet härtill är att de saknar egna flygplatser. I figur 17:1 och tabell 17.1 har de därför kopplats ihop med de mycket närliggande städerna Köln respektive Amsterdam.

17.2 Europa som homogen transportyta – steg 1

17.2.1 *Förutsättningar*

Antag att Europa utgöres av en i alla avseenden homogen transportyta, dvs. en yta där det inte existerar några som helst hinder för transporter i alla riktningar. Längre än så ifråga om fullständigt utbyggt transportsystem går inte att komma. Antag dessutom att den enskilde individen i någon av de 98 stadsområdena har slumpmässig åtkomst till någon form av transportmedel, dvs. att han vid vilken tidpunkt som helst kan förflytta sig mot önskat resmål. Med utgångspunkt från dessa båda antaganden är avsikten i detta avsnitt att redovisa några resultat från de försök som gjorts för att beskriva de olika stadsområdenas läge i förhållande till varandra.

Följande tillvägagångssätt har här använts för att beskriva en orts läge i förhållande till sin omgivning:

I. En cirkel med radien 500 km slås runt var och en av de undersökta städerna.
   a) Antalet stadsområden (inklusive det i cirkelcentrum) som täcks inom respektive cirkel beräknas.
   b) Antalet individer (inklusive befolkningen i den ort som befinns i cirkelcentrum) som täcks inom respektive cirkel beräknas.

II. Proceduren enligt I upprepas, men i detta fall med en cirkelradie om 1 000 km.

Som underlag vid beräkningarna enligt I och II har använts en europakarta i skalan 1:9,5 miljoner. Beroende på kartskalan, men också på kartprojektionen, kan avståndsmätningarna inte anses tillförlitliga till hundra procent. För att inga missförstånd skall uppstå bör även påpekas att folkmängdstalen som beräknats i enlighet med punkterna I b och II b

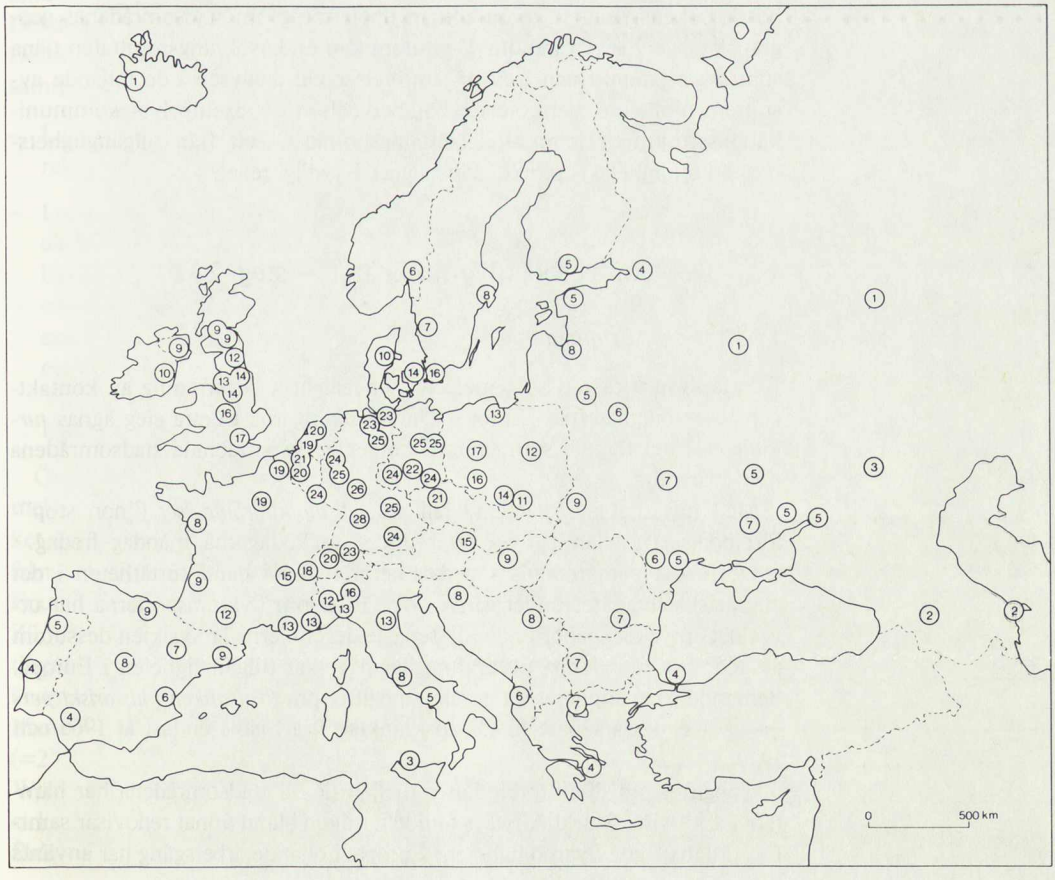
ovan inte omfattar samtliga individer bosatta inom den slagna cirkeln, utan endast befolkningen i de studerade stadsområdena.

De fyra "lägesvärden" som enligt I och II erhålles för respektive stadsområde kan betraktas som en del av deras specifika "lägesprofiler". (För en närmare förklaring av begreppet lägesprofil hänvisas till kapitel 16, s. 271.) Det hade givetvis varit möjligt att utsträcka försöket att gälla ytterligare beräkningar genom att låta cirkelradien anta flera värden än som nu varit fallet. Ett sådant tillvägagångssätt hade naturligtvis resulterat i en mer ingående information om hur objekten (stadsområdena och deras befolkning) successivt adderades till varandra med stigande avstånd från en utgångsort, dvs. de olika stadsområdenas specifika lägesprofiler hade framträtt på ett mer detaljerat sätt.

17.2.2 *Resultat*

I denna huvudrapport skall resultaten av dessa inledande beräkningar endast beröras i förbigående. Av de fyra tillgänglighetsberäkningar som utförts (enligt punkterna I och II ovan) har här valts att visa utfallet av I a (se figur 17:2). En mer detaljerad redogörelse finns att tillgå i Erlandsson (1978).

Figur 17:2 Tillgänglighet uttryckt som antal stadsområden inom radien 50 mil från respektive stad.



Analysen av de europeiska stadsområdenas tillgänglighet (åtkomlighet) ger en bild av Europa indelat i koncentriska zoner. *Europas centrum* består av Nederländerna, Belgien, Luxemburg, Schweiz, Väst- och Östtyskland samt Tjeckoslovakien. Från så gott som samtliga stadsområden i dessa länder kan man nå tjugo eller flera andra storstäder inom en 50-milsräjong. Från orterna i dessa nationer kan man inom samma radie nå en stor del av Europas befolkning. Mest centralt av alla studerade städer ligger Stuttgart.

Med stigande avstånd från nämnda kärnområde avtar värdena snabbt. Skillnaden i "lägesvärden" mellan Hamburg och Köpenhamn är ett bland flera exempel. I grova drag kan stadsområdena utanför kärnområdet placeras i två zoner runt detta. Den *halvcentrala zonen* är smal och omfattar stadsområden i södra och mellersta England, sydligaste delen av Skandinavien, Polen, Österrike, norra Italien samt sydöstra och norra Frankrike. Som exempel kan nämnas, att man från orter inom dessa områden kan nå mellan 10 och 20 stora stadsområden inom en radie av 50 mil fågelvägen. Resterande stadsområden i Europa, med lägesvärden mellan 1 och 10, utgör *Europas periferi.*

Mot bakgrund av de förutsättningar på vilka försöken i steg 1 bygger, måste innehållet i detta avsnitt betraktas som ett för närvarande orealistiskt sätt att uttrycka städernas tillgänglighet respektive åtkomlighet. Trots detta bör försökens resultat ge en allmän uppfattning om stadsområdenas geografiska läge visavi varandra. Dessutom kan undersökningsresultaten tjäna som utgångspunkt och bas för jämförelser vid analysen i de följande avsnitten. Vid dessa jämförelser bör betydelsen av exempelvis kommunikationsstrukturen inom undersökningsområdet, sett från tillgänglighets- och åtkomlighetssynpunkt, återspeglas i tydlig relief.

17.3 Det europeiska flygtrafiknätet – steg 2

17.3.1 *Förutsättningar*

I detta avsnitt tas ett steg mot en mer realistisk beskrivning av kontakt- och resemöjligheterna i Europa. Undersökningarna i detta steg ägnas *turtätheten* i det flygnät som sammanbinder de 98 studerade stadsområdena med varandra.

Med turtäthet avses i detta fall antalet *direktförbindelser* ("non stop"-förbindelser) mellan par av orter under veckodagarna måndag–fredag.

De försök som redovisas nedan berör i första hand turtätheten i det europeiska flygnätet under *våren 1976*. Eftersom flygtransporterna har utvecklats mycket snabbt under de senaste decennierna är avsikten dessutom att redovisa hur denna utveckling har påverkat tillgängligheten i Europa. Beroende på svårigheter att erhålla uppgifter om *flygtrafiken i historiskt perspektiv* har dessa senare försök inskränkts till att gälla endast år 1965 och 1970.

Uppgifter om direktförbindelser mellan de 98 stadsområdena har hämtats från "ABC World Airways Guide", vilken bland annat redovisar samtliga tidtabellagda flygmöjligheter i Europa. Följande arbetsgång har använts

för att erhålla en sammanfattande bild av ett europeiskt tillgänglighetslandskap baserat på "non stop"-förbindelser med flyg:

1. Totala antalet direkta förbindelser mellan par av orter under måndag–fredag har beräknats, dvs. excerperats från "ABC World Airways Guide".
2. De erhållna resultaten har redovisats i en 98 x 98-matris.
3. Matrisens värden har summerats kolumnvis.
4. De erhållna summorna har därefter betraktats som mått på respektive stadsområdes tillgänglighet.

Av punkt 4 framgår att beräkningarna avser de 98 stadsområdenas tillgänglighet i det europeiska flygnätet. Orternas åtkomlighet skulle på motsvarande sätt ha erhållits om matrisens värden hade summerats radvis. Eftersom rad- och kolumnsummorna för respektive ort i de aktuella fallen avviker ytterst lite från varandra kan man här betrakta *tillgängligheten som identisk med åtkomligheten.*

17.3.2 *Resultat*

Vid undersökningstillfället (våren 1976) uppgick antalet "non stop"-förbindelser mellan de 98 stadsområdena under måndag–fredag till 14 600. Dessa förbindelser var långt ifrån jämnt fördelade på de olika orterna. Detta framgår mycket tydligt i figurerna 17:3 och 17:4 vilkas innehåll kan sammanfattas i följande punkter:

- London har erhållit det högsta tillgänglighetsvärdet. Av de 14 600 direktförbindelserna hade drygt 1 200 detta stadsområde som nod.
- Londons överlägsna position i det europeiska flygnätet framgår kanske allra tydligast vid ett närmare studium av figur 17:4, som visar sambandet mellan lägesvärden och rangordningsnummer för de 98 stadsområdena. Som framgår av diagrammet sluttar den tänkta kurvan, som sammanbinder punkterna, mycket brant fram till orterna med rangordningsnumren 5–7. Därefter avtar förändringshastigheten märkbart. Vid passeringen av stadsområdet med ordningsnumret 20 och tillgänglighetsvärdet 19, planar kurvan ut nästan helt.

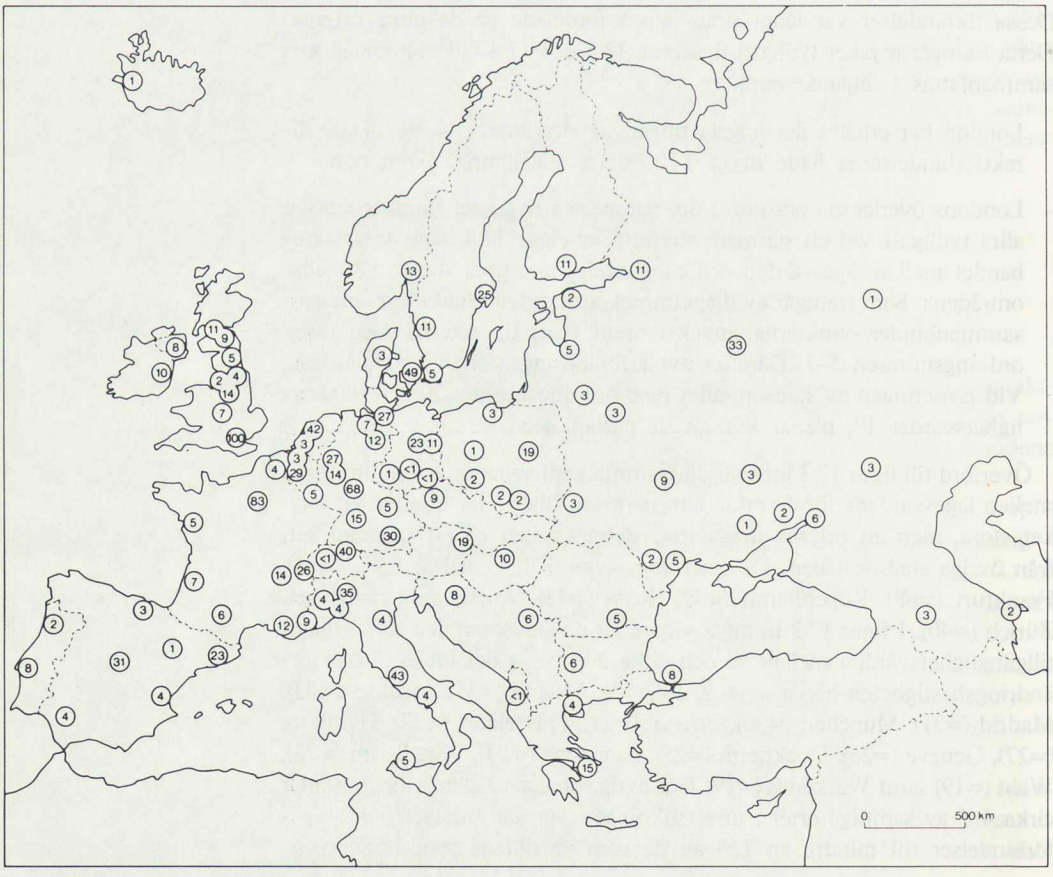
Överförd till figur 17:3 innebär diagrammets information att skillnaderna mellan lägesvärdena för de orter som närmast följer efter London är mycket stora, men att orterna ifråga trots detta avviker på ett markant sätt från övriga stadsområden. De orter som avses i detta fall är Paris (=83), Frankfurt (=68), Köpenhamn (=49), Rom (=43), Amsterdam (=42) och Zürich (=40). I figur 17:3 framgår vidare att de stadsområden som erhållit tillgänglighetsvärden mellan 40 och cirka 20, dvs. i det intervall där förändringshastigheten börjar avta, är följande: Milano (=35), Moskva (=33), Madrid (=31), München (=30), Brüssel (=29), Düsseldorf (=27), Hamburg (=27), Genève (=26), Stockholm (=25), Barcelona (=23), Väst-Berlin (=23), Wien (=19) samt Warszawa (=19). För övriga stadsområden, vilka omfattar cirka 4/5 av samtliga orter i undersökningen, uppgår antalet "non stop"-förbindelser till mindre än 1/5 av de som är riktade mot London.

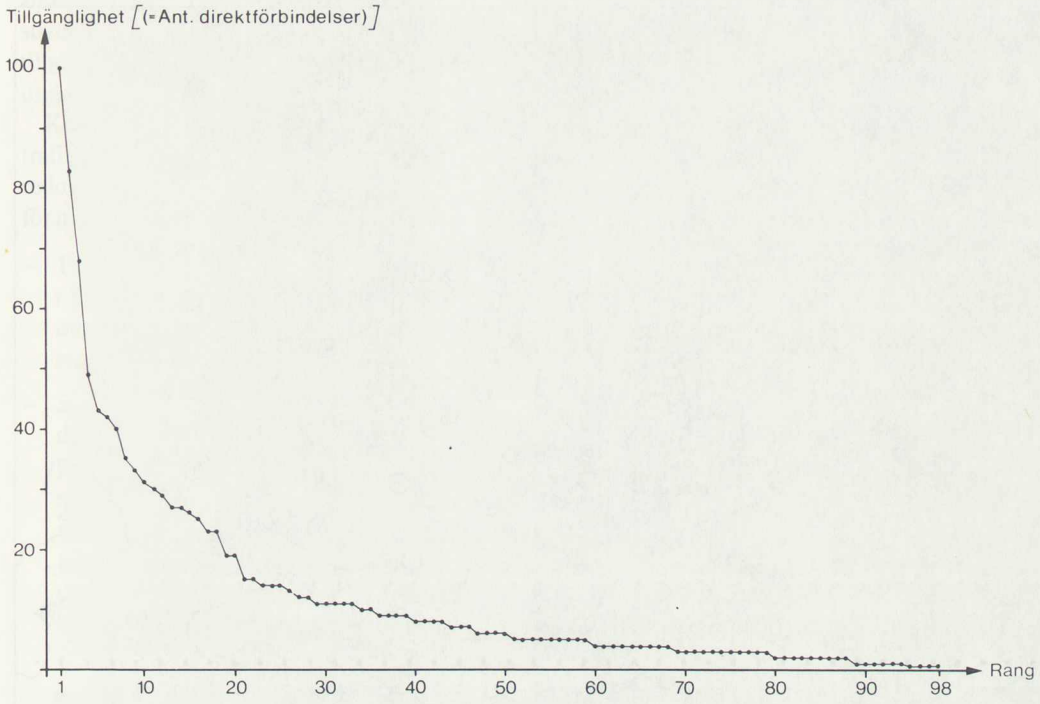
Inom varje nation finns ett eller två stadsområden vars lägesvärden höjer sig över de övrigas på ett mycket påtagligt sätt. Som exempel på nationer med *en* sådan primatstad kan nämnas Storbritannien, Frankrike, Holland, Belgien, Sverige, Polen och Sovjetunionen. Spanien och Italien utgör exempel på länder med två sådana stadsområden. Som det stora undantaget i detta sammanhang framstår Västtyskland. Frankfurt svarar visserligen för nationens i särklass högsta lägesvärde, men i jämförelse med värdena för övriga europeiska stadsområden har också München, Düsseldorf och Hamburg relativt sett höga tillgänglighetsvärden.

Mot bakgrund av ovanstående information framskymtar något av en *ortshierarki* i det europeiska flygnätet, där de översta positionerna intas av enstaka stadsområden från varje nation. I framställningen ovan framgick att denna översta nivå i hierarkin omfattar 20 stadsområden.

En närmare analys av turtätheten mellan olika orter i Europa visar att det europeiska flygtrafiknätet består av *två olika transportsystem:* ett nationellt och ett internationellt. Noderna i det internationella europeiska flygtrafiknät, dvs. det nät som knyter samman de olika nationerna i Europa, utgörs i första hand av nationella centra. Större delen av den internationella flygtrafiken äger således rum mellan en mindre del (cirka 20) av de 98 undersökningsorterna.

Figur 17:3 Turtäthet i det europeiska flygtrafiknätet våren 1976 (London = 100).





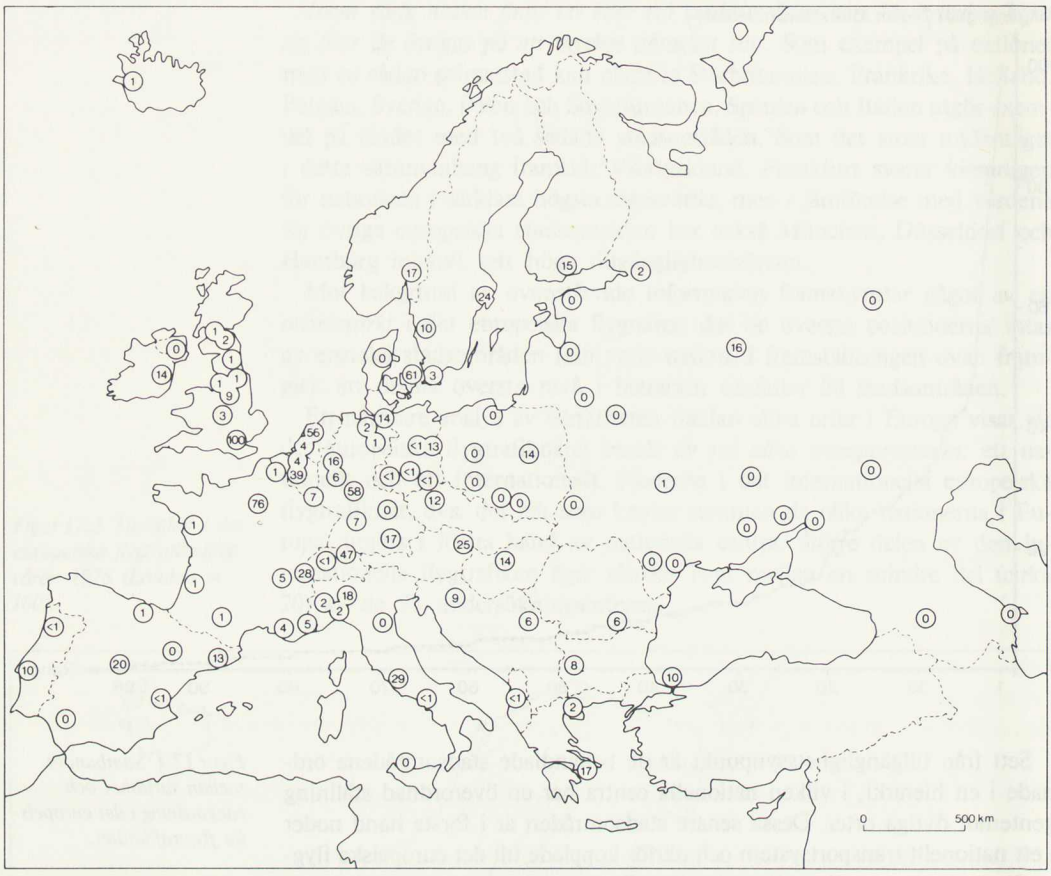
Figur 17:4 Sambandet mellan turtäthet och rangordning i det europeiska flygtrafiknätet.

Sett från tillgänglighetssynpunkt är de behandlade stadsområdena ordnade i en hierarki, i vilken nationella centra har en överordnad ställning gentemot övriga orter. Dessa senare stadsområden är i första hand noder i ett nationellt transportsystem och därför kopplade till det europeiska flygtrafiknätet via ett eller ett par nationella centra.

Den påtalade ortshierarkin framskymtar delvis vid ett närmare studium av tillgänglighetsvärden i figur 17:3. Detta gäller framför allt inom de nationer som är representerade med flera stadsområden. För att ytterligare belysa dessa förhållanden har figur 17:5 konstruerats. I denna figur har hänsyn enbart tagits till internationella "non stop"-förbindelser i Europa, dvs. lägesvärdena i figur 17:5 utgörs av skillnaden mellan värdena i figur 17:3 och de nationella direktförbindelserna.

Ortshierarkin i det europeiska flygtrafiknätet framgår mycket tydligt i figur 17:5. Genom reduktionen av de nationella direktförbindelserna blir skillnaden hos tillgänglighetsvärdena mellan nationella centra och övriga stadsområden mycket påtaglig. Att åtskilliga av dessa senare orter i första hand är noder i inrikes transportnät visas av den relativt sett stora mängd "nollor" i figuren (27 av de 98 stadsområdena har endast nationella direktförbindelser). För ytterligare 21 stadsområden uppgår tillgänglighetsvärdet till 1 eller mindre, dvs. cirka hälften av det totala antalet undersökta stadsområden har tillgänglighetsvärden som varierar mellan 0 och 1.

I den ovan förda diskussionen angående en europeisk ortshierarki baserad på stadsområdenas tillgänglighet har hittills endast två nivåer i hierarkin beaktats. Eftersom lägesvärdena i figurerna 17:3 och 17:5 varierar mycket kraftigt, står det helt klart att man genom en noggrannare analys



Figur 17:5 Turtäthet i det europeiska flygtrafiknätet. Enbart internationella direktförbindelser (London = 100).

av dataunderlaget i dessa båda kartor mycket väl skulle kunna urskilja en mer differentierad ortshierarki än vad som nu varit fallet.

Hittills har turtätheten i det europeiska flygnätet redovisats för en tidpunkt, våren 1976. Eftersom flyget som transportmedel utvecklats mycket snabbt under de senaste decennierna, kan det vara av intresse att något beröra den *historiska utvecklingen*. Beroende på att empiriska uppgifter för en längre tidsperiod inte kunnat erhållas, har tillgänglighetsstudierna begränsats till att gälla åren 1965 och 1970. Dataunderlaget har liksom i 1976 års studier excerperats från "ABC World Airways Guide".

År 1965 uppgick antalet "non stop"-förbindelser i Europa till 8 536. År 1970 hade antalet ökat till 12 728 och år 1976 till 14 601. Ökningen var således störst under 1960-talet för att sedan avta under den studerade delen av 1970-talet. Åren 1965–1970 ökade antalet direkta förbindelser med 49 procent, 1970–1976 med 15 procent. Det motsvarar en ökning på 71 procent för hela den studerade perioden.

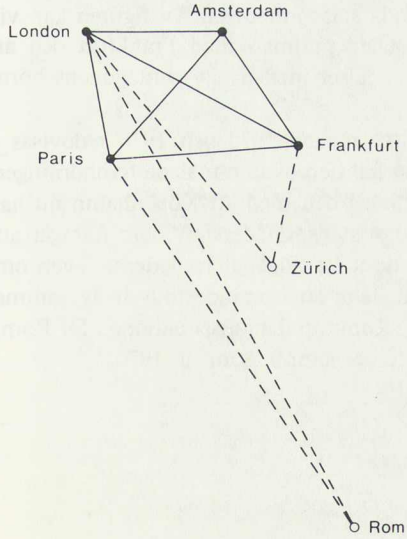
Nytillskotten av direktförbindelser under perioden 1965–1976 innebar en förbättrad tillgänglighet och åtkomlighet i det europeiska flygtrafiknätet som en följd av att så gott som samtliga stadsområden fick del av den ökade trafikintensiteten. Utvecklingen medförde dock inte några större för-

ändringar av den relativa tillgängligheten och åtkomligheten, eftersom de stadsområden som år 1965 hade de högsta positionerna i det europeiska tillgänglighetslandskapet också erhöll en mycket stor andel av nytillskotten under perioden ifråga.

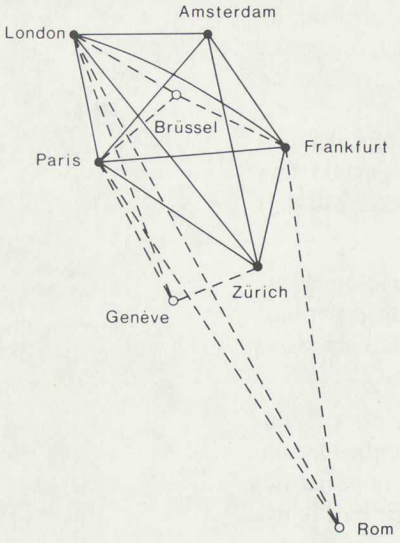
Konsekvenserna av den förbättrade tillgängligheten i det europeiska flygtrafiknätet är svåra att överblicka i sin helhet. Med utgångspunkt från redovisningen ovan kan man emellertid peka på några mycket påtagliga förändringar.

- Tack vare nytillskotten av direkta förbindelser erhöll stadsområdena i Europas periferi avsevärt förbättrade kommunikationsmöjligheter med övriga stadsområden. Förbättringarna bestod framför allt i att dessa stadsområden kopplades ihop med "det centrala Europa".
- Som framgått ovan har en mycket stor del av de nya direktförbindelserna tillfallit de stadsområden som redan år 1965 framträdde som primära centra i det europeiska flygtrafiknätet. För dessa orter har tillskotten resulterat i avsevärt förbättrade transportmöjligheter med övriga stadsområden i Europa, men också i en markant ökning av turtätheten mellan orterna ifråga. Eftersom de mest tillgängliga orterna i Europa (London och Paris) har erhållit de absolut sett flesta nytillskotten av direkta förbindelser under den studerade perioden, har den relativa tillgängligheten inte förändrats nämnvärt.

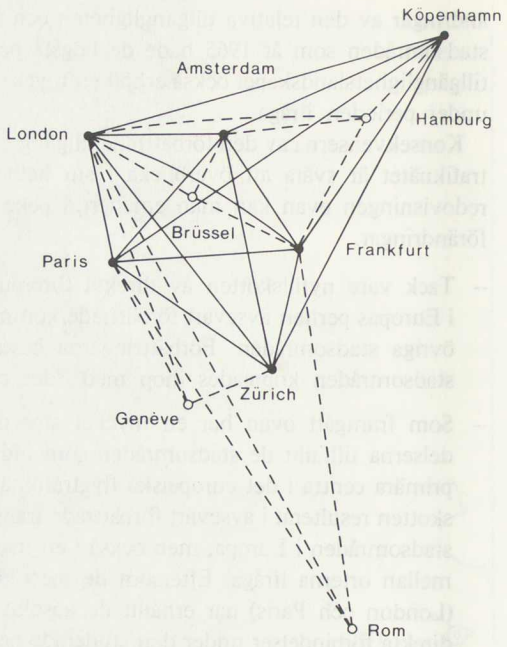
Kartsviten här intill (figurerna 17:6–17:8) avser att visa hur tillgängligheten mellan de mest centrala stadsområdena i Europa har förändrats under perioden 1965–1976. År 1965 var London, Paris, Frankfurt och Amsterdam de enda orter i det europeiska flygtrafiknätet mellan vilka det existerade kommunikationsmöjligheter om 25 eller flera direkta förbindelser veckodagarna måndag–fredag. I figur 17:6 har även Rom och Zürich märkts ut, eftersom dessa båda orter hade motsvarande möjligheter med två av flygnätets verkliga centra.



Figur 17:6 Tillgänglighet mellan de mest centrala stadsområdena i Europa 1965.



Figur 17:7 Tillgänglighet mellan de mest centrala stadsområdena i Europa 1970.



Figur 17:8 Tillgänglighet mellan de mest centrala stadsområdena i Europa 1976.

Figur 17:7 visar situationen år 1970. Beroende på nytillskotten av direktförbindelser under perioden 1965–1970 har fyrhörningen, med London, Paris, Frankfurt och Amsterdam som hörnpunkter, nu övergått att bli en femhörning, eftersom Zürich har 25 eller flera direktförbindelser i båda riktningarna med de tidigare nämnda stadsområdena. Av figuren kan vidare utläsas att Rom nu har kopplats samman med Frankfurt och att Brüssel och Genève har direktförbindelser med tre av pentagonens hörnpunkter.

Utvecklingen av direktförbindelser mellan 1970 och 1976 redovisas i figur 17:8. Som framgår i kartbilden har den ovan omtalade femhörningen år 1976 övergått att bli en sexhörning i och med att Köpenhamn nu har kopplats samman med de övriga fem stadsområdena. Vidare framgår att Hamburg har utvecklats till en av de mest tillgängliga noderna, även om transportmöjligheterna till och från detta stadsområde inte är av samma omfattning som för "de sex stora". Kommunikationssituationen för Rom, Genève och Brüssel är i stort sett densamma som år 1970.

17.4 Det europeiska vistelsetidslandskapet – steg 3

17.4.1 *Förutsättningar*

Som mått på de studerade stadsområdenas tillgänglighet (åtkomlighet) används i detta steg de möjligheter som finns att med något av *transportmedlen bil, tåg, båt eller flyg* under samma dag resa tur och retur mellan varje par av orter. *Vistelsetiden* i destinationsorten får därvid tjäna som uttryck för dessa möjligheter.

Som alltid måste beräkningar av orters tillgänglighet och åtkomlighet bygga på vissa speciella antaganden. I det här genomförda försöket har följande gällt vid beräkningarna av vistelsetider vid dagsbesök:

- Dagsbesöket i destinationsorten skall äga rum under ett och samma dygn. Avresan från utgångsorten förutsättes inträffa tidigast klockan sex på morgonen och återkomsten till orten ifråga före midnatt. Vidare förutsättes att dagsbesöket kan genomföras minst tre av veckodagarna måndag till fredag.
- Tur- och returtransporter mellan par av orter har antagits äga rum med bil om avståndet mellan stadsområdena inte överstiger 150 km. I dessa fall har förutsatts att transporten kan genomföras med en medelhastighet om 70 km/tim. Ett undantag från denna "regel" har gjorts. Tur- och returresor Malmö–Köpenhamn och Köpenhamn–Malmö har antagits äga rum med båt, eftersom transportmöjligheter med bil saknas mellan de båda stadsområdena.
- Om avståndet mellan två stadsområden är större än 150 km, har transportmöjligheterna med både tåg och flyg undersökts närmare. I dessa fall har antagits att tur- och returresan företas med det av de båda transportmedlen som ger möjlighet till längst vistelsetid. Det kan i detta sammanhang påpekas att samtliga tur- och returresor har förutsatts äga rum med ett och samma transportmedel.
- Med vistelsetid under ett dagsbesök avses här den tid som en resenär maximalt kan tillbringa i en destinationsorts centrum. Eftersom tidigaste avresa till och senaste återkomst från destinationsorten satts till klockan 06.00 respektive 24.00, är den övre gränsen för vistelsetidens längd lika med 18 timmar.
- I de fall där bilen utnyttjas som kommunikationsmedel har vistelsetiden i destinationsorten satts lika med 18 timmar minus tidsåtgången för tur- och returresan från stadscentrum till stadscentrum.
- Om transporten förutsätts äga rum med tåg, har vistelsetidens längd uttryckts som skillnaden mellan tidigaste ankomsttid till och senaste avgångstid från destinationsortens järnvägsstation. Förflyttningen från järnvägsstationen till stadscentrum och vice versa har inte ansetts kräva någon tid som märkbart påverkar vistelsetidens längd.
- Vistelsetidsberäkningarna vid flygtransporter har genomförts i två steg. I det första av dessa har den tid som en resenär kan tillbringa på destinationsortens flygplats räknats fram. Det erhållna värdet har därefter minskats med tidsåtgången för tur- och returtransporten från flygplatsen

till stadscentrum samt den obligatoriska incheckningstid som resenären måste underkasta sig vid återfärden.

- Tre undantag från ovan nämnda antaganden har gjorts. Dessa berör transportmöjligheterna till och från Antwerpen, Rotterdam och Bern. Samtliga tre stadsområden har tillgång till egna flygplatser, men trafiken på dessa är av mycket ringa omfattning. En bidragande orsak till detta är troligen att de tre städerna är belägna inom upptagningsområdet för respektive flygplatser i Brüssel, Amsterdam och Zürich. Den mångfald av bussförbindelser som upprätthålls mellan vart och ett av de tre stadsområdenas centrum och respektive storflygplats är ett belägg för detta påstående. I vistelsetidsberäkningarna har därför flygtransporter till och från Antwerpen, Rotterdam och Bern antagits äga rum via flygplatserna i Brüssel, Amsterdam och Zürich, såvida transportmöjligheterna via de egna flygplatserna ej har erbjudit bättre vistelsetider.

Andra begränsningar och antaganden än ovan redovisade *har också prövats.* Det har därvid visat sig att resultaten blir mycket lika dem som presenteras i den fortsatta framställningen.

Försöket berör transportmöjligheterna i Europa våren 1976. Uppgifter om tåg- och flygförbindelser har excerperats från "Thomas Cook Continental Timetable" samt "ABC World Airways Guide". I den senare av dessa båda tidtabeller har även erhållits nödvändig information om incheckningstider vid de berörda flygplatserna samt restider och avstånd mellan respektive stadsområdes flygplats och centrum.

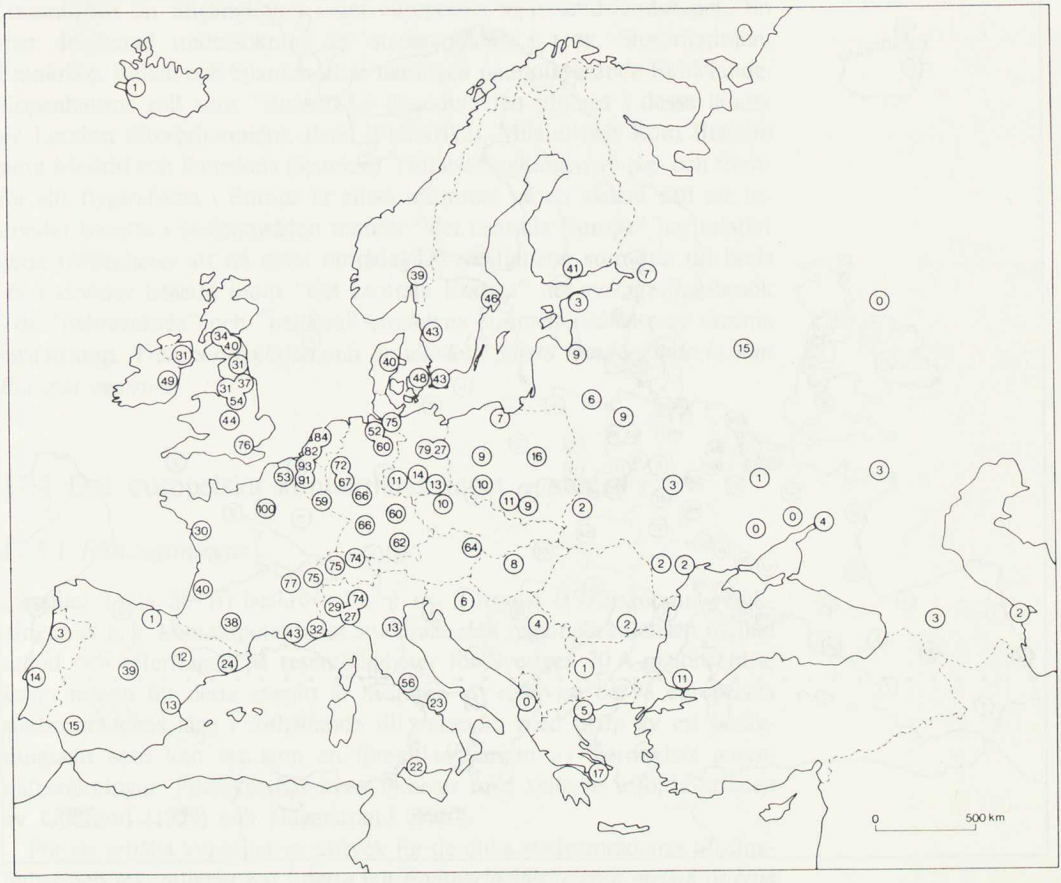
Arbetsgången som använts för att erhålla en sammanfattande bild av ett europeiskt tillgänglighets- och åtkomlighetslandskap baserat på vistelsetider vid dagsbesök har varit följande:

1. Vistelsetiden vid dagsbesök i destinationsorten mellan varje par av stadsområden har beräknats i enlighet med ovan redovisade principer.
2. De erhållna resultaten, drygt 9 500 uppgifter, har redovisats i en 98 x 98-matris.
3. Matrisens värden har summerats rad- och kolumnvis.

17.4.2 *Resultat*

Genom att addera den ovan omtalade matrisens vistelsetider *rad för rad* erhålls ett sammanfattande mått på vart och ett av de 98 stadsområdenas *åtkomlighet.* Åtkomligheten mäter således de möjligheter som finns att från en given ort nå ut till övriga orter (*frånbilden*). Genom att addera matrisens vistelsetider *kolumn för kolumn* erhålls ett sammanfattande mått på var och en av orternas *tillgänglighet.* Tillgängligheten mäter möjligheterna att från övriga stadsområden nå in till ett givet stadsområde (*tillbilden*). Åtkomligheten respektive tillgängligheten i det europeiska vistelsetidslandskapet framgår i figurerna 17:9 och 17:10.

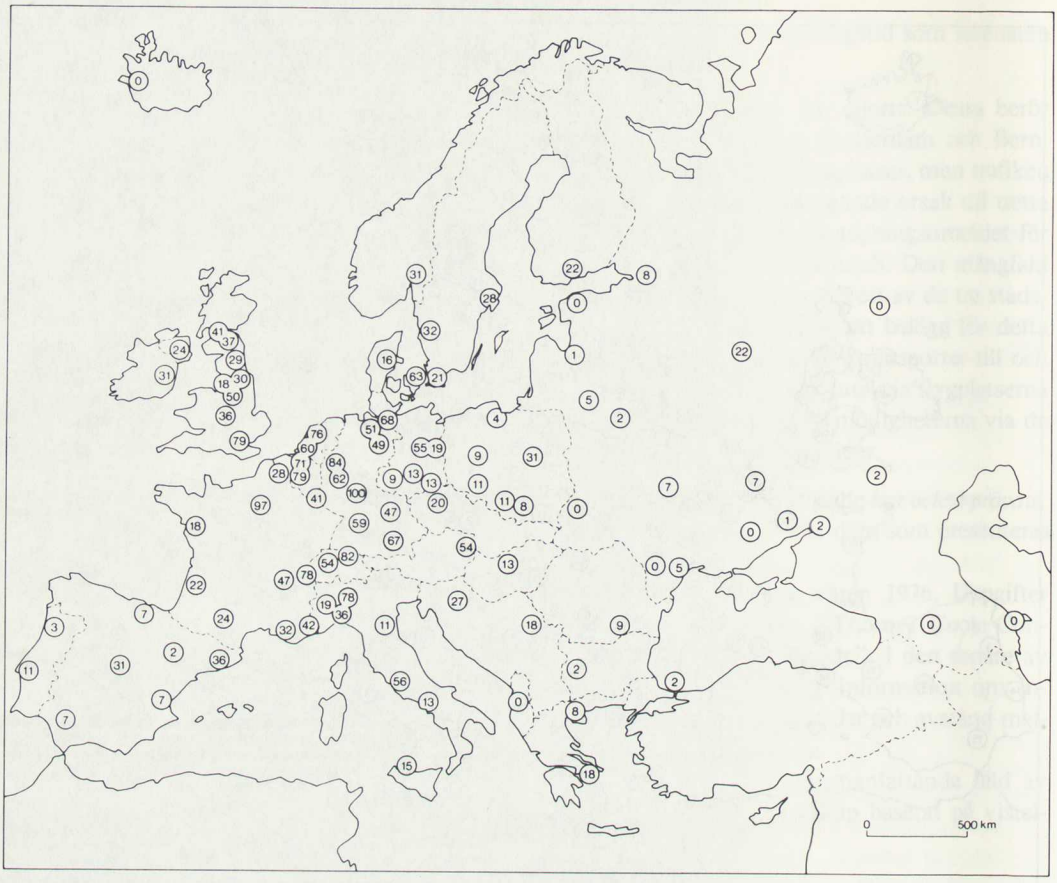
Som framgår av de båda kartorna, kan åtkomligheten och tillgängligheten i det europeiska vistelsetidslandskapet inte betraktas som synonyma begrepp. Trots detta uppvisar de många gemensamma drag. Man kan konstatera, att *"det centrala", "det halvcentrala"* respektive *"det perifera Europa"*



Figur 17:9 Åtkomligheten i det europeiska vistelsetidslandskapet (Paris = 100).

i stort sett innehåller samma stadsområden oavsett om det är åtkomligheten eller tillgängligheten som beaktas.

Vid en mer detaljerad jämförelse mellan lägesvärdena i de båda kartbilderna framträder dock vissa markanta skillnader. Som ett exempel kan nämnas att merparten av de studerade stadsområdena har relativt sett större åtkomlighet än tillgänglighet i det europeiska vistelselandskapet. Detta gäller stadsområden belägna inom såväl "det centrala" och "det halvcentrala" som "det perifera Europa". Tillgänglighetsvärdena för de skandinaviska orterna kan ses som *ett* exempel på denna företeelse. (Stadsområdena i Storbritannien, Frankrike, Italien, Spanien utgör andra exempel.) De skandinaviska stadsområdenas situation framgår av tabell 17.2.



Figur 17:10 Tillgängligheten i det europeiska vistelsetidslandskapet (Frankfurt = 100).

Tabell 17.2 De skandinaviska stadsområdenas åtkomlighet och tillgänglighet i det europeiska vistelsetidslandskapet

Stadsområde	Åtkomlighetsvärde	Tillgänglighetsvärde
Köpenhamn	48	63
Århus	40	16
Helsingfors	41	28
Oslo	39	31
Stockholm	46	28
Göteborg	43	32
Malmö	43	21

Med undantag av Köpenhamn, som intar en relativt sett hög position i det europeiska vistelsetidslandskapet sett från tillgänglighetssynpunkt, har samtliga skandinaviska stadsområden lägre tillgänglighet än åtkomlighet. Det är knappast möjligt att ge en uttömmande förklaring till detta, men att tidtabelläggningen av de befintliga transportmöjligheterna till och från orterna ifråga är av mycket stor betydelse i detta sammanhang står utom allt tvivel. (Se vidare Erlandsson 1978.)

Ovan antyddes att Skandinavien inte är det enda området med en högre

åtkomlighet än tillgänglighet i det europeiska vistelsetidslandskapet. En mer detaljerad undersökning av stadsområden i t. ex. Storbritannien, Frankrike, Italien och Spanien visar nämligen på motsvarande förhållande. Köpenhamns roll som "slussort" i Skandinavien utgöres i dessa länder av London (Storbritannien), Paris (Frankrike), Milano och Rom (Italien) samt Madrid och Barcelona (Spanien). Tidtabelläggningen av tåg- och framför allt flygtrafiken i Europa är alltså utformad på ett sådant sätt att individer bosatta i stadsområden utanför "det centrala Europa" har relativt goda möjligheter att nå detta område. De möjligheter som står till buds för individer bosatta inom "det centrala Europa" att avlägga dagsbesök i de "halvcentrala" och "perifera" områdena är emellertid inte av samma omfattning. *Transportmöjligheterna är således i första hand riktade in mot Europas centrum.*

17.5 Det europeiska kontaktlandskapet – steg 4

17.5.1 *Förutsättningar*

I kapitel 16 (s. 269 ff) beskrevs hur t. ex. Törnqist (1972) genom beräkningar av s. k. kontaktpotentialer studerade den regionala balansen mellan utbud och efterfrågan på resemöjligheter för Sveriges 70 A-regioncentra. Inom ramen för detta avsnitt är avsikten att redovisa de 98 europeiska stadsområdenas läge i förhållande till varandra med hjälp av ett beräkningssätt som kan ses som en förenklad variant av Törnqvists potentialberäkningar. Försöket har även likheter med tidigare utförda arbeten av Godlund (1959) och Hägerstrand (1967).

För att erhålla kvantitativa uttryck för de olika stadsområdenas tillgänglighet och åtkomlighet har i detta fall *transportmöjligheterna mellan orterna (uttryckta i vistelsetimmar) kopplats ihop med respektive orts befolkning.* Totalbefolkningen inom de studerade stadsområdena har således fått tjäna som mått på efterfrågan på resemöjligheter, eftersom det ej varit möjligt att erhålla uppgifter om antalet kontaktberoende befattningshavare inom orterna ifråga.

Utgångspunkten för beräkningarna av de 98 stadsområdenas åtkomlighet respektive tillgänglighet har varit följande båda frågor:

- Hur många individer (av de cirka 120 miljoner i de 98 stadsområdena) kan man alternativt nå från en given ort under ett dagsbesök om x vistelsetimmar? (x = 1, 2, ..., 18)

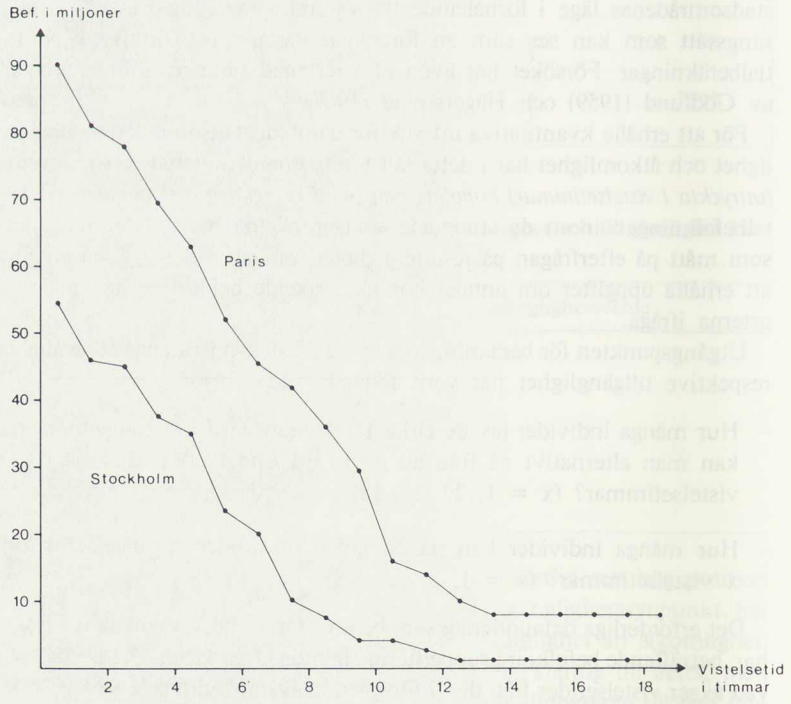
- Hur många individer kan nå en given ort under ett dagsbesök om x vistelsetimmar? (x = 1, 2, ..., 18)

Det erforderliga dataunderlag som behövs för att besvara dessa två frågor har, beträffande befolkningsuppgifterna, hämtats från tabell 17.1 (s. 284) och vad avser vistelsetider från den i föregående avsnitt omtalade 98 x 98-matrisen.

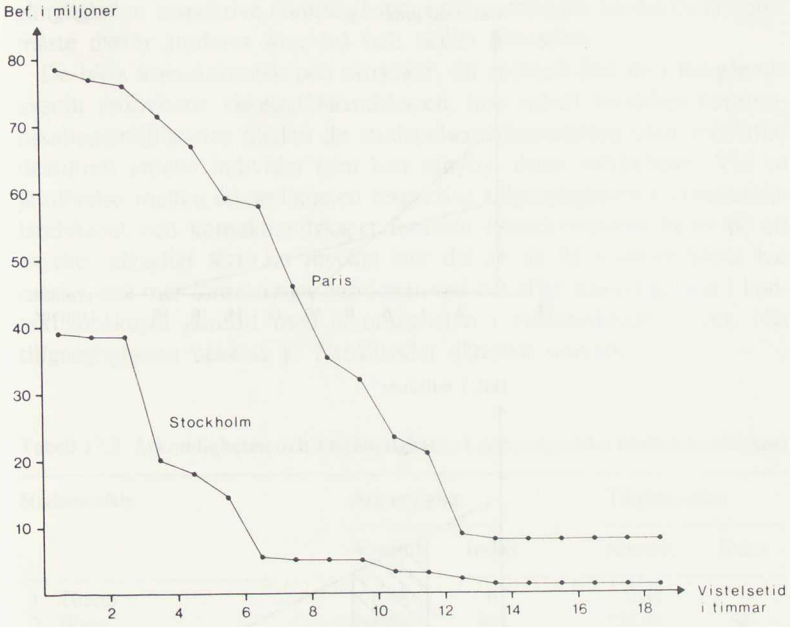
Resultaten av genomförda beräkningar kan för vart och ett av de 98 stadsområdena sammanfattas i två *"lägesprofiler"*, vilka således utgör sva-

ren på de båda ovan ställda frågorna. I figurerna 17:11 och 17:12 ges exempel på de erhållna lägesprofilerna för Paris och Stockholm. I den första av dessa figurer framgår således hur många individer som kan nås från Paris respektive Stockholm under ett dagsbesök med varierande vistelsetider, medan man i den andra kan avläsa hur många individer som kan avlägga dagsbesök i respektive stadsområde med 1–18 timmars vistelsetid.

Som framgår av de redovisade lägesprofilerna, har stadsområdets egen befolkning innefattats i beräkningarna. För att inga missförstånd skall uppstå, bör också framhållas att lägesprofilerna är beräknade med underlag av enbart de 98 *stadsområdenas* befolkningstal. De omfattar inte befolkningen utanför stadsområdena och således inte samtliga individer som har möjligheter att nå en given ort under ett dagsbesök (eller kan nås från en given ort). Detta innebär att lägesprofilerna för de orter som är lokaliserade i områden med hög befolkningstäthet utanför stadsområdena inte stämmer helt överens med verkliga förhållanden. Vid beräkningarna av respektive orts "profil" har det emellertid av praktiska skäl varit omöjligt att ta hänsyn till totalbefolkningen i Europa. Eftersom lägesprofilerna dessutom är baserade på vistelsetider, skulle man i så fall också ha tvingats utsträcka dessa beräkningar att gälla ett betydligt större antal stadsområden och befolkningskoncentrationer än vad som nu har varit fallet.



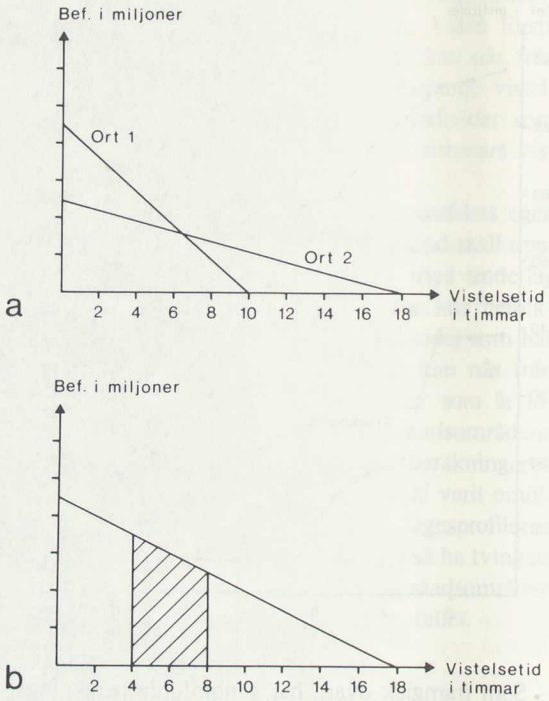
Figur 17:11 Sambandet mellan vistelsetid och befolkning som kan nås vid dagsbesök från Paris och Stockholm.



Figur 17:12 Sambandet mellan vistelsetid och befolkning som kan avlägga dagsbesök i Paris och Stockholm.

Som framgick ovan, har genomförda beräkningar resulterat i två lägesprofiler för respektive undersökt stadsområde. Med utgångspunkt från dessa båda "kurvor" har olika sätt prövats för att erhålla sammanfattande mått på orternas åtkomlighet och tillgänglighet. I ett första sådant försök prövades möjligheten att beräkna ytan under respektive stadsområdes lägesprofiler och därefter använda de så erhållna resultaten som uttryck för orternas åtkomlighet och tillgänglighet. Försöket övergavs emellertid på ett relativt tidigt stadium av den enkla anledningen att två orter kunde erhålla exakt samma värde trots att deras lägesprofiler var helt olika till sin utformning. Exempel på ett sådant fall har åskådliggjorts i figur 17:13 a.

Det lär inte existera något entydigt sätt att lösa det beskrivna problemet, dvs. att med ett endimensionellt mått jämföra olika orters lägesprofiler. Som en kompromiss till det ovan redovisade försöket har här valts att skilja ut en del, ett snitt, av respektive orters lägesprofiler och med utgångspunkt från detta försöka erhålla ett mått på stadsområdenas åtkomlighet och tillgänglighet. *Detta "snitt" utgör den del av profilen som representerar vistelsetider mellan 4 och 8 timmar.* Tidsintervallet har baserats på ett antagande om att man inom denna tidsram har tillfredsställande möjligheter att uträtta det eller de ärenden som dagsbesöket avser. För att erhålla ett mått på respektive stadsområdens åtkomlighet och tillgänglighet har således ytan under den del av lägesprofilerna som begränsas av vistelsetiderna 4 till och med 8 timmar beräknats (se figur 17:13 b). Innebörden av de framräknade värdena framstår eventuellt som svåra att tolka, men om man för en given ort tänker sig att de båda värdena divideras med fyra, utgör de så erhållna resultaten *"det genomsnittliga antalet individer som kan nås från orten ifråga under dagsbesök om 4–8 vistelsetimmar"* respektive *"det genomsnittliga antalet individer som har möjligheter att nå den givna orten under ett dagsbesök med vistelsetiden 4–8 timmar"*.



Figur 17:13 Tillgängligheten (åtkomligheten) beräknad som ytan under a) hela lägesprofilen, b) ett snitt av lägesprofilen.

Det använda beräkningssättet är ingen idealisk lösning på problemet att jämföra olika stadsområdens lägesprofiler. Till skillnad från det först redovisade försöket, där ytan under hela lägesprofilen beräknades, lägger man emellertid i det här utnyttjade försöket inte någon vikt vid vistelsetidsmöjligheter under 4 timmar, dvs. sådana möjligheter där det måste vara tämligen svårt att hinna med att uträtta meningsfulla ärenden.

17.5.2 *Resultat*

Resultaten av beräkningarna har samlats i två kartor och en tabell. Under rubriken "åtkomlighet" i tabell 17.2 besvaras frågan "hur många individer kan man nå från en given ort under ett dagsbesök om 4–8 vistelsetimmar?" Som framgår av samma tabell har absolutvärdena även omräknats till indextal, där värdet 100 åsatts det stadsområde som har det högsta absoluta värdet. Dessa indexvärden återfinns i figur 17:14.

Under rubriken *"tillgänglighet"* i tabell 17.2 besvaras frågan "hur många individer kan nå en given ort under ett dagsbesök om 4–8 timmars vistelsetid." De absoluta talen har räknats om till en indexserie, vars tal återfinns i figur 17:15.

Vid en jämförelse mellan de båda kontaktlandskapen i figurerna 17:14 och 17:15 framgår mycket tydligt att man definitivt *inte* kan tala om *ett* entydigt europeiskt kontaktlandskap. Man kan visserligen finna många gemensamma drag i de båda kartbilderna, men beroende på tidtabellläggningen av de kollektiva transportmedel som utnyttjas samt orternas skiftande folkmängd, skiljer sig kartbilderna också åt i många avseenden. Till-

gängligheten respektive åtkomligheten i det europeiska kontaktlandskapet måste därför studeras som två helt skilda företeelser.

De båda kontaktlandskapen uttrycker, till skillnad från de i föregående avsnitt redovisade vistelsetidslandskapen, inte enbart befintliga kommunikationsmöjligheter mellan de studerade stadsområdena utan innefattar dessutom antalet individer som kan utnyttja dessa möjligheter. Vid en jämförelse mellan åtkomligheten respektive tillgängligheten i vistelsetidslandskapet och kontaktlandskapet framstår konsekvenserna härav på ett mycket påtagligt sätt: En mycket stor del av de 98 stadsområdena har *relativt* sett mer fördelaktiga positioner vad beträffar åtkomligheten i kontaktlandskapet jämfört med åtkomligheten i vistelsetidslandskapet. När tillgängligheten beaktas är förhållandet däremot omvänt.

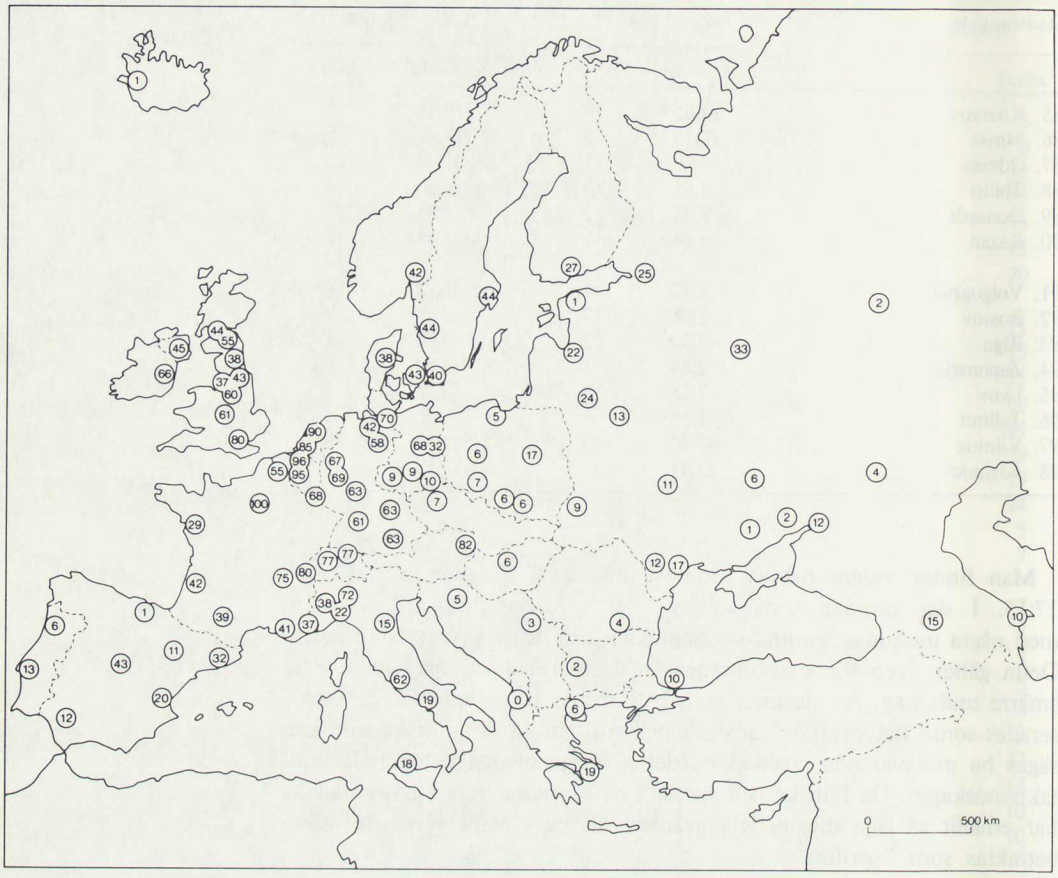
Tabell 17.2 Åtkomligheten och tillgängligheten i det europeiska kontaktlandskapet

Stadsområde	Åtkomlighet		Tillgänglighet	
	Absolut	Index	Absolut	Index
1. Tirana	0,68	0	0,68	0
2. Wien	166,68	82	125,44	54
3. Brüssel	193,26	95	194,13	84
4. Antwerpen	194,82	96	163,84	71
5. Sofia	3,80	2	3,80	2
6. Prag	13,43	7	14,92	6
7. Köpenhamn	86,47	43	149,03	65
8. Århus	76,28	38	19,11	8
9. Helsingfors	54,49	27	19,37	8
10. Paris	202,93	100	230,88	100
11. Lyon	152,93	75	97,04	42
12. Marseille	83,74	41	70,25	30
13. Lille	111,11	55	59,27	26
14. Bordeaux	85,33	42	49,74	22
15. Toulouse	79,42	39	52,52	22
16. Nice	74,63	37	82,50	36
17. Nantes	58,25	29	60,84	26
18. Öst-Berlin	65,02	32	57,60	25
19. Leipzig	18,77	9	20,95	9
20. Dresden	20,95	10	22,04	10
21. Erfurt	17,68	9	17,68	8
22. Väst-Berlin	138,11	68	103,71	45
23. Hamburg	142,42	70	152,89	66
24. Hannover	117,74	58	114,19	49
25. Bremen	85,96	42	121,94	53
26. Düsseldorf	135,81	67	181,49	79
27. Stuttgart	122,80	61	124,90	54
28. München	127,91	63	127,34	55
29. Köln	139,36	69	141,46	61
30. Nürnberg	128,80	63	109,40	47
31. Frankfurt	128,27	63	210,99	91
32. Athen	37,80	19	20,60	9
33. Saloniki	12,40	6	12,40	5

Stadsområde	Åtkomlighet		Tillgänglighet	
	Absolut	Index	Absolut	Index
34. Budapest	11,69	6	13,45	6
35. Reykjavik	2,13	1	0,40	0
36. Dublin	133,95	66	74,44	32
37. Rom	125,67	62	127,74	55
38. Milano	146,04	72	173,55	75
39. Neapel	38,94	19	34,25	15
40. Turin	77,32	38	46,32	20
41. Genua	44,33	22	26,30	11
42. Palermo	36,77	18	34,23	15
43. Bologna	30,74	15	24,83	11
44. Luxemburg	137,36	68	137,69	60
45. Amsterdam	181,66	90	194,05	84
46. Rotterdam	172,88	85	136,51	59
47. Oslo	85,69	42	43,49	19
48. Warszawa	34,21	17	54,51	24
49. Krakow	11,68	6	12,18	5
50. Wroclaw	13,68	7	15,15	7
51. Poznan	11,70	6	17,31	7
52. Katowice	12,68	6	15,51	7
53. Gdansk	11,11	5	8,00	3
54. Lissabon	25,96	13	11,68	5
55. Porto	11,68	6	11,68	5
56. Bukarest	7,28	4	6,56	3
57. Madrid	87,25	43	62,99	27
58. Barcelona	64,80	32	30,78	13
59. Sevilla	24,90	12	23,75	10
60. Valencia	40,89	20	23,30	10
61. Zaragoza	22,98	11	3,67	2
62. Bilbao	2,05	1	13,50	6
63. Zürich	155,39	77	195,51	85
64. Genève	162,70	80	175,43	76
65. Bern	157,13	77	97,17	42
66. Stockholm	88,75	44	43,24	19
67. Göteborg	89,24	44	56,18	24
68. Malmö	80,65	40	19,10	8
69. Istanbul	19,87	10	9,52	4
70. London	162,06	80	200,68	87
71. Birmingham	124,59	61	115,32	50
72. Glasgow	89,36	44	103,53	45
73. Liverpool	74,11	37	70,29	30
74. Manchester	122,09	60	117,78	51
75. Leeds	86,72	43	102,97	45
76. Newcastle	76,46	38	100,41	44
77. Edinburgh	110,80	55	98,08	43
78. Belfast	91,12	45	104,98	45
79. Belgrad	6,04	3	15,44	7
80. Zagreb	9,69	5	31,07	13
81. Moskva	67,72	33	76,86	33
82. Leningrad	50,89	25	54,81	24
83. Kiev	22,99	11	36,84	16
84. Baku	20,18	10	5,36	2

Stadsområde	Åtkomlighet		Tillgänglighet	
	Absolut	Index	Absolut	Index
85. Kharkov	12,65	6	14,35	6
86. Minsk	26,16	13	12,42	5
87. Odessa	33,48	17	31,00	13
88. Tbilisi	31,01	15	3,80	2
89. Donetsk	3,68	2	4,45	2
90. Kazan	3,68	2	3,68	2
91. Volgograd	8,72	4	33,12	14
92. Rostov	23,98	12	5,23	2
93. Riga	45,33	22	10,49	5
94. Zaporozje	2,84	1	2,84	1
95. Lvov	17,18	9	2,36	1
96. Tallinn	1,56	1	1,56	1
97. Vilnius	47,80	24	21,47	9
98. Kisjinjov	23,91	12	1,68	1

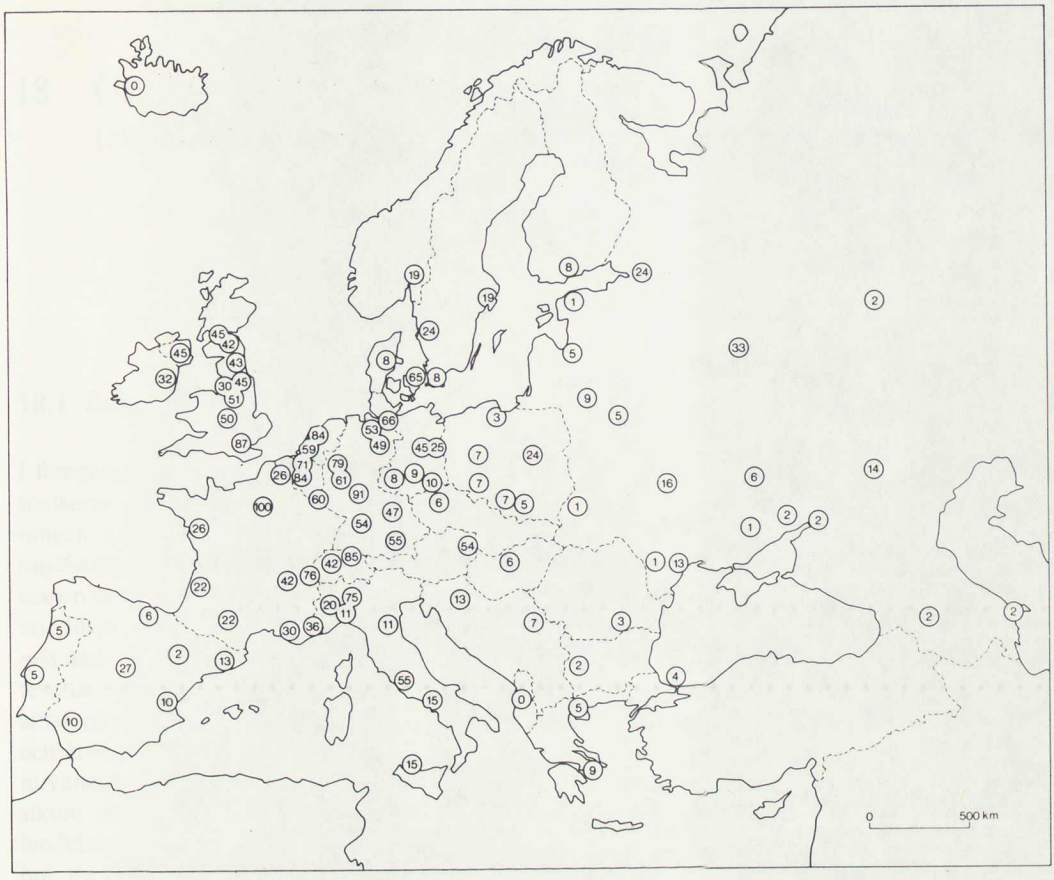
Man finner vidare många gemensamma drag i figurerna 17:14 och 17:15. I det område som kallats "det centrala Europa" innefattas med några undantag samma stadsområden i de båda kontaktlandskapen. Detta gäller även för stadsområden i "det perifera Europa" med vissa smärre undantag. Av de orter som beträffande åtkomligheten karakteriserades som "halvcentrala" är det emellertid endast de brittiska som kan sägas ha motsvarande positioner i det på tillgängligheten baserade kontaktlandskapet. De franska och speciellt de skandinaviska stadsområdena har erhållit så låga tillgänglighetsvärden, att de i detta avseende måste betraktas som "perifera".



Figur 17:14 Åtkomligheten i det europeiska kontaktlandskapet (Paris = 100).

Vissa detaljer i de redovisade kontaktlandskapen kan vara av intresse att notera. Barriären mellan Öst- och Västeuropa framträder mycket tydligt. Vidare kan man inom de flesta stater iaktta hur centrum är kommunikationsmässigt gynnat på periferins bekostnad. Som exempel kan nämnas Sovjetunionen, där Moskva i både figur 17:14 och 17:15 har index 33, medan inom landet perifera stadsområden har mycket låga värden. Andra exempel på liknande situationer finns i Polen och Spanien.

För de nordiska stadsområdenas vidkommande kan man konstatera att de intar betydligt mer gynnsamma positioner i åtkomlighetskartan (figur 17:14) än i tillgänglighetskartan (figur 17:15). Köpenhamns och Malmös situationer kommer att beröras närmare i följande kapitel.



Figur 17:15 Tillgängligheten i det europeiska kontaktlandskapet (Paris = 100).

18 Öresundsregionen i det europeiska transportsystemet

18.1 Bakgrund och syfte

I föregående kapitel redovisades fyra olika sätt att beskriva 98 europeiska stadsområdens läge i förhållande till varandra. Som framgått av framställningen, har Öresundsregionens båda huvudorter, Köpenhamn och Malmö, innefattats bland de studerade stadsområdena. För att bidraga till diskussionen kring fasta förbindelser över Öresund är avsikten med detta kapitel att först närmare analysera och kommentera *Köpenhamns och Malmös läge i förhållande till övriga stadsområden i Europa* mot bakgrund av de resultat som erhållits i de ovan redovisade försöken. Denna del, vilken alltså på ett mer ingående sätt beskriver Öresundsregionens tillgänglighet och åtkomlighet i Europa, kan betraktas som en redovisning av regionens nuvarande kommunikationsmöjligheter. I en andra del av kapitlet är avsikten sedan att försöka skissera tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse över Öresund. Framställningen koncentreras därvid till att gälla hur de båda stadsområdenas relativa läge i det europeiska kommunikationsnätet skulle påverkas av *en fast vägförbindelse* mellan Köpenhamn och Malmö.

18.2 Transportytan – steg 1

Europa antas vara en i alla avseenden homogen transportyta. Vidare antas att den enskilde individen i något av de 98 stadsområdena har slumpmässig åtkomst till någon form av transportmedel, dvs. att han vid vilken tidpunkt som helst på dygnet kan förflytta sig till önskad destinationsort. För ytterligare information om förutsättningarna för steg 1 hänvisas till avsnitt 17.2.

Beroende på de antaganden som detta försök bygger på, kan ingen åtskillnad göras mellan de studerade stadsområdenas tillgänglighet och åtkomlighet i Europa. De båda begreppen är här identiska.

Av sammanställningen i tabell 18.1 framgår att Köpenhamn och Malmö ligger tämligen perifert i förhållande till det europeiska kärnområdet, om man ser till det antal stadsområden och den befolkning som kan nås inom avståndet 500 km. Ökas avståndet till 1000 km förbättras positionerna betydligt. Detta gäller speciellt för Köpenhamn, som erhållit en något högre position än Malmö. Skillnaden mellan värdena för de båda stadsområdena beror på att man från Köpenhamn i jämförelse med Malmö täcker in

Tabell 18.1 Antal orter respektive den befolkning som kan nås inom avstånden 500 km och 1 000 km

Stadsområde	500 km			1 000 km		
	Antal orter	Befolkning		Antal orter	Befolkning	
		Absolut	Index		Absolut	Index
Köpenhamn	14	12,23	36	50	59,77	86
Malmö	16	12,94	38	47	46,94	67
Högsta värdet bland de 98 orterna	28	34,34	100	60	69,75	100

Paris, med dess stora befolkning, samt några brittiska stadsområden inom cirkeln med radien 1000 km.

De ovan redovisade uppgifterna visar således att Öresundsregionens båda stadsområden ligger något vid sidan om det europeiska kärnområdet. Köpenhamns och Malmös läge är emellertid vida mer fördelaktigt än övriga skandinaviska stadsområdens, Århus undantaget. Detta framgår med all tydlighet vid ett närmare studium av exempelvis figur 17:2 (s. 287).

Inom avståndet 1000 km når man från Köpenhamn således 50 av de 98 stadsområdena, medan motsvarande värde för Stockholm är lika med 25. Från Köpenhamn räknat ligger i Västeuropa, Schweiz och Österrike samt EG-länderna utom södra och västra Frankrike och Italien inom detta räckhåll. Inom avståndet 1000 km når man även öststaterna Ungern, Östtyskland, Polen samt de fem västligast belägna stadsområdena i Sovjetunionen. Redan på halva detta avstånd når man Holland samt de nordligast belägna västtyska, östtyska och polska städerna, men från Stockholm endast Köpenhamn och Malmö.

18.3 Flygtrafiknätet – steg 2

I detta steg används turtätheten i det europeiska flygtrafiknätet för att beskriva de 98 stadsområdenas tillgänglighet och åtkomlighet i Europa. I likhet med föregående steg görs ingen åtskillnad mellan orternas tillgänglighet och åtkomlighet, eftersom transportmöjligheterna mellan givna par av orter i så gott som samtliga fall är identiska i båda riktningarna. Analysen av flygtrafiknätet har utförts i två etapper. I den första studeras samtliga direkta förbindelser till ett givet stadsområde, medan den andra endast beaktar de internationella förbindelserna. Dessutom redovisas den historiska utvecklingen av dessa transportmöjligheter. För Öresundsregionens båda stadsområden erhölls de tillgänglighetsvärden som finns i tabellerna 18.2 och 18.3.

Tabell 18.2 Antal direkta förbindelser till Köpenhamn och Malmö 1965, 1970 och 1976

Stadsområde	1965		1970		1976	
	Absolut	Index	Absolut	Index	Absolut	Index
Köpenhamn	335	45	493	47	592	49
Malmö	73	10	79	8	60	5
Högsta värdet bland de 98 orterna	747	100	1 053	100	1 209	100

Tabell 18.3 Antal internationella direkta förbindelser till Köpenhamn och Malmö 1976

Stadsområde	1976	
	Absolut	Index
Köpenhamn	557	61
Malmö	25	3
Högsta värdet bland de 98 orterna	911	100

Som framgår av ovan redovisade resultat, är skillnaden mellan Köpenhamn och Malmö vad avser tillgängligheten i det europeiska flygtrafiknätet mycket stor. Detta konstaterande understryks ytterligare av det faktum att Köpenhamn har "non stop"-förbindelser med 36 av de övriga 97 stadsområdena, medan motsvarande antal för Malmö är två (Malmö har direktförbindelse med Köpenhamn och Stockholm).

I jämförelse med övriga skandinaviska stadsområden har Köpenhamn den i särklass högsta positionen i det europeiska flygtrafiknätet närmast följd av Stockholm. Som framgått i kapitel 17, är Köpenhamn inte enbart Skandinaviens "sluss" mot det centrala Europa, utan också en av de stora noderna i det europeiska flygtrafiknätet.

Malmös relativt sett goda position på den homogena transportytan motsvaras inte av transportmöjligheter i flygnätet. Till skillnad från merparten av de studerade stadsområdena har Malmö färre "non stop"-förbindelser 1976 i jämförelse med 1965. *I det europeiska flygtrafiknätet fungerar Malmö som en typisk nationell nod, från vilken de flesta direktförbindelser är riktade mot det egna landets huvudort.*

18.4 Vistelsetidslandskapet – steg 3

Som mått på de studerade stadsområdenas tillgänglighet respektive åtkomlighet används i detta fall de möjligheter som finns att med något av transportmedlen bil, tåg, båt eller flyg under samma dag resa tur och retur mellan varje par av orter. Den maximala vistelsetiden i destinationsorten får därvid tjäna som uttryck för dessa möjligheter. För en närmare redovisning av den använda undersökningsmetoden hänvisas till avsnitt 17.4.

I enlighet med de antaganden som gäller för beräkningarna används flyg vid transporter mellan Köpenhamn och övriga stadsområden med ett undantag. Detta undantag utgörs av resemöjligheterna mellan Köpenhamn och Malmö. Vid beräkningarna av befintliga möjligheter att från Malmö avlägga dagsbesök i övriga stadsområden samt omvänt, har förutsatts att man vid flygtransporter till och från staden utnyttjar Sturup, Malmös egen flygplats. Dessa beräkningar visar att de flesta maximala vistelsetider erhålles när flyg utnyttjas. Undantagen är Köpenhamn, där båttransport i båda riktningarna ger de längsta vistelsetiderna, samt Göteborg, där järnvägstransport erbjuder den maximala vistelsetiden vid dagsbesök från Malmö.

Normalt sett är antalet transporter med kollektiva kommunikationsmedel mellan par av stadsområden lika stort i båda riktningarna. Däremot skiljer sig vanligtvis tidtabelläggningen av dessa transporter melan de båda riktningarna. Detta leder till att beräkningarna i steg 3 resulterar i *två* vistelsetidslandskap, där det ena visar på orternas åtkomlighet och det andra på deras tillgänglighet.

Tabell 18.4 Köpenhamns och Malmös positioner i det europeiska vistelsetidslandskapet

	Åtkomlighet		Tillgänglighet	
	Absolut	Index	Absolut	Index
Köpenhamn	11 275	48	16 595	63
Malmö	10 035	43	5 635	21
Högsta värdet bland de 98 orterna	23 420	100	26 380	100

Av sammanställningen i tabell 18.4 framgår att de möjligheter som står till buds för en Köpenhamns- respektive Malmöbo att besöka övriga stadsområden i Europa är tämligen lika, medan Köpenhamns tillgänglighet är cirka tre gånger större än Malmös. I syfte att "förklara" de ovanredovisade uppgifterna har de båda stadsområdenas möjliga vistelsetider sammanställts i tabellerna 18.5 och 18.6.

18.4.1 *Köpenhamns och Malmös åtkomlighet*

Med utgångspunkt från beräknade åtkomlighetsvärden har Köpenhamn och Malmö en "halvcentral" position i det europeiska vistelsetidslandskapet. I jämförelse med Paris, som har det mest fördelaktiga läget i detta landskap, har Köpenhamn och Malmö erhållit värdena 48 respektive 43 (Paris = 100).

Malmös relativt höga position i vistelsetidslandskapet är framför allt en följd av tämligen goda transportmöjligheter mellan Sturup och Kastrup och vice versa. Med "goda transportmöjligheter" avses här att man på morgonen har möjligheter att flyga från Sturup till Kastrup och att det går att flyga i andra riktningen förhållandevis sent. Tack vare dessa "goda" transporter kan Malmöbon utnyttja nästan samtliga möjligheter som erbjuds Köenhamnsbon.

I tabell 18.5 redovisas de stadsområden som Köpenhamns- respektive Malmöbon kan besöka under en dag samt vistelsetiderna vid dessa besök. Som framgår av tabellen, kan man från såväl Köpenhamn som Malmö genomföra dagsbesök i 39 av de 97 stadsområdena. Vidare kan utläsas att vistelsetiderna är lika för de båda orterna i merparten av fallen. I några av de fall där avvikelser kan konstateras anländer anslutningsflyget från Malmö på morgonen för sent till Köpenhamn för att en resenär skall ha möjlighet att hinna med den tidigaste transportmöjligheten från Kastrup. I några andra fall kan Malmöbon inte utnyttja Köpenhamnsbons möjligheter, därför att han kommer för sent till det sista anslutningsflyget till Sturup.

Tabell 18.5 Vistelsetider (i minuter) vid dagsbesök i europeiska stadsområden från Köpenhamn och Malmö

Till	Från		Till	Från	
	Köpen-hamn	Malmö		Köpen-hamn	Malmö
1. Tirana	–	–	35. Reykjavik	–	–
2. Wien	335	335	36. Dublin	85	85
3. Brüssel	440	440	37. Rom	35	35
4. Antwerpen	400	400	38. Milano	195	195
5. Sofia	5	5	39. Neapel	–	–
6. Prag	–	–	40. Turin	–	–
7. Köpenhamn		920			
8. Århus	610	265	41. Genua	155	155
9. Helsingfors	440	390	42. Palermo	–	–
10. Paris	365	365	43. Bologna	–	–
			44. Luxemburg	–	–
11. Lyon	70	70	45. Amsterdam	450	450
12. Marseille	–	–	46. Rotterdam	320	320
13. Lille	–	–	47. Oslo	680	395
14. Bordeaux	–	–	48. Warszawa	–	–
15. Toulouse	–	–	49. Krakov	–	–
16. Nice	220	220	50. Wroclaw	–	–
17. Nantes	–	–	51. Poznan	–	–
18. Öst-Berlin	–	–	52. Katowice	–	–
19. Leipzig	–	–	53. Gdansk	–	–
20. Dresden	–	–	54. Lissabon	–	–
			55. Porto	–	–
21. Erfurt	–	–	56. Bukarest	30	30
22. Väst-Berlin	255	220	57. Madrid	40	40
23. Hamburg	545	380	58. Barcelona	85	85
24. Hannover	–	–	59. Sevilla	–	–
25. Bremen	145	145	60. Valencia	–	–
26. Düsseldorf	485	485			
27. Stuttgart	100	100	61. Zaragoza	–	–
28. München	215	200	62. Bilbao	–	–
29. Köln	215	90	63. Zürich	390	390
30. Nürnberg	150	150	64. Genève	335	335
			65. Bern	250	250
31. Frankfurt	440	440	66. Stockholm	565	650
32. Athen	–	–	67. Göteborg	780	475
33. Saloniki	–	–	68. Malmö	920	
34. Budapest	45	45	69. Istanbul	–	–

Till	Från		Till	Från	
	Köpen-hamn	Malmö		Köpen-hamn	Malmö
70. London	295	295	85. Kharkov	–	–
			86. Minsk	–	–
71. Birmingham	–	–	87. Odessa	–	–
72. Glasgow	20	20	88. Tbilisi	–	–
73. Liverpool	–	–	89. Donetsk	–	–
74. Manchester	130	130	90. Kazan	–	–
75. Leeds	–	–			
76. Newcastle	–	–	91. Volgograd	–	–
77. Edinburgh	–	–	92. Rostov	–	–
78. Belfast	–	–	93. Riga	–	–
79. Belgrad	–	–	94. Zaporozje	–	–
80. Zagreb	35	35	95. Lvov	–	–
			96. Tallinn	–	–
81. Moskva	–	–	97. Vilnius	–	–
82. Leningrad	–	–	98. Kisjinjov	–	–
83. Kiev	–	–			
84. Baku	–	–			

Vistelsetiderna i de olika stadsområdena varierar kraftigt. Några är så korta att de inte räcker till för meningsfulla ärenden. Av tabell 18.5 framgår att de "bästa" dagsbesöken kan erbjudas inom övriga skandinaviska stadsområden, i EG-länderna samt i Schweiz och Österrike. Med undantag för Sofia och Budapest, där vistelsetiderna för övrigt är mycket korta, kan man från Öresundsregionen inte nå något av de östeuropeiska stadsområdena inom loppet av ett dagsbesök.

Beräkningarna som avser Malmös åtkomlighet bygger, som framgår ovan, på antagandet att Malmöbon vid transporter i flygnätet utnyttjar stadens eget flygfält Sturup. Man kan emellertid konstatera att många Malmöbor "går Sturup förbi" vid flygtransporter till övriga delar av Europa (resor till Stockholm och eventuellt till Helsingfors undantagna) och i stället väljer att starta resan på Kastrup. Detta beteende är ganska naturligt, eftersom anslutningstransporterna med båt över Öresund är många till antalet samtidigt som restiden Malmö centrum–Kastrup är relativt kort.

Som framgått ovan, har Malmö erhållit ett värde lika med 43 vad avser stadens åtkomlighet i det europeiska vistelsetidslandskapet. Om man modifierar antagandet om att Malmöbon vid transporter i flygnätet reser från och kommer tillbaka till Sturup och även beaktar de vistelsetidsmöjligheter som erbjuds om han reser med båt över Öresund och utnyttjar Kastrups flygmöjligheter, stiger Malmös åtkomlighetsvärde från 43 till 47. Skillnaden i åtkomlighet mellan Köpenhamn och Malmö blir härmed endast en enhet (i absoluta tal är differensen i detta fall lika med 340 minuter, medan den i försökets ursprungliga beräkningar uppgår till 1 240 minuter). Anledningen till att Malmö inte når upp till Köpenhamns värde (= 48) är att avgångstiden från Kastrup till Göteborg respektive Oslo ligger för tidigt på morgonen och att ankomsttiden till Kastrup på kvällen från de båda stadsområdena ligger för sent för att passa ihop med båtförbindelserna över Öresund.

18.4.2 *Köpenhamns och Malmös tillgänglighet*

Enligt utförda beräkningar som avser tillgängligheten i det europeiska vistelsetidslandskapet tillhör Köpenhamn "det centrala Europa", medan Malmö hör till kategorin "perifera" stadsområden. Köpenhamns position (index = 63) i Europa är i detta fall betydligt mer fördelaktigt än när hänsyn tas till åtkomligheten i vistelsetidslandskapet. För Malmös del (index = 21) gäller motsatsen. Detta senare förhållande kan tyckas en aning förbryllande, eftersom man mycket väl skulle kunna tänka sig att Köpenhamns höga tillgänglighet också skulle inverka på Malmös. Så är emellertid inte fallet, eftersom ankomsttiderna på morgonen för en stor del av flyget från övriga Europa till Köpenhamn (respektive avresetiderna på kvällen från Köpenhamn) inte går att kombinera med anslutningsflygen mellan de båda stadsområdena på vardera sidan om Öresund på ett helt tillfredsställande sätt.

I tabell 18.6 redovisas varifrån det är möjligt att avlägga dagsbesök i Köpenhamn respektive Malmö samt möjliga vistelsetider vid dessa besök. Av tabellen framgår att det är möjligt att nå Köpenhamn med varierande vistelsetider från 44 av de 97 stadsområdena. Motsvarande antal för Malmös del är 27. Vidare kan man utläsa att de individer som kan genomföra dagsbesök i Öresundsregionen enbart kommer från västeuropeiska stadsområden, företrädesvis belägna i övriga Skandinavien, EG-länderna samt Schweiz och Österrike.

Tabell 18.6 Vistelsetider (i minuter) vid dagsbesök i Köpenhamn och Malmö från europeiska stadsområden

Från	Till		Från	Till	
	Köpenhamn	Malmö		Köpenhamn	Malmö
1. Tirana	–	–	22. Väst-Berlin	385	120
2. Wien	480	120	23. Hamburg	605	120
3. Brüssel	545	120	24. Hannover	50	–
4. Antwerpen	545	120	25. Bremen	–	–
5. Sofia	–	–	26. Düsseldorf	495	120
6. Prag	–	–	27. Stuttgart	540	120
7. Köpenhamn		920	28. München	460	120
8. Århus	770	320	29. Köln	385	120
9. Helsingfors	610	515	30. Nürnberg	385	120
10. Paris	395	120	31. Frankfurt	385	120
11. Lyon	380	120	32. Athen	90	–
12. Marseille	225	–	33. Saloniki	–	–
13. Lille	–	–	34. Budapest	–	–
14. Bordeaux	–	–	35. Reykjavik	–	–
15. Toulouse	–	–	36. Dublin	315	–
16. Nice	–	–	37. Rom	180	–
17. Nantes	–	–	38. Milano	385	120
18. Öst-Berlin	–	–	39. Neapel	40	–
19. Leipzig	–	–	40. Turin	–	–
20. Dresden	–	–	41. Genua	90	–
21. Erfurt	–	–	42. Palermo	180	–

Från	Till		Från	Till	
	Köpenhamn	Malmö		Köpenhamn	Malmö
43. Bologna	–	–	72. Glasgow	70	–
44. Luxemburg	385	120	73. Liverpool	155	–
45. Amsterdam	515	120	74. Manchester	285	–
46. Rotterdam	515	120	75. Leeds	285	–
47. Oslo	710	150	76. Newcastle	–	–
48. Warszawa	–	–	77. Edinburgh	195	–
49. Krakov	–	–	78. Belfast	–	–
50. Wroclaw	–	–	79. Belgrad	–	–
51. Poznan	–	–	80. Zagreb	–	–
52. Katowice	–	–			
53. Gdansk	–	–	81. Moskva	–	–
54. Lissabon	45	–	82. Leningrad	–	–
55. Porto	–	–	83. Kiev	–	–
56. Bukarest	–	–	84. Baku	–	–
57. Madrid	50	–	85. Kharkov	–	–
58. Barcelona	45	–	86. Minsk	–	–
59. Sevilla	–	–	87. Odessa	–	–
60. Valencia	–	–	88. Tbilisi	–	–
			89. Donetsk	–	–
61. Zaragoza	–	–	90. Kazan	–	–
62. Bilbao	–	–			
63. Zürich	440	120	91. Volgograd	–	–
64. Genève	440	120	92. Rostov	–	–
65. Bern	440	120	93. Riga	–	–
66. Stockholm	720	630	94. Zaporozje	–	–
67. Göteborg	720	580	95. Lvov	–	–
68. Malmö	920		96. Tallinn	–	–
69. Istanbul	–	–	97. Vilnius	–	–
70. London	455	120	98. Kisjinjov	–	–
71. Birmingham	285	–			

Som framgick av föregående avsnitt, bygger beräkningarna på antagandet att flygtransport till och från Malmö äger rum via Sturup. Modifieras detta antagande i så måtto att man också låter Kastrup vara flygplats för Malmö, förändras tillgänglighetsbilden för staden på ett ganska så radikalt sätt.

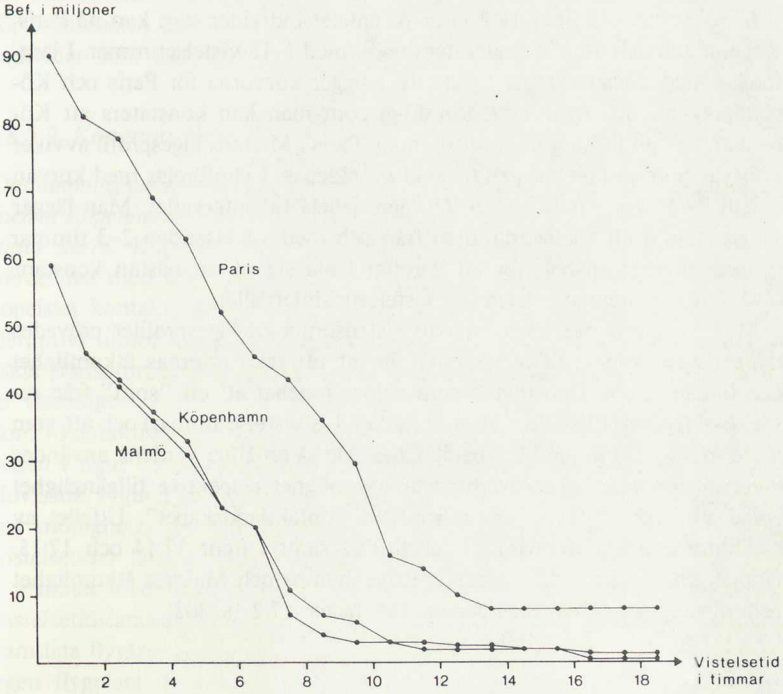
Med utgångspunkt från detta nya antagande undersöks således hur Malmös tillgänglighet påverkas om man låter resenärer från stadsområden utanför Öresundsregionen på morgonen flyga till Kastrup, för att därefter fortsätta med båt till Malmö, samt att de vid hemresan genomför transporter i omvänd ordning, dvs. båt från Malmö till Köpenhamn och därifrån med flyg till hemorten.

Med denna modifiering av det ursprungliga antagandet ökar Malmös tillgänglighetsvärde med 25 enheter (från indexvärdet 21 till värdet 46). I vistelseminuter innebär detta en ökning från 5 635 till 12 030. För de individer som således önskar avlägga dagsbesök i Malmö erbjuds de "bästa" vistelsetiderna om de kombinerar Köpenhamns tillgänglighet i flygnätet med båttransporterna över Öresund. Det är endast i ett fall, vid dagsbesök från Stockholm, som Sturupsalternativet är fördelaktigare än Köpenhamnsalternativet.

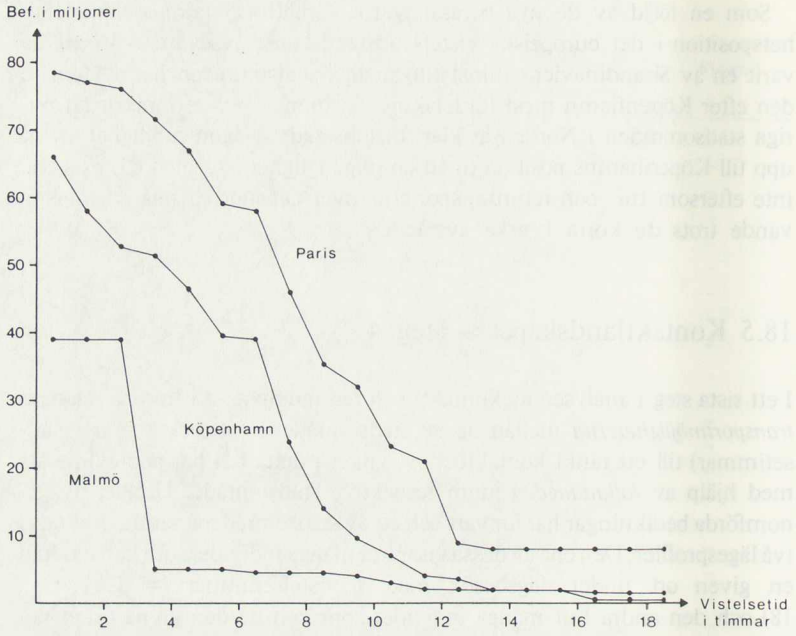
Som en följd av de nya beräkningarna förbättras Malmös tillgänglighetsposition i det europeiska vistelsetidslandskapet avsevärt. Från att ha varit en av Skandinaviens minst tillgängliga stadsområden har staden nu den efter Köpenhamn mest fördelaktiga positionen, vilket innebär att övriga stadsområden i Norden är klart distanserade. Någon möjlighet att nå upp till Köpenhamns position (med en tillgänglighet lika med 63) existerar inte eftersom tur- och returtransporterna över Öresund är relativt tidskrävande trots de korta fysiska avstånden.

18.5 Kontaktlandskapet – steg 4

I ett sista steg i analysen av kontakt- och resemöjligheter i Europa relateras *transportmöjligheterna* mellan de 98 stadsområdena (uttryckta som vistelsetimmar) till ett tänkt kontaktbehov, vilket i detta fall har approximerats med hjälp av *folkmängden* inom respektive stadsområde. Utfallet av genomförda beräkningar har för vart och ett av stadsområdena sammanfattats i två lägesprofiler. Den ena av dessa visar hur många individer som kan nås från en given ort under dagsbesök med x vistelsetimmar (= 1, 2, ..., 18) och den andra hur många individer som kan nå den givna orten vid dagsbesök om x vistelsetimmar (x = 1, 2, ... 18). Lägesprofilerna för Köpenhamn och Malmö finns redovisade i figurerna 18:1 och 18:2. Som framgår i de båda figurerna, finns också möjligheter att jämföra de två stadsområdenas lägesprofiler med Paris, det från vistelsetidsynpunkt mest centrala stadsområdet i Europa.



Figur 18:1 Sambandet mellan vistelsetid och befolkning som kan nås vid dagsbesök från Paris, Köpenhamn och Malmö.



Figur 18:2 Sambandet mellan vistelsetid och befolkning som kan avlägga dagsbesök i Paris, Köpenhamn och Malmö.

I figur 18:1 visas på antalet individer som kan nås från Paris, Köpenhamn och Malmö under ett dagsbesök med 1–18 vistelsetimmar. Som framgår av figuren, ligger lägesprofilen för Paris avsevärt ovanför de båda Öresundsstädernas. Lägesprofilerna för dessa är mycket lika till sin utformning, även om det är Köpenhamns kurva som ligger överst i hela tidsintervallet.

Lägesprofilerna i figur 18:2 visar på antalet individer som kan nå Paris, Köpenhamn och Malmö under dagsbesök med 1–18 vistelsetimmar. I jämförelse med lägesprofilerna i figur 18:1 ligger kurvorna för Paris och Köpenhamn högre i figur 18:2, samtidigt som man kan konstatera att Köpenhamns "profil" har kommit närmare Paris'. Malmös lägesprofil avviker i högsta grad från de båda andra stadsområdenas. I jämförelse med kurvan i figur 18:1, ligger den i detta fall lägre i hela tidsintervallet. Man lägger vidare märke till att lägesprofilen från och med vistelsetiden 2–3 timmar sjunker mycket snabbt, för att därefter hålla sig på en nästan konstant nivå i den resterande delen av vistelsetidsintervallet.

Med utgångspunkt från respektive stadsområdes lägesprofiler prövades i föregående kapitel olika metoder för att uttrycka orternas åtkomlighet och tillgänglighet. Den metod som valdes innebar att ett "snitt" från respektive lägesprofil skiljdes ut (i detta fall 4–8 vistelsetimmar) och att ytan under denna del av profilen beräknades. De så erhållna värdena användes därefter som mått på stadsområdets åtkomlighet respektive tillgänglighet i vad som här kallades "det europeiska kontaktlandskapet". Utfallet av beräkningarna har redovisats i tabell 17.2 samt i figur 17:14 och 17:15. Uppgifterna i tabell 18.7 angående Köpenhamns och Malmös åtkomlighet och tillgänglighet har excerperats från tabell 17.2 (s. 303).

Tabell 18.7 Köpenhamns och Malmös positioner i det europeiska kontaktlandskapet

	Åtkomlighet		Tillgänglighet	
	Absolut	Index	Absolut	Index
Köpenhamn	86,47	43	149,03	65
Malmö	80,65	40	19,10	8
Högsta värdet bland de 98 orterna	202,93	100	230,88	100

18.5.1 *Köpenhamns och Malmös åtkomlighet*

Av sammanställningen ovan framgår, att *Köpenhamns och Malmös läge* vad avser åtkomligheten i det europeiska kontaktlandskapet är *så gott som lika.* Differensen i åtkomlighet mellan de båda stadsområdena är i detta fall mindre än vad som var fallet i vistelsetidslandskapet. För de båda stadsområdena gäller emellertid att deras relaativa åtkomlighet är något högre i vistelsetidslandskapet än i kontaktlandskapet. Trots detta kan Öresundsregionens båda storstäder karakteriseras som "halvcentrala" i det europeiska kontaktlandskapet.

Beräkningarna av åtkomligheten i kontaktlandskapet bygger, i likhet med vistelsetidslandskapet, på antagandet att flygtransporter från och till Malmö äger rum via Sturup. Modifieras antagandet i så måtto att man också låter Kastrup vara flygplats för Malmö (med båttransport Malmö–Köpenhamn), stiger Malmös åtkomlighetsvärde från 40 till 41 (i absoluta tal från 80,65 till 82,70). Förändringen är i detta fall marginell och indikerar att Malmöbon i princip kan välja Sturup eller Kastrup som startpunkt för dagsbesök i det övriga Europa, utan att detta behöver påverka antalet individer som kan nås vid ett dagsbesök med 4–8 timmars vistelsetid.

18.5.2 *Köpenhamns och Malmös tillgänglighet*

Om åtkomligheten i det europeiska kontaktlandskapet skiljer sig relativt lite åt mellan Köpenhamn och Malmö, så är differensen vad beträffar tillgängligheten desto större. Köpenhamn har i beräkningarna erhållit ett tillgänglighetsvärde lika med 65, vilket innebär en mycket "central" position i det europeiska kontaktlandskapet, medan Malmö, med ett värde lika med 8, definitivt tillhör kategorin "perifera" stadsområden. Differensen mellan de båda stadsområdenas tillgänglighet i det europeiska vistelsetidslandskapet är visserligen också stor (se ovan), men inte alls av lika stor omfattning som i kontaktlandskapet. En viss föraning om den stora skillnaden erhölls redan i figur 18:2, där lägesprofilerna för de två stadsområdena finns redovisade. Figur 18:2 ger således information om att relativt sett få individer har möjligheter att avlägga dagsbesök i Malmö, om man ställer krav på vistelsetider längre än fyra timmar.

I likhet med beräkningarna avseende tillgängligheten i det europeiska vistelsetidslandskapet har kontaktlandskapet byggts upp på antagandet att samtliga flygtransporter till och från Malmö äger rum via Sturup, stadens egen flygplats. Modifieras antagandet på samma sätt som beskrivits ti-

digare, dvs. att man också låter Kastrup vara flygplats för Malmö (med båttransporter Köpenhamn–Malmö), fyrdubblas Malmös tillgänglighetsvärde. Som ett resultat av det nya antagandet stiger värdet från 8 till 34. Ökningen är relativt sett mycket omfattande, men tillgänglighetsvärdet 34 innebär för Malmös del en avsevärt lägre position i Europa än när motsvarande situation antogs gälla i vistelsetidslandskapet. Med det "nya" värdet har Malmö i vilket fall som helst det efter Köpenhamn mest fördelaktiga läget bland de skandinaviska stadsområdena. Motsvarande tillgänglighetsvärden för Göteborg, Stockholm, Oslo, Helsingfors och Århus är lika med 24, 19, 19, 8 respektive 8.

18.6 Sammanfattning av dagens situation

I avsnitt 18.1–18.5 har Köpenhamns och Malmös läge i förhållande till det övriga Europa studerats närmare. Utgångspunkter för dessa studier har varit fyra försök att beskriva tillgängligheten och åtkomligheten i Europa, vilka redovisats i kapitel 17. Utfallen av de olika försöken visar att Köpenhamn har ett relativt sett fördelaktigare läge i Europa än Malmö. Köpenhamns "övertag" i förhållande till Malmö varierar i de olika försöken, men accentueras speciellt när åtskillnad görs mellan tillgängligheten och åtkomligheten i Europa, dvs. när hänsyn tas till de tidtabellagda transportmöjligheterna.

De studerade stadsområdena i Europa är spridda över en mycket stor yta. Avstånden mellan dem är därför många gånger mycket långa. Om man därför önskar studera möjligheterna att avlägga dagsbesök i en given ort från övriga stadsområden, blir det i de flesta fall en fråga om att studera transportmöjligheterna i det europeiska flygtrafiknätet. Detta gäller i högsta grad för Öresundsregionens båda stadsområden. *I flygtransportnätet är Köpenhamns flygplats Skandinaviens "sluss" mot det övriga Europa.* Som ett resultat härav har Köpenhamn ett mer fördelaktigt läge i Eruopa än något annat skandinaviskt stadsområde. Malmös enda internationella direktförbindelse har Köpenhamn som destinationsort. *Transportmöjligheterna från Malmö till övriga stadsområden i Europa och vice versa är helt avhängiga Köpenhamns möjligheter. Detta gäller oberoende av om man antar att transporterna skall äga rum via Sturup eller Kastrup.*

I flera av ovan redovisade beräkningar har antagits att samtliga transporter i flygnätet som berör Malmö äger rum via Sturup. Detta antagande har inte resulterat i några större avvikelser mellan Köpenhamn och Malmö vad beträffar deras åtkomlighet i det europeiska vistelsetidslandskapet respektive kontaktlandskapet. När stadsområdenas tillgänglighet i de båda landskapen beaktats, kan man emellertid konstatera mycket stora differenser. Detta gäller speciellt i kontaktlandskapet.

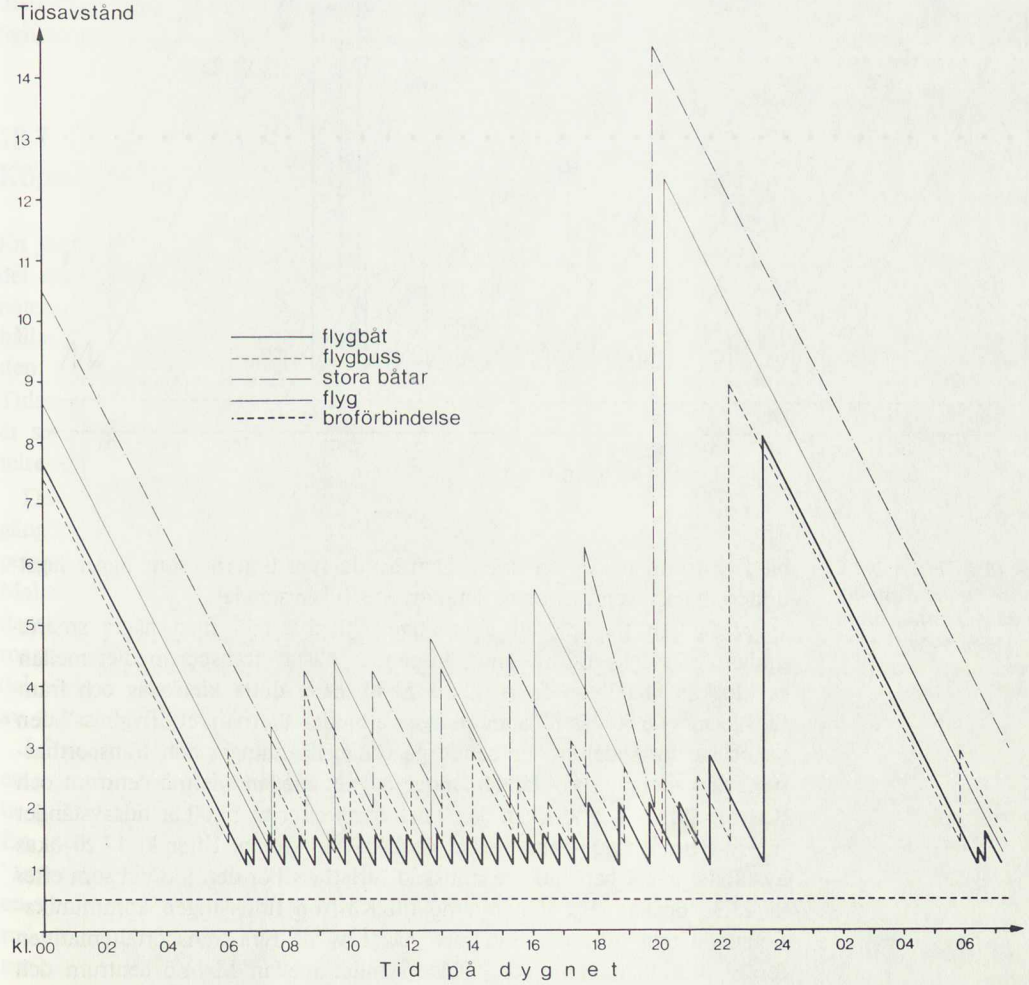
Ändrar man på det ursprungliga antagandet om att Malmöbon vid flygtransporter endast utnyttjar Sturup och i stället låter honom starta från den av de båda flygplatserna Sturup och Kastrup som ger de "bästa" vistelsetidsmöjligheterna, blir differenserna mellan Köpenhamns och Malmös tillgänglighet och åtkomlighet i Europa mycket mindre. Minst blir skill-

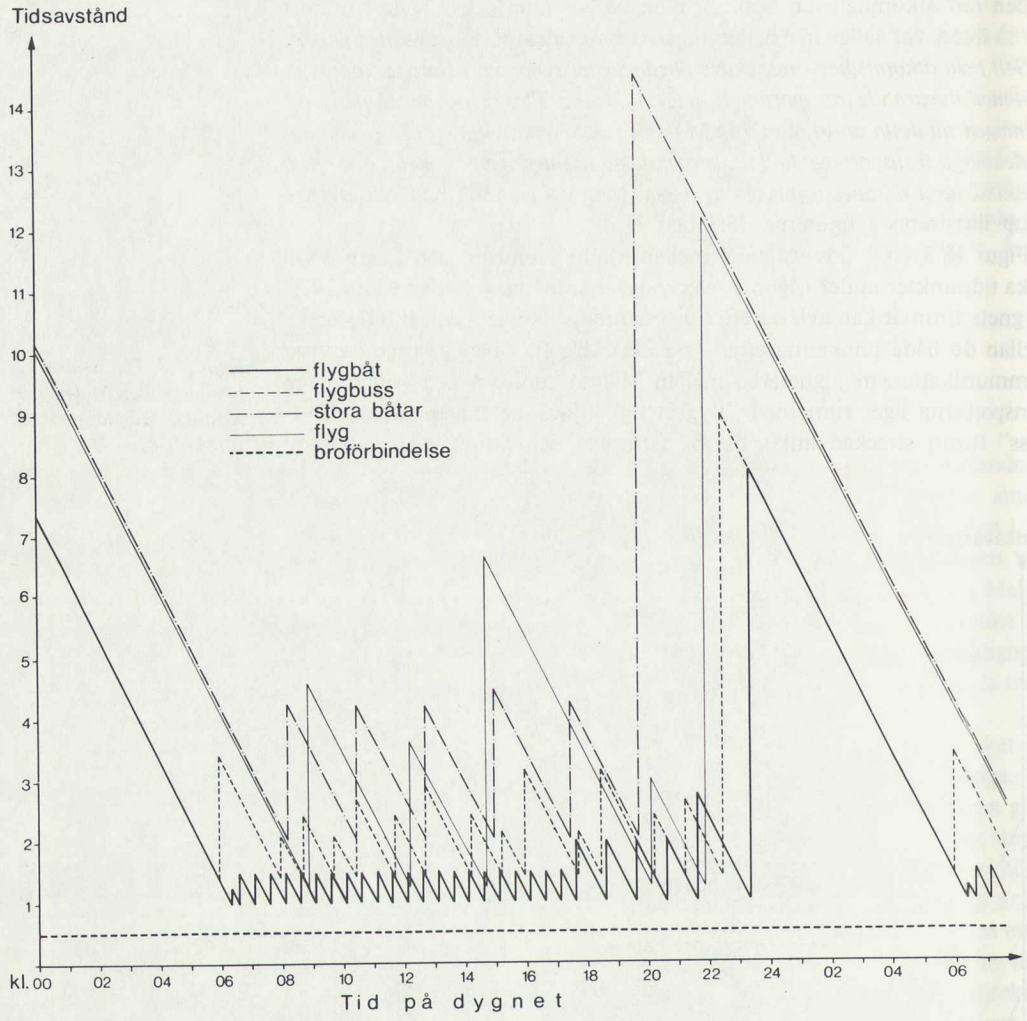
naden när åtkomligheten beaktas, men då bör man också hålla i minnet att så även var fallet när beräkningarna baserades på Sturupsalternativet.

Sett från åtkomlighets- respektive tillgänglighetssynpunkt i Europa kan Malmö, med nuvarande transportmöjligheter, inte jämställas med Köpenhamn. Anledningen till detta är att man från Malmös sida inte kan utnyttja Köpenhamns fördelaktiga transportläge fullt ut, beroende på tidsåtgången för transporter över Öresund samt tidtabelläggningen av dessa. Malmös läge i förhållande till Kastrup illustreras i figurerna 18:3 och 18:4.

Figur 18:3 visar tidsavståndet mellan Malmö centrum och Kastrup vid olika tidpunkter under någon av veckodagarna måndag–fredag våren 1976. Dygnets timmar kan avläsas efter diagrammets "x-axel" och tidsavståndet mellan de båda punkterna efter "y-axeln". De fyra taggiga linjerna visar kommunikationsmöjligheterna mellan Malmö centrum och Kastrup om transporterna äger rum med "flygbåt–bil" (tjock heldragen linje), "flygbuss" (tunn streckad linje), båt–bil (streckad och punkterad linje) samt

Figur 18:3 Tidsavstånd i timmar mellan Malmö och Kastrup. Måndag–fredag, våren 1976.





Figur 18:4 Tidsavstånd i timmar mellan Kastrup och Malmö. Måndag–fredag, våren 1976.

bil–flyg (tunn heldragen linje). Den av de fyra linjerna som ligger lägst under dygnet representerar det kortaste tidsavståndet.

Av figuren framgår att alternativet "flygbåt–bil" med några smärre undantag är det i tidsavståndshänseende "bästa" transportmedlet mellan ca klockan 06.00 och fram till ca 23.30. Efter detta klockslag och fram till klockan 06.00 nästföljande morgon erbjuder alternativet "flygbuss" den snabbaste förbindelsen. Beroende på tidtabelläggningar och transporthastigheter varierar tidsavståndet under dygnet mellan Malmö centrum och Kastrup. Mellan ca klockan 06.00 och strax efter kl 17.00 är tidsavståndet högst 1 tim och 35 min mellan de båda punkterna. Efter kl 17.20 ökas avståndet något beroende på minskad turtäthet. För den individ som efter kl 23.35 önskar resa från Malmö till Kastrup finns ingen kommunikationsmöjlighet över Öresund med något av de fyra transportalternativen förrän nästföljande morgon. Tidsavståndet mellan Malmö centrum och

Kastrup uppgår till nästan åtta timmar, om man inte hinner med den sista turen kl 23.35.

Tidsavståndet mellan Kastrup och Malmö centrum redovisas i figur 18:4. En jämförelse mellan figurerna 18:3 och 18:4 visar på mycket stora likheter mellan de båda diagrammen, även om de skiljer sig åt beträffande detaljer. Tack vare en mycket hög turtäthet hos "flygbåtarna" är tidsavstånden mellan Kastrup och Malmö centrum i tidsintervallet från ca klockan 06.00 till strax efter kl 23.00 relativt korta. Efter denna tidpunkt (23.20) stiger tidsavståndet till drygt åtta timmar, dvs. efter 23.20 existerar ingen möjlighet att resa över Öresund förrän nästföljande morgon.

De båda diagrammen ger förklaringen till varför Malmös åtkomlighet och speciellt tillgänglighet i Europa inte kan mäta sig med Köpenhamns. Så kan t. ex. Malmöbon inte resa från Kastrup med de allra tidigaste transportmöjligheterna, eftersom morgonens första båt eller flyg över Öresund inte hinner fram i tid. Motsvarande förhållande gäller på kvällen, dvs. när det sista flyget anländer till Kastrup, har den sista transporten över Öresund redan gått. Dessa båda exempel inverkar, som framgått ovan, inte i någon större utsträckning på Malmös åtkomlighet. "Problemet" ligger i stället i möjligheterna att från övriga Europa avlägga dagsbesök i Malmö.

18.7 Tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö

En jämförelse mellan tillgängligheten i det europeiska flygtrafiknätet och det europeiska vistelsetidslandskapet har gjorts. Därvid framkom att flygnätets i särklass mest tillgängliga stadsområde – London – hade en förhållandevis låg position i vistelsetidslandskapet. Den registrerade skillnaden verkade en aning förbryllande, men har sin naturliga förklaring: Tidsavståndet mellan Heathrow, Londons flygplats, och stadens centrum är så stort med nuvarande transportmöjligheter, att en stor del av vistelsetiden "äts upp" av tur- och returtransporterna från flygplatsen.

Det engelska exemplet kan principiellt sett jämföras med Malmös tillgänglighet. Kastrup har en relativt sett mycket god position i det europeiska flygtrafiknätet. Trots att det fysiska avståndet mellan Kastrup och Malmö centrum är tämligen ringa, kan en resenär som önskar avlägga dagsbesök i Malmö inte på långt när utnyttja Kastrups tillgänglighet, beroende på att tidsavståndet över Öresund är för långt. En mycket stor del av den tid som under dagsbesök kan erbjudas på Kastrup "äts" upp av tur- och returtransporter från flygplatsen.

I London försöker man lösa marktransportproblemet genom att bygga en snabbtågsförbindelse mellan Heathrow och Londons centrum. Med detta nya transportmedel förväntas marktransporten minska avsevärt i tid. En motsvarande lösning på Öresundsregionens, och framför allt Malmös "transportproblem", skulle vara en fast förbindelse över Öresund. Genom en sådan förbindelse, förutsatt att den byggs mellan Köpenhamn och Malmö, skulle inte endast transporttiden mellan de båda stadsområdena kunna nedbringas, utan också ge möjligheter till transporter under hela dygnet.

För en individ med slumpmässig åtkomst till ett transportmedel (t. ex. bil) skulle den fasta förbindelsen innebära ett över dygnet konstant tidsavstånd mellan Öresundsregionens båda stadsområden. Den tänkbara situationen har åskådliggjorts i figurerna 18:3 och 18:4, där tidsavståndet mellan Malmö centrum och Kastrup och vice versa redovisas med en tjock, streckad linje.

Med utgångspunkt från de båda diagrammen i figurerna 18:3 och 18:4 är avsikten nedan att ge en summarisk redogörelse för tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse över Öresund. Framställningen koncentreras därvid till att gälla hur Köpenhamns och Malmös relativa läge i det europeiska vistelsetids- respektive kontaktlandskapet skulle påverkas. Till grund för samtliga jämförelser som berör de båda stadsområdenas nuvarande och framtida tillgänglighet och åtkomlighet ligger dagens transportmöjligheter.

18.7.1 *Vistelsetidslandskapet*

Enligt tidigare beräkningar av det europeiska vistelsetidslandskapet har Köpenhamn en åtkomlighet lika med 48 (Paris = 100). Med en i övrigt oförändrad transportsituation, skulle en fast förbindelse inte påverka detta värde. I absoluta tal (= vistelsetidsminuter) ökas Köpenhamns värde med 70 minuter. Denna ringa ökning av den totala vistelsetiden erhålles vid dagsbesök i Malmö, som en följd av snabbare förbindelser över Öresund. Ökningen innebär emellertid inte någon förändring av Köpenhamns relativa läge, eftersom de människor som reser från t. ex. Paris, som har den högsta åtkomligheten i Europa, samtidigt också erhåller en längre vistelsetid i Malmö.

Malmös position vad beträffar åtkomligheten i vistelsetidslandskapet förändras endast marginellt av en fast förbindelse över Öresund. Som framgick av den tidigare framställningen uppgick indexvärdet för stadens åtkomlighet till 47, om man antog att Malmöbon kunde utnyttja både Sturup och Kastrup som utgångspunkter vid transporter i det europeiska flygtrafiknätet. En broförbindelse skulle öka detta indexvärde till 48, dvs. Malmös relativa läge i Europa skulle i detta fall bli helt jämförbart med Köpenhamns. Ökningen (från värdet 47 till värdet 48) förklaras av att Malmöbon tack vare den fasta förbindelsen skulle kunna utnyttja Köpenhamns transportmöjligheter till hundra procent.

Inte heller när det gäller *tillgänglighet* skulle en broförbindelse påverka Köpenhamns position i det europeiska vistelsetidslandskapet. Det totala antalet vistelsetimmar skulle öka något, eftersom Malmöbon vid dagsbesök i staden skulle kunna stanna något längre, men ökningen är så ringa att den inte påverkar Köpenhamns relativa läge i Europa.

Malmös tillgänglighet skulle emellertid förbättras avsevärt som en följd av en fast förbindelse. Om man förutsätter att resenärer till Malmö kan utnyttja såväl Kastrups som Sturups flygmöjligheter, stiger stadens tillgänglighetsvärde från 46 till 60. Beroende på den tid som åtgår för tur- och returtransporter Kastrup–Malmö centrum blir Malmös tillgänglighet i det europeiska vistelsetidslandskapet således något lägre än Köpenhamns (index = 63).

18.7.2 *Kontaktlandskapet*

Som framgått tidigare, har Köpenhamn en relativt sett något lägre position i kontaktlandskapet än i vistelselandskapet (indexvärdena för staden är lika med 43 respektive 48). En fast förbindelse över Öresund skulle inte, av gjorda beräkningar att döma, medföra någon som helst förändring av detta förhållande. Köpenhamns *åtkomlighet* i det europeiska kontaktlandskapet uttryckt i indextal förblir lika med 43 (Paris = 100).

Tidigare framhölls att Malmös åtkomlighet i det europeiska vistelsetidslandskapet enbart skulle förändras marginellt som en följd av en fast förbindelse (från indexvärdet 47 till värdet 48). I det europeiska kontaktlandskapet är förändringen något större (från indexvärdet 41 till värdet 43), vilket innebär *identiska positioner för Malmö och Köpenhamn.*

Köpenhamns *tillgänglighet* i det europeiska kontaktlandskapet är större än i vistelsetidslandskapet (indexvärdena uppgår till 65 respektive 63). I likhet med ovan redovisade tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse över Öresund förblir Köpenhamns position, vad beträffar tillgängligheten i kontaktlandskapet, oförändrad i jämförelse med dagens situation. Detta gäller emellertid inte för Malmö. Enligt utförda beräkningar skulle det nu gällande tillgänglighetsvärdet (= 34) öka med 31 enheter och därmed bli lika med Köpenhamns (= 65). *En fast förbindelse skulle* således *nästan fördubbla Malmös tillgänglighet i det europeiska kontaktlandskapet,* vilket skulle innebära en position bland de 10–15 mest tillgängliga stadsområdena i Europa.

18.7.3 *Sammanfattning*

Resultaten av beräkningarna avseende tänkbara konsekvenser av en fast förbindelse över Öresund är entydiga. *Köpenhamns relativa läge i Europa förblir oförändrat, medan Malmös position avsevärt förbättras.* De båda stadsområdenas tillgänglighet och åtkomlighet i det europeiska vistelsetids- respektive kontaktlandskapet skulle i princip bli identiska som en följd av den nya förbindelsen.

Av innehållet i figurerna 18:3 och 18:4 framgår att en fast förbindelse över Öresund inte i någon högre grad skulle förkorta tidsavståndet mellan Malmö och Kastrup respektive Kastrup och Malmö i tidsintervallet 06.00 till ca 18.00. *Från och med kl 18.00 till ca 23.00 framträder broförbindelsens fördelar mer påtagligt och efter klockan 23.00 är de helt uppenbara.* Av stort intresse i detta sammanhang är att studera hur förändringar i nuvarande tidtabelläggning skulle påverka Malmös åtkomlighet och tillgänglighet i Europa. (Köpenhamn lämnas i detta fall utanför diskussionen, eftersom stadens åtkomlighet och tillgänglighet, som framgått ovan, inte påverkas av transportmöjligheterna över Öresund).

En tidigare transportmöjlighet på morgonen från Malmö och en senare på kvällen från Kastrup skulle få samma effekter på Malmös åtkomlighet i Europa som en fast förbindelse över Öresund. För att öka Malmös tillgänglighet i Europa räcker det emellertid inte med att endast införa två nya transportmöjligheter. Med nuvarande kommunikationsmedel och deras linjesträckningar kan Malmös tillgänglighet aldrig komma upp på samma nivå

som Köpenhamns, oavsett vilka tidtabellförändringar som genomförs. Skillnaden mellan den nuvarande tillgängligheten och den som skulle bli följden av en fast förbindelse kan emellertid krympas genom en tidtabelläggning av transporterna över Öresund som är bättre koordinerad med ankomst- och avgångstiderna på Kastrup samt genom en högre turtäthet under kvällstid. Det senare gäller framför allt för transporterna från Malmö.

Vidgar man perspektivet och inte endast ser till de nuvarande kommunikationsmedlen och deras linjesträckningar, finns ytterligare alternativ att beakta. *Malmös tillgänglighet skulle exempelvis kunna förbättras åtskilligt om man etablerade transportmöjligheter med flygbåt mellan Malmö och Kastrups hamn,* förutsatt att tidtabelläggningen för dessa kommunikationer koordinerades med flygförbindelserna på Kastrup på ett tillfredsställande sätt. Frågan är om inte en sådan lösning på det nuvarande "transportproblemet" skulle vara den som kommer närmast alternativet med en fast förbindelse. Här har då inte beaktats vilka konsekvenserna skulle bli om ett helt nytt transportmedel introducerades (t. ex. helikoptertrafik).

Diskussionen ovan har berört de *direkta* konsekvenserna av en fast förbindelse över Öresund. En förändrad transportsituation skulle emellertid också kunna ge upphov till *indirekta* konsekvenser, vilka dock är betydligt svårare att överblicka. Beskrivningen av de direkta tänkbara konsekvenserna har byggt på antagandet att nuvarande transportmöjligheter till och från Kastrup respektive Sturup också skulle gälla i framtiden, oavsett om en fast förbindelse skulle bli en realitet eller ej. Det är dock möjligt att en fast förbindelse skulle följas av förbättrade transportmöjligheter mellan Öresundsregionen och det övriga Europa. Förändringen skulle i detta fall ses som en följd av att en fast förbindelse skulle göra regionens båda stadsområden till *ett från transportsynpunkt enda stort stadsområde.* Regionen skulle härigenom bli mera attraktiv sedd ur europeiskt perspektiv. Omfattningen av en sådan tänkbar förändring är givetvis mycket svår att förutsäga och skulle i vilket fall som helst bero på hur olika befattningshavare inom företag och andra organisationer skulle uppfatta den nya situationen. Detta skulle kunna undersökas på ett sätt som motsvarar det som används i följande kapitel, där danska och svenska företagsledares uppfattning om olika länder i Europa och situationen i Öresundsregionen studeras.

19 Omgivningsbilder – teori, metod och data[1]

19.1 Syfte

I kapitlen 14–18 har framställningen ägnats styrande och administrativa verksamheters *objektiva* möjligheter och begränsningar i regionala, nationella och internationella omgivningar. Termen objektiv har använts i samband med undersökningar som kännetecknas av *fysisk realism* i den bemärkelsen att endast direkt iakttagbara och mätbara förhållanden i företagens omvärld varit föremål för studium. Således har t. ex. den befattningsuppsättning och de organisatoriska arrangemang som omger företagen kartlagts. Vidare har transportmöjligheterna på regional, nationell och internationell nivå studerats i detalj. Tillsammans ger dessa studier den *yttre potentiella ramen* för det informationsutbyte genom direkta personkontakter som är så livsviktiga för styrande och administrerande verksamheter i ett efterindustriellt samhälle.

Närmast följande kapitel skall ägnas mer abstrakta ting. Frågan om hur administratörer och beslutsfattare uppfattar sin omgivning skall tas upp till behandling. Befattningshavares *subjektiva* attityder till och kunskaper om både abstrakta och konkreta företeelser i företagens omgivning kommer att undersökas. Undersökningsobjekten är beslutsfattare på hög nivå inom företag och andra organisationer. Det innebär att de personer som studerats är engagerade i typiska *orienteringsmoment i överordnade administrativa projekt* (se avsnitt 13.2.1). Dessa moment är av orienterande, avkännande och förberedande karaktär och banar väg för företagens framtida agerande. I arbetet ingår framtidsinriktade analyser av de produktionsmässiga, finansiella, marknads- och försäljningsmässiga förutsättningarna för produktion.

I en undersökning som syftar till att belysa de framtida effekterna av fasta Öresundsförbindelser har det ansetts väsentligt att närma sig frågan om hur beslutsfattare i strategiska positioner uppfattar sin omgivning. Dessa uppfattningar kommer sannolikt att verka styrande på utvecklingen. Inför den framställning som följer är det emellertid viktigt att observera uttrycket "närma sig". Det är ett teoretiskt besvärligt och praktiskt svårgripbart ämne som kommer att tas upp till behandling. De undersökningar som presenteras skall därför ses som inledande försök och inte som något avslutat arbete.

[1] Detta och följande två kapitel är utdrag ur och sammanfattningar av Christer Perssons arbete *Synen på Europa och Öresundsregionen inom några större svenska och danska företag – en studie av beslutsfattares omgivningsbilder.* Rapporter och notiser 43. Lund 1977.

19.2 Begreppet omgivningsbild

Individens subjektiva bild av omvärlden har varit föremål för studier inom flera olika discipliner. Medicinsk, psykologisk, sociologisk, ekonomisk, statsvetenskaplig och geografisk forskning kan nämnas. Specifika frågeställningar med anknytning till det här forskningsområdet behandlas vidare inom semiotiken, lingvistiken och mediaforskningen. I det gränsland där dessa olika forskningsinriktningar strålar samman återfinns även geografin. Redan på 1920-talet uppträder teman av den här typen hos Wright (1925) och Sauer (1925). Dessa författares intressen för individens subjektiva syn på omgivningen uppmärksammades ånyo under 1940-talet (Wright 1947, Sauer 1941). Wright föreslog tre vägar att angripa studiet av beteendet, vilka samtliga hade implikationer för den geografiska forskningen. Han menade att geografer borde "(1) reconstruct the cognized world that framed behavior; (2) compare the perceived with the real; (3) and assess the influence of particular experiences and changes in knowledge on world views". (Bowden 1976).

Övergången mellan 1950- och 1960-talet utgör starten för den senaste vågen av geografisk forskning kring kunskaperna om och attityderna till omgivningen. Lowenthal (1961) förde en grundläggande teoretisk diskussion kring detta tema. Lynch (1960), Wolpert (1964) och Gould (1966) bidrog med betydelsefulla empiriska studier. Därefter har ett stort antal bidrag från olika forskare kommit fram. Dessa arbetar med varierande delar av omgivningen, med olika typer av element eller objekt och med skilda individkategorier. En utförlig översikt över denna geografiska forskning samt besläktade forskningsinriktningar inom andra discipliner återfinns i Downs, Stea (1973).

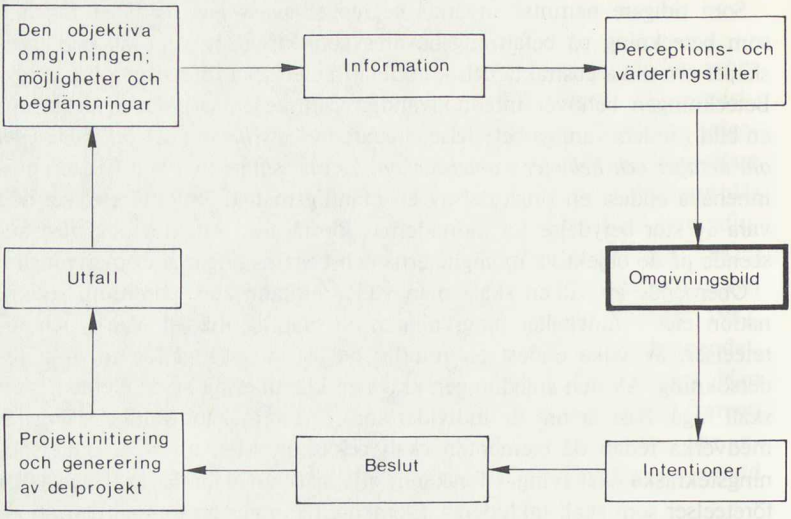
Wolpert (1964) följer i sin undersökning traditionerna från den del av geografisk forskning som sysslar med lokaliseringsproblem. Pred (1967) för en teoretisk diskussion vad gäller beteende och val av lokalisering. Ett stort antal undersökningar har behandlat lokaliseringsbeslut inom företag, val av lokalisering för nya enheter eller omlokalisering av existerande enheter. Beslutsfattarnas kunskaper och uppfattningar om omgivningen och olika företeelser inom denna har kartlagts och använts för att belysa det slutgiltiga lokaliseringsbeslutet. Exempel på sådana studier är Stafford (1974) och Green (1974). McDermott, Taylor (1976) studerar beslutsfattarnas kunskaper om och attityder till olika företeelser i omgivningen som kan tänkas påverka deras beslut. De utgår från föreställningen att *varje* beslut som fattas inom ett företag påverkas av den information som beslutsfattaren mottar. Därmed har författarna vidgat perspektivet. Deras intresse gäller inte enbart lokaliseringsbeslut. Som framhållits av Pred (1973) är lokaliseringsbeslut inte särskilt vanliga i företagens värld. Andra beslut dominerar helt. Intresset för lokaliseringsbeslutet har naturligtvis att göra med lättheten att identifiera det samt dess explicita rumsliga effekter. Andra beslutskategorier borde genom sitt stora antal vara intressantare, eftersom de ofta också får rumsliga effekter, låt vara av mer implicit karaktär. Av detta resonemang framgår att man vid studier av den subjektiva bilden av omvärlden och dess inflytande på beslutsprocessen bör beakta såväl dagliga rutinbeslut som mer unika och dramatiska beslut inom företag och organisationer.

Som tidigare nämnts, används begreppet *omgivningsbild* i det följande som beteckning på befattningshavares subjektiva attityder till och kunskaper om olika abstrakta och konkreta företeelser i företagets omgivning. Beteckningen behöver inte nödvändigtvis innebära att det är fråga om en bild i ordets vanliga betydelse, snarare avses *synen på och informationen om detaljer och helheter i omgivningen.* Denna subjektiva bild måste antas innehålla endast en ringa del av en ofantlig mängd reella företeelser och vara av stor betydelse för individernas förmåga att orientera sig med avseende på de objektiva möjligheterna och begränsningarna i omgivningen.

Oberoende av vilken skala man väljer – grannskap, kommun, region, nation etc. – innehåller omgivningen en ofantlig mängd objekt och företeelser, av vilka endast en mindre del är intressanta för en viss undersökning. Av den anledningen krävs en identifiering av de element som skall ingå. Bäst är om de individer som är föremål för studier själva får medverka redan då elementen skall pekas ut. Men av bl. a. undersökningstekniska skäl tvingas forskaren ofta själv att i förväg fastlägga vilka företeelser som skall inkluderas. Elementen kan ges en formell definition. De *betecknas* då med ett egennamn eller ett begrepp. Deras *position* i tid och rum kan anges. Vidare bör deras *funktion* kunna beskrivas. Sedan omgivningen på detta sätt avgränsats och definierats blir det möjligt att koppla på den enskilde aktörens subjektiva bild av denna omgivning.

Åtminstone från teoretiska utgångspunkter finns det skäl att skilja mellan *privata* och *professionella* omgivningsbilder. Valet av omgivning och företeelser som står i centrum föreskriver om det är vår personliga och alldagliga eller vår yrkesmässiga och lite mer specifika syn på omvärlden som skall kartläggas. Rent praktiskt är det naturligtvis svårt för den enskilde att hålla isär privata och professionella intryck av omgivningen. I de undersökningar som kommer att relateras nedan tas dock utgångspunkten i den professionella omgivningsbilden, dvs. den bild som kan tänkas påverka beslut och handlingar inom individens kompetens- och befattningsområde.

Det skulle föra för långt att här behandla den viktiga men besvärliga frågan om hur omgivningsbilder sannolikt byggs upp och förändras hos olika individer (se vidare Persson 1977). En annan fråga, som inte heller kan tas upp närmare här, rör människans bristande kapacitet när det gäller att uppfatta och sedan sammanväga information (se vidare Törnqvist 1978). Här skall bara i korthet beröras hur en omgivningsbild kan tänkas verka i en beslutsprocess eller i samband med genomförandet av ett administrativt projekt. I figur 19:1 görs ett försök att sammanfatta den process i vilken den professionella omgivningsbilden uppträder och fungerar. Processen kan betraktas som ett kretslopp. Undersökningstekniskt är det möjligt att tänka sig en utgångspunkt i vilken som helst av de boxar som finns angivna, dvs. man kan komma in i processen i skilda faser. Dessutom bör man påpeka att processen inte har ett naturligt slut efter ett varv, utan sannolikt krävs flera varv innan den kan betraktas som logiskt avslutad. Det förefaller rimligt att starta med den översta vänstra boxen, som representerar de begränsningar och möjligheter som finns i den s. k. objektiva omgivningen.



Figur 19:1 Omgivningsbilden i en beslutsprocess. Principskiss.

Individens bild av denna omgivning är selektiv och personlig. Den information om omgivningen som når fram och uppfattas av individen är starkt begränsad. Dessutom måste den passera något som i figuren kallas för perceptions- och värderingsfilter. Informationen bearbetas och färgas av bl. a. individens tidigare erfarenheter. Omgivningsbilden utgör en grund för individens egna intentioner och idéer. Intentioner, som kommer från aktörer i omgivningen, bearbetas och tolkas med hjälp av samma bild. På detta sätt kommer olika individers omgivningsbilder att spela en väsentlig roll i olika beslutssituationer som utgör betydelsefulla element i det som tidigare kallades administrativa projekt (se kapitel 13).

Beslut fattas som ger upphov till nya projekt, vilka i sin tur får utlöpare i form av olika delprojekt. De olika projekten sätter igång skilda aktiviteter, vilka binder och kopplar samman människor och material samt föreskriver olika rumsliga och tidsmässiga lösningar för att projekten skall kunna genomföras. Dessa förhållanden tillsammans med de slutgiltiga resultaten av projektarbetena påverkar på olika sätt de strukturer som ursprungligen kunde observeras i den objektiva omgivningen. Förutsättningarna är således hela tiden annorlunda, då man genomlöper kretsloppet i ett andra, tredje, fjärde varv osv. Det är ofta omöjligt att säga när processen är slut. Men av undersökningstekniska skäl är det nödvändigt att rent operativt definiera ett slut och en början på varje projekt.

19.3 Metodik

I de studier av omgivningsbilder som genomförts inom ramen för det forskningsprojekt som redovisas i denna rapport används tre grupper av data. Den första gruppen omfattar *bakgrundsdata* om de personer som ingår i undersökningen och uppgifter om de företag och organisationer de arbetar

i. Den andra gruppen av uppgifter belyser de undersökta personernas direkta *kunskaper* om valda företeelser i omgivningen. Den tredje typen av data samlas in i syfte att ge en uppfattning om undersökningsdeltagarnas *attityder* till denna omgivning.

Bland olika biografiska data som samlats in märks sådana som rör bosättningar, utbildning, anställningar och karriär. Där finns också uppgifter om den organisation som den utfrågade arbetade inom vid undersökningstillfället. Stor vikt har lagts vid olika typer av informationskällor, t. ex. respondenternas nationella och internationella kontaktnät, deras dagstidnings- och tidskriftsläsning och TV-tittande.

Det största problemet vid studier av omgivningsbilder är själva insamlingen av dessa data. Bakgrundsdata vållar naturligtvis inga större problem. Däremot är det svårt att komma åt och mäta kunskaper och attityder. Det är därför på sin plats att något beröra olika metoder för materialinsamling, medan metoderna för analys av insamlat material kan beröras mera i förbigående i anslutning till de resultatredovisningar som senare följer.

19.3.1 *"The repertory grid method"*

Med omgivning avses i denna rapport dels Europa, dels Öresundsregionen. Vid kartläggningen av *den internationella (europeiska) omgivningen* används en särskild metod – "the repertory grid method". Den har hämtats från en speciell teori – "personal construct theory" – som utvecklats inom psykologin (Kelly 1955). Den har diskuterats och använts i ett fåtal fall inom geografin (Downs 1975, Lloyd 1974, Harrison, Sarre 1975).

Metoden bygger på djupgående personliga intervjuer. Ett grundläggande begrepp i teorin är en s. k. "construct", som på svenska närmast kan ersättas med beteckningen *begreppspar*. Begreppsparen består av ord som står i motsatsförhållande till varandra, t. ex. god-dålig eller vacker-ful. Enligt Kelly har vi en tendens att betrakta vår omgivning i liknande mot varandra stående termer. I Kellys undersökningar får intervjuoffren själva diskutera sig fram till lämpliga begreppspar. För att konstruera ett begreppspar krävs minst tre objekt eller företeelser, varav två uppfattas som lika varandra, medan det tredje avviker i något eller några avseenden. Ett enskilt begreppspar kan naturligtvis inte användas i alla möjliga sammanhang. Det är viktigt att framhålla att varje begreppspar har sitt speciella *användningsområde*, utanför vilket det kan vara helt irrelevant.

Varje individ använder en bestämd uppsättning begreppspar, vilka är hierarkiskt ordnade, dvs. olika begreppspar har varierande stort användningsområde. Av vikt att betona är att två personer kan nå fram till samma formuleringar av begreppspar, utan att innebörden av dessa eller tolkningen är densamma för personerna ifråga. En närmare beskrivning av Kellys metodik återfinns hos Bannister, Mair (1968), varför metodiken inte ytterligare beröres i det här sammanhanget.

Såsom metoden kommer till användning i följande studie avviker den något från Kellys ursprungliga. Dock bibehålls principen med en personlig intervju. Som nämnts ovan, utgör Europa först den aktuella omgivningen. Innanför dess gränser har 20 europeiska stater utvalts (tabell 19.1). Urvalet

bygger på en bedömning av ländernas betydelse för de två verksamhetssystem (svenskt och danskt näringsliv) som studerats. Utöver dessa objekt har fjorton begreppspar konstruerats. Begreppsparen har hämtats från ämnesområden som kan tänkas ha relevans för bedömningar av olika företeelser i en ekonomisk omgivning. Ämnesområdena är allmänna politiska förhållanden, allmänna ekonomiska förhållanden, språkliga förhållanden, företags- och branschspecifika förhållanden (tabell 19.1).

Med hjälp av en skala, från 1 till 5, fick varje respondent försöka bedöma samtliga 20 länder utifrån de begreppspar som uppställts. Som exempel kan nämnas att i första begreppsparet "instabila-stabila politiska förhållanden" representeras största instabilitet av 1, medan största stabilitet representeras av 5. Ett land som bedöms ligga i mitten på skalan får således värdet 3 etc. Om man markerar alla rader och kolumner i tabell 19.1, får man ett schema med 280 rutor (20x14). När undersökningen är genomförd innehåller dessa rutor i princip lika många siffror från 1 till 5. På grund av olika omständigheter var det emellertid omöjligt för en del av de intervjuade att använda alla begreppspar kopplade till varje land (det gäller främst bland begreppsparen åtta till 14). I de fall respondenten inte ansåg sig ha tillräckligt underlag för en bedömning, uppmanades han att bedöma landet utifrån den "känsla" han hade. För att i viss mån kunna uppskatta effekterna av denna princip ingår ett begreppspar med formuleringen "liten-omfattande information om landet".

Den metodik som tillämpats här har visat sig väl lämpad för sitt syfte. Den ger en ganska grov och stereotyp omgivningsbild, som respondenterna bär med sig och som på olika sätt kan tänkas influera deras affärsmässiga relationer.

Tabell 19.1 Länder och begreppspar som ingår i undersökningen

	B	DK	GR	PL	F	SF	P	SU	D	N	I	CS	CH	GB	YU	S	E	NL	DR	A
	Belgien	Danmark	Grekland	Polen	Frankrike	Finland	Portugal	Sovjetunionen	Västtyskland	Norge	Italien	Tjeckoslovakien	Schweiz	Storbritannien	Jugoslavien	Sverige	Spanien	Nederländerna	Östtyskland	Österrike
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				

Begreppspar

1 instabila – stabila politiska förhållanden
2 språket ett hinder – ej ett hinder vid kontakter
3 reglerat – ej reglerat ekonomiskt system
4 svåra – lätta att förhandla med
5 ineffektivt – effektivt näringsliv
6 dålig – god tillgänglighet från transportsynpunkt
7 liten – omfattande information om landet
8 obetydlig – viktig marknad
9 obetydliga – betydelsefulla industriella innovatörer
10 liten – stor konkurrent till den egna verksamheten
11 låg – hög teknisk standard
12 sena – punktliga vid uppfyllandet av ingångna avtal
13 dålig – god produktkvalitet
14 små – stora hinder för handel (juridiska regler, tullar, avtal etc)

Skala 1–5 (från vänster till höger)

Bilden är i den här formen frikopplad från direkta beslut och handlingar, varför sambanden mellan omgivningsbild och beslut eller beteende inte direkt kan påvisas. Det är ju sannolikt att omgivningsbildens olika komponenter, särskilt de som direkt berör respondentens roll i den ekonomiska handläggningen av olika frågor inom företaget, ständigt är utsatta för revideringar och kompletteringar. Men i ett överordnat perspektiv kan omgivningsbilden, såsom den kartläggs här, trots allt ge indikationer på väsentliga drag i beslutsfattarnas kunskaper om och attityder till omgivningen. Därmed ges underlag för diskussioner om hur dessa drag kan tänkas påverka benägenheten att ingå affärsmässiga förbindelser.

19.3.2 *"Attribut-metoden"*

Beslutsfattarnas inställning till *Öresundsregionen* kartläggs med hjälp av en teknik som kallas "attributmetoden". Den utvecklades av Katz, Braly (1933) i samband med studier av stereotyper. Termen stereotyp myntades av Lippman (1922). Denne hävdar att individens handlande inte bygger på en direkt och säker kunskap om omgivningen utan på egna eller andras föreställningar om omvärlden. Dessa föreställningar, som är starkt förenklade jämfört med den objektiva verkligheten, utgör stereotypa uppfattningar. Omgivningsbilden innehåller komponenter av det här slaget. Eftersom respondenterna inte kan förväntas ha en detaljerad och exakt bild av regionen, utan snarare en ganska grov och förenklad bild, förefaller attributmetoden vara lämplig för den undersökning som följer. Den är dessutom enkel och föga tidskrävande att använda.

En lista med 60 olika attribut, som kan tänkas passa in på regionen, förelades varje deltagare i undersökningen. De attribut som valts hänför sig till arbetsmarknad, bosättningsmiljö samt politiska, ekonomiska och kulturella förhållanden i både den svenska och den danska delen av Öresundsregionen.

Kritik kan riktas mot båda metoderna som här beskrivits. Intervjuundersökningar har generellt kritiserats av olika forskare (se t. ex. Cannell, Fowler 1963, Green 1969). Särskild kritik har riktats mot attributmetoden (Duijker, Frijda 1960, Erlich 1962). Mercer, Powell (1972) framhåller att ... "in social science research there is a real danger of the researchworker assuming that concepts which are cognitively organized in his own mind "exist" and are equally clearly organized in the minds of his respondents". Styrning och påverkan ökar ju mer strukturerade och färdigkonstruerade de använda begreppen är. Objektivitetskravet är ett centralt problem. De semantiska problemen är också ständigt närvarande. Av betydelse är att olika begrepps och attributs innebörd tolkas och uppfattas likartat av t. ex. forskaren och de personer som ingår i undersökningen. Forskaren bör, om det är undersökningstekniskt möjligt, låta respondenterna själva formulera de begrepp som de anser bäst beskriver olika företeelser.

I den undersökning som följer har det inte varit möjligt att välja denna friare form av två skäl. För det första var det nödvändigt att i förväg välja ut frågor (begreppspar och attribut) som kunde bidra till att belysa de speciella förhållanden som undersökningen är avsedd behandla. För det andra var det av betydelse att samtliga respondenter ställdes inför

identiskt lika begreppspar och attribut. Därmed erhålls en möjlighet att jämföra utfallen mellan såväl enskilda respondenter som olika grupper av respondenter. Uppläggningen är även ett resultat av överväganden som berör det praktiska genomförandet och tidsplaneringen.

19.4 Undersökningens uppläggning och omfattning

Den undersökning som nu kommer att redovisas genomfördes i två steg. Det biografiska bakgrundsmaterialet insamlades brevledes. Omgivningsbilderna kartlades vid personliga intervjuer. Dessutom ställdes några korta frågor kring synen på framtida förbindelser över Öresund och deras betydelse för den verksamhet som den intervjuade representerade. Alla personliga intervjuer har genomförts av samma person. Härigenom blev det möjligt att upprätthålla kravet att nödvändiga instruktioner och förklaringar blev likalydande vid varje intervjutillfälle. Dessutom blev det på detta sätt möjligt att tolka svaren på ett enhetligt sätt. Intervjuerna i Sverige (Skåne) genomfördes under september 1976. Motsvarande intervjuer i Danmark företogs under oktober månad. Varje intervju varade mellan en och två timmar.

Undersökningen omfattar beslutsfattare inom näringsliv, politik och offentlig förvaltning. I denna rapport behandlas endast intervjuerna med representanterna för svenskt och danskt näringsliv. Av 31 tillfrågade befattningshavare på vardera sidan av sundet har 26 på den svenska sidan och 21 på den danska sidan ställt upp och fullföljt hela undersökningen.[1]

Alla deltagare tillhör den högsta ledningen inom olika företag och organisationer. På svensk sida finns 25 verkställande direktörer och en direktionsmedlem av annat slag. På dansk sida ingår 13 verkställande direktörer och åtta andra direktionsmedlemmar i undersökningen. De representerar 16 olika branscher inom tillverkningsindustrin. Men i undersökningen ingår också beslutsfattare från partihandel, uppdragsverksamhet, bankväsen och massmedia i både Danmark och Sverige. De flesta företag som berörs av undersökningen är stora. Endast fem svenska och fem danska företag som berörs har mindre än 500 anställda. Några av företagen är verkliga giganter.

De intervjuade personerna representerar således mycket stora organisationer på båda sidor om Öresund med allt vad detta innebär. Detta är väsentligt att observera inför de resultatredovisningar som följer.

Största delen av de intervjuade personerna har sina arbetsplatser i Malmö och Köpenhamn. På svenska sidan finns också representanter från Eslöv, Helsingborg, Landskrona och Kristianstad. På dansk sida finns dessutom företagsledare med arbetsplatser på Själland utanför huvudstadsregionen samt Fyn och Jylland.

De stora företag som berörs av undersökningen har i många fall organisatoriska samband med skilda länder i form av dotterbolag. De svenska företagen har Västtyskland som viktigaste etableringsland, medan de danska är mer inriktade mot Storbritannien. Sju av totalt 21 danska företag har dotterbolag i Sverige. Med något undantag ligger dessa i Stockholm. Några av de svenska företagen har på motsvarande sätt dotterbolag i Dan-

[1] Det bör i detta sammanhang påpekas att undersökningen är synnerligen krävande både för den som intervjuar och de som besvarar frågorna. Om man vidhåller kravet att en och samma person skall genomföra alla intervjuer, kan undersökningar av detta slag knappast genomföras i stor skala.

mark, främst i Köpenhamn. Vi kan således konstatera att undersökningen omfattar representanter för företag med omfattande koncernbindningar över nationsgränser. Detta är inte typiskt för det stora flertalet företag, utan gäller främst de mycket stora företag som helt dominerar studien av beslutsfattares omgivningsbilder (jfr del III och V i denna rapport).

De personer som ingår i undersökningen är med några få undantag mellan 40 och 60 år gamla. Nästan alla svenska deltagare har universitets- eller högskoleutbildning. En tredjedel av de danska deltagarna har sådan utbildning. I genomsnitt har de studerade beslutsfattarna flyttat fyra gånger under sin yrkeskarriär. Ett typiskt flyttningsmönster innebär att man flyttar en gång vart femte år. Detta gäller både i Danmark och Sverige och stämmer väl överens med resultat från undersökningar från andra delar av världen (McKay, Whitelaw 1976 och Shaw 1975). Branschtrogenheten är stor. De flesta har flyttat en eller flera gånger inom en och samma bransch, vilket också är typiskt för ledande befattningshavare inom det privata näringslivet runt om världen.

19.5 Kontaktmönster och informationskällor

De befattningshavare som ingår i undersökningen har alla kontaktmönster i tjänsten som stämmer väl överens med vad vi vet från andra undersökningar (se vidare bl. a. framställningen i kapitel 22 av denna rapport). Det innebär att de i första hand har direkta personkontakter inom den egna regionen. Därefter är kontakterna riktade mot huvudstaden (gäller befattningshavare i Skåne och i Danmark utanför Köpenhamnsregionen). Kontakter med subnationella centra är också vanliga. Däremot är antalet kontakter med regionala och lokala centra få. Respondenternas bosättningar under den yrkesverksamma tiden visar en likartad fördelning. Både i Danmark och Sverige har ca 80 procent varit bosatta i huvudstaden någon tid under sin karriär. Ytterst få har bott i ett lokalt centrum under denna tid.

De studerade beslutsfattarnas kontakter utanför det egna landets gränser framgår av tabell 19.2. Tabell 19.3 ger en kompletterande bild av deras besök i olika länder.

Tabell 19.2 Procentuell andel befattningshavare som uppgett sig ha återkommande direkta personkontakter i olika europeiska länder

Länder	Svenska beslutsfattare	Danska beslutsfattare
Sverige	–	87
Danmark	100	–
Övriga Norden	67	50
Storbritannien	67	87
Västtyskland	76	80
Övriga Västeuropa samt Sydeuropa	35	26
Österuropa	16	6

Tabell 19.3 Procentuell andel befattningshavare som uppgett besök enligt olika alternativ

Länder	Svenska beslutsfattare				Danska beslutsfattare			
	Aldrig besökt	Besökt en gång	Besökt flera gånger	Varit bosatt	Aldrig besökt	Besökt en gång	Besökt flera gånger	Varit bosatt
Sverige	–	–	–	100	–	–	100	–
Danmark	–	–	100	–	–	–	–	100
Övriga Norden	2	2	96	–	12	7	81	–
Storbritannien	8	4	77	12	5	5	71	19
Västtyskland	–	–	77	23	–	–	86	14
Övriga Västeuropa samt Sydeuropa	14	15	69	2	19	11	66	4
Österuropa	49	33	9	–	65	16	17	1

Som framgår av tabellerna, föreligger det några smärre skillnader mellan de studerade svenska och danska beslutsfattarnas kontaktmönster och besöksvanor. De skånska företagsledarna förefaller i första hand vara orienterade mot Västtyskland, de danska mot Storbritannien. Flera av de tillfrågade har t. o. m. varit bosatta i dessa länder. Däremot har inga danskar bott i Sverige och inga svenskar i Danmark. De svenska företagsledarna i undersökningen förefaller något mer orienterade mot övriga Norden. Båda grupperna, men särskilt den danska, har haft lite med Österuropa att göra.

Tabell 19.4 innehåller en förteckning över de tidningar som läses av *både* svenska och danska beslutsfattare som ingår i undersökningen. Ingen svensk dagstidning finns med i tabellen, därför att det inte finns någon dansk beslutsfattare i undersökningen som kontinuerligt följer med i den svenska dagspressen. I två fall läses danska tidningar av svenska företagsledare. Det gäller Berlingske Tidende och Finanstidende. Då man dess-

Tabell 19.4 Antalet svenska och danska respondenter som kontinuerligt läser samma dagstidningar och tidskrifter

Dagstidningar/Tidskrifter	Antal respondenter	
	Sverige	Danmark
Dagstidningar		
Berlingske Tidende	1	18
Finanstidende	1	5
Financial Times	3	5
Tidskrifter		
Veckans Affärer	21	3
Börsen	3	17
Ingeniøren	1	6
Kontor Nyt	1	2
Business Week	4	1
Fortune	3	2
Vision	3	1
The Economist	2	2
Newsweek	1	2
Europa	1	1
Pulp and Paper Journal	1	2

utom vet att Köpenhamns- respektive Malmötidningarna innehåller mycket litet material om "den andra sidan" (Jonsson, Kock, Åquist 1975), står det klart att beslutsfattarna åtminstone via dagspressen inhämtar lite kunskap om förhållanden och händelser på motsatta sidan av Öresund.

Läsintresset för varandras tidskrifter är obetydligt större än för dagstidningarna att döma av resultaten. Tre svenska beslutsfattare har uppgivit att de kontinuerligt följer innehållet i Børsen. Lika många danska beslutsfattare har angett det samma med avseende på Veckans Affärer.

När det gäller utländska dagstidningar förekommer endast Financial Times. Den läses kontinuerligt av 12 respektive 24 procent av respondenterna i Sverige och Danmark. De utländska tidskrifterna läses av få personer.

Av resultaten att döma utnyttjar de svenska och danska beslutsfattarna i mycket ringa grad samma informationskällor inom dagstidnings- och tidskriftsvärlden. De inhemska dagstidningarna och tidskrifterna dominerar helt, och i de fall man går utanför dessa söker man sig ofta till olika källor.

Beträffande TV-vanorna hos de studerade beslutsfattarna kan följande noteras. Samtliga respondenter som har teknisk möjlighet att se grannlandets television gör detta någon gång under året. Intresset för grannlandets televisionsprogram är något större från dansk sida. Cirka 50 procent av de danska respondenterna ser svenska televisionsprogram med nyhets- och faktainnehåll minst någon gång varje vecka. Motsvarande siffra för Sverige är 30 procent. Eventuellt kompenseras en viss del av det begränsade tidningsläsandet via televisionen. Den information som erhålles är naturligtvis mycket skiftande, men viss kunskap om och vissa synpunkter på respektive länders näringsliv och ekonomiska förhållanden inhämtas sannolikt den här vägen. (Jfr hushållens informationskällor som behandlas i kapitel 24.)

20 Omgivningsbilder – Europa

20.1 Inledning

I inledningen till föregående kapitel berördes avsikten med att kartlägga beslutsfattares syn på Europa. Motiven skall utvecklas något innan framställningen ägnas en presentation av resultaten av den genomförda kartläggningen.

Grundtanken är att Öresundsregionen i dag inte kan betraktas som en geografiskt eller ekonomiskt sammanhängande och integrerad region, därför att den delas av en nationsgräns. Den danska och svenska delen av regionen är var för sig väl integrerade i respektive lands ekonomiska system. Detta framgår klart av de undersökningar som hittills redovisats i del III samt kapitlen 13 och 14 i denna rapport. Det finns sannolikt mer som skiljer än som binder samman områdena. Man skulle med fog kunna hävda att begreppet region inte är lämpligt i sammanhanget, om man med region avser ett område som i olika avseenden utgör en naturlig enhet.

Mot denna bakgrund bl. a. finns det anledning att åter vidga perspektivet, liksom också skedde i kapitlen 16 och 17. Innan företagsledarna ger sin syn på sin regionala omgivning och möjligheterna att integrera näringslivet på den svenska och danska sidan av Öresund, skall de få ge sin syn på hela länder. Syftet är att undersöka hur företagsledare kring Öresund ser på *grannlandet* som exempelvis handelspartner *i jämförelse med andra länder i omvärlden.*

För att bedöma kunskaper och attityder i det här sammanhanget har det bedömts praktiskt och tillräckligt att avgränsa den studerade omgivningen till Europa. Inom Europa har, som tidigare nämnts, 20 stater valts ut (se tabell 19.1, s. 332). Motivet för att ta med andra stater än Sverige och Danmark är, som torde framkommit ovan, att det ger möjlighet att nyanserat utvärdera svenska respektive danska företagares syn på varandra och varandras ekonomiska verksamhet, genom att även andra för dessa företagare intressanta handelspartners kommer med i bedömningen. Dessa senare handelspartners kanske många gånger vägs mot svenska och danska i samband med olika affärstransaktioner som köp och försäljning av varor och tjänster.

Studierna av danska och svenska företagsledares syn på olika länder i Europa kopplas till vissa bestämda ämnesområden, vilka ansetts vara av intresse när det gäller att diskutera handelsutbyte och kontakter. Äm-

nesområdena är knutna till de begreppspar som varje respondent ställts inför (se tabell 19.1, s. 332).

Ämnena berör politik, ekonomi, språk, handel, marknader, förhandlingsklimat, teknik etc. De kan ordnas i två huvudgrupper. En grupp omfattar begreppsparen ett till tre samt fem och sex. Bedömningarna utifrån dessa begreppspar bildar en slags *allmän överordnad syn* på länderna i fråga. Övriga begreppspar leder till mer *specifika bedömningar,* eftersom de direkt berör förhållanden som beslutsfattarna kommer i kontakt med i sin verksamhetsutövning.

20.2 Svenska beslutsfattare

De scheman som varje respondent fyllt i (se tabell 19.1) används som underlag för analysen av hur den europeiska omgivningen uppfattas. Enskilda länder kan grupperas med avseende på likheter och olikheter i bedömningarna. För detta ändamål används en speciell metod som i det här fallet innebär att avstånd mätes mellan samtliga par av länder med avseende på varje observation. Därvid erhålles ett uttryck för likheten mellan samtliga par av länder.[1] I föreliggande undersökning kan jämförelsen göras för en upp till 14 variabler (begreppspar).

Den taxonomiska analysen innebär att man bestämmer ett gränsvärde eller ett tröskelvärde för vad man menar med likhet. Tröskelvärdet kan successivt höjas, varvid fler och fler länder kommer att betraktas som lika varandra. Man bör välja ett tröskelvärde som ger klart utkristalliserade grupper av länder. Det betyder att antalet relationer (avstånd som högst uppgår till tröskelvärdet) *mellan* olika grupper av länder bör minimeras, samtidigt som antalet länkar *inom* respektive grupp bör maximeras. Som mått på gruppens *homogenitet,* dvs. graden av likhet inom gruppen, används medelsavståndet för samtliga parvisa avstånd inom gruppen. Medelavståndet till närmaste grannen används som bas vid jämförelser i en och samma beräkning samt mellan olika beräkningar. Detta värde sätts lika med index 100. Samtidigt utnyttjas det som utgångsvärde för de tröskelvärden med vilka likheten mellan länder uttrycks. *Ju högre indexvärde, desto längre avstånd, dvs. desto mindre lika varandra uppfattas länderna vara.*

[1] Avståndet beräknas enligt formeln:

$$D = \sqrt{\sum_{i=1}^{n} (x_i - y_i)^2}, \text{ där } i = 1, 2 \ldots n.$$

Bokstaven D betecknar avståndet mellan punkterna x och y, där x_i och y_i representerar det i:te värdet med avseende på x respektive y. Vid beräkningen uträknas medelvärden och standardavvikelser för varje variabel som ingår. Dessutom beräknas korrelationskoefficienter för varje variabelpar. Vidare produceras två avståndsmatriser vilka innehåller ostandardiserade respektive standardiserade värden. Utöver dessa uppgifter erhålles värden för närmaste grannen till varje objekt (land) samt medelavståndet till närmaste grannen beräknat på samtliga objekt. Beräkningarna har utförts med hjälp av datorprogrammet TAXONE, vilket utarbetats av Bo Lenntorp vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.

20.2.1 *Allmänt överordnad syn*

Den första grupperingen av länder bygger på den s. k. *allmänna uppfattningen,* som indirekt kan tänkas påverka handelsutbytet med länderna ifråga. Denna allmänna uppfattning representeras i tabell 19.1 (s. 332) av begreppsparen 1, 2, 3, 5 och 6. I figur 20:1 finns sex bilder, vilka representerar sex olika tröskelvärden. Bild A har tröskelvärdet lika med medelavståndet till närmaste granne, dvs. index lika med 100. Bilderna B–F bygger på successiva höjningar av indexvärdet, närmare bestämt med 10 indexenheter per gång. Bilden F motsvarar således indexvärdet 150. Indexvärdena utgör den övre gränsen för likhet mellan länderna. Av en bildserie framgår dels vilka länder som uppfattas som mest lika, dels vilka grupper av länder som formeras allteftersom tröskelvärdet höjs.

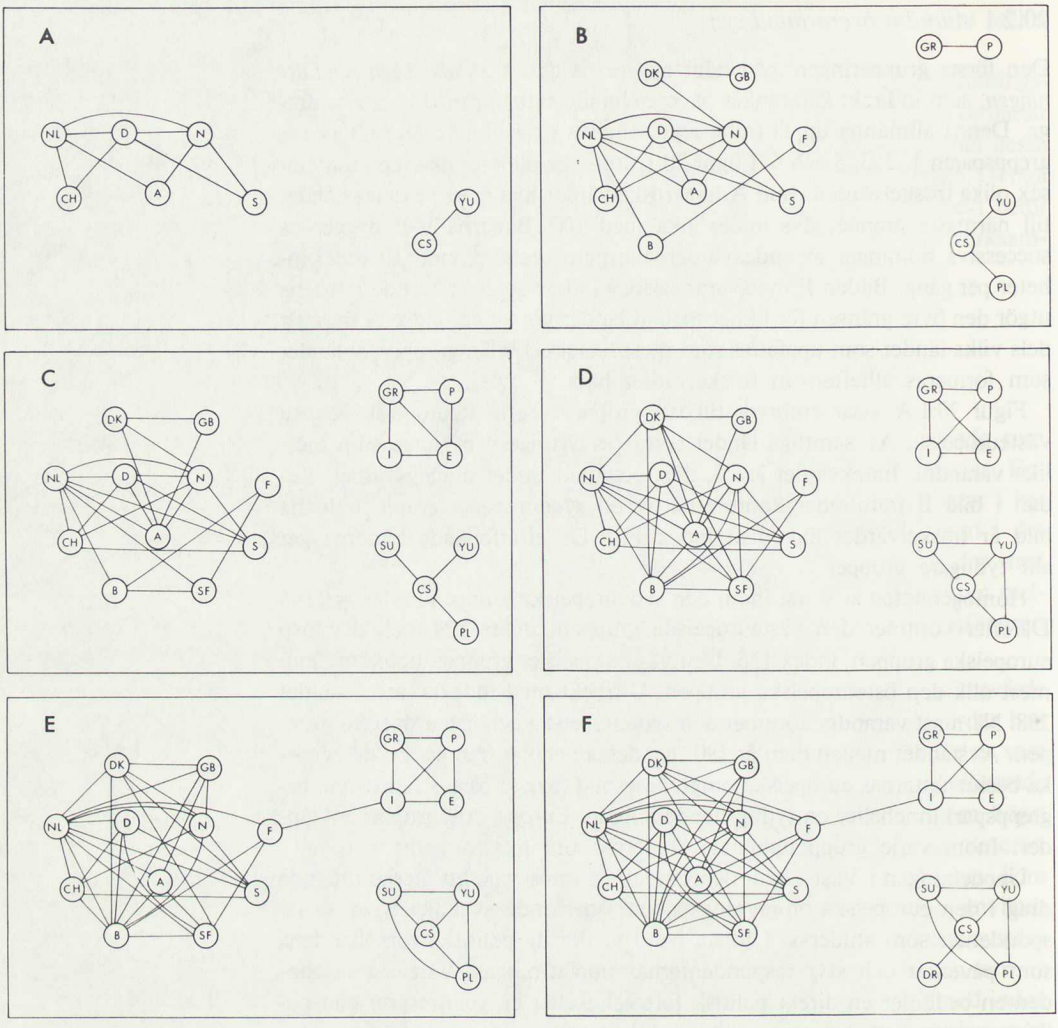
Figur 20:1 A visar embryot till två grupper – en östeuropeisk och en västeuropeisk. Av samtliga länder betraktas Sverige och Norge som mest lika varandra. Indexvärdet är 73, dvs. betydligt under utgångsvärdet. Redan i bild B framträder konturerna av en sydeuropeisk grupp. I denna bild är tröskelvärdet lika med index 110. De efterföljande bilderna ger allt tydligare grupper.

Homogeniteten är störst inom den sydeuropeiska gruppen (index = 114). Därefter kommer den västeuropeiska gruppen, index 124, och den östeuropeiska gruppen, index 136. Den västeuropeiska gruppen uppfattas som mest olik den östeuropeiska gruppen. Uttryckt med indextal är avståndet 238. Närmast varandra kommer den sydeuropeiska och östeuropeiska gruppen. Avståndet mellan dem är 190. Av dessa resultat framgår att de svenska beslutsfattarnas europeiska omgivningsbild (byggd på s. k. allmänna begreppspar) innehåller en tydlig uppdelning av Europa i tre grupper av länder. Inom varje grupp uppfattas länderna som lika varandra.

Uppdelningen i Väst-, Syd- och Östeuropa torde vara ett återkommande drag i den europeiska omgivningsbilden, oberoende av vilka typer av respondenter som studeras. I första hand är det de politiska förhållandena som påverkar och styr respondenternas uppfattningar. Vare sig respondenten bedömer en direkt politisk företeelse eller ej, genomsyrar den politiska synen bedömningen. Olika politiska system är såväl faktiskt som psykologiskt mer eller mindre "avlägsna" det system som tillämpas i Sverige. Detta leder till att bedömningarna av dessa främmande system ofta är negativa.

Både Sverige och Danmark tillhör den västeuropeiska gruppen. De befinner sig på längre avstånd från varandra än medelavståndet inom gruppen. Indexvärdet är 135. Det kan jämföras med värdet 73 i relationen Sverige–Norge och 90 Sverige–Västtyskland. Medelavståndet (index) till länderna i den Västeuropeiska gruppen är för Sverige 127 och Danmark 126. Sverige befinner sig betydligt längre från den sydeuropeiska än Danmark. Indexvärdena 274 respektive 221. Samma förhållande gäller gentemot den östeuropeiska gruppen, men inte lika markant.

I tabell 20.1 sammanfattas respondenternas uppfattning om enskilda länder och grupper av länder i Europa. En jämförelse görs mellan synen på Sverige och Danmark relaterat till andra europeiska länder. Ju högre indexvärdet är, ju mindre är likheten (större avstånd). Sverige uppfattas



Figur 20:1 De svenska företagsledarnas allmänna bild av Europa.

"stå närmast" Norge och Västtyskland. Danmark är mest likt Norge och Storbritannien, dock ligger indexvärdena högre än i det svenska fallet. Likheten med övriga Västeuropa är ungefär av samma storlek. De största skillnaderna finns i relation till Storbritannien, Sydeuropa och Finland. Det skiljer 57, 53 respektive 49 indexenheter vid en jämförelse av Sverige och Danmark med avseende på likheten med dessa länder.

Det är naturligtvis vanskligt att direkt koppla möjligheterna till kontakter och handelsutbyte med olika länder till uppfattningar om likheter mellan dessa. Sannolikheten för interaktion är antagligen störst då det gäller länder som uppfattas som särskilt lika det egna landet. Ska man döma av indexvärdena i tabell 20.1, borde förutsättningarna för interaktion vara störst med Norge, Västtyskland och Danmark. Skillnaderna mellan dessa länder inbördes är inte större än att svenska företagare borde vara lika intresserade av dem alla sett från handelssynpunkt. Den allmänna politiska

Tabell 20.1 Sveriges respektive Danmarks likhet[a] med enskilda länder eller grupper av länder i Europa. Svenska företagsledare

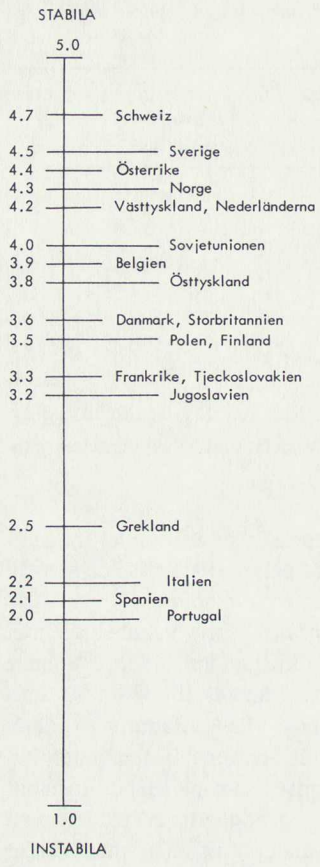
Område	Likhet med	
	Sverige	Danmark
Sverige	–	135
Danmark	135	–
Norge	73	105
Finland	150	199
Storbritannien	168	105
Västtyskland	90	121
Övriga Västeuropa	132	133
Sydeuropa	274	221
Österuropa	264	245

[a] Likheten uttrycks som ett indexvärde (avstånd). Medelavståndet till närmaste granne = index 100.

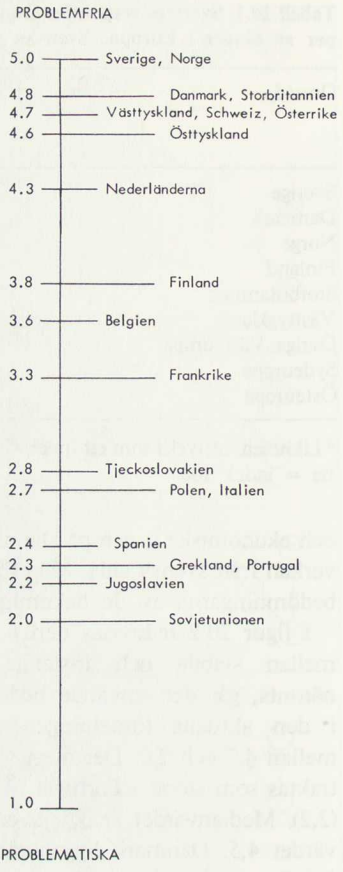
och ekonomiska synen på Danmark kan knappast vara ett hinder för samverkan från svensk sida. Men för att närmare belysa detta påstående skall bedömningarna av de bakomliggande variablerna redovisas.

I figur 20:2 redovisas den *politiska variabeln*. Denna variabel spänner mellan stabila och instabila politiska förhållanden. Som tidigare nämnts, går den använda bedömningsskalan från ett till fem. Värdena i den aktuella fördelningen för de svenska beslutsfattarna varierar mellan 4,7 och 2,0. Det mest stabila landet är Schweiz. Instabiliteten betraktas som störst i Portugal. Även Italien anses som påfallande instabilt (2,2). Medianvärdet är 3,7. Sverige befinner sig högt upp på skalan med värdet 4,5. Danmark ligger däremot strax under medianen med värdet 3,6. *De svenska företagsledarna uppfattar Danmark som ett relativt instabilt land politiskt sett*. Huruvida detta betyder något för handelsutbytet med landet är svårt att uttala sig om. Man måste betänka att det rör sig om ett grannland som sedan gammalt har betraktats som en viktig handelspartner. Det torde därför knappast utgöra något större hinder för interaktionen idag. Om den oroliga politiska situationen i Danmark blir en permanent företeelse framöver, kan detta förhållande naturligtvis komma att påverka svenska företags framtida bedömningar av investeringar och affärsengagemang i Danmark.

Synen på de *språkliga problemen* vid kontakter med representanter för olika länder framgår av figur 20:3. Medianvärdet är 3,7. Danmark upplevs inte som ett problem från språklig synpunkt jämfört med andra europeiska länder, tvärtom. Däremot är det klart att möjligheterna att kommunicera är något sämre i Danmark än i det egna landet. Då en svensk företagare skall välja mellan likvärdiga underleverantörer har sannolikt den svenske underleverantören ett försteg framför sin danske konkurrent bl. a. till följd av lättheten att kommunicera. Detta framkom tydligt i de intervjuer som gjordes i samband med den övriga materialinsamlingen.



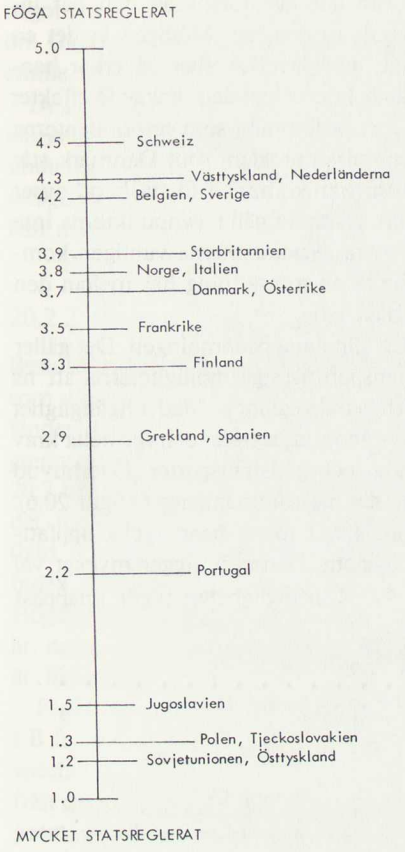
Figur 20:2 Politiska förhållanden. Svenska företagsledare.



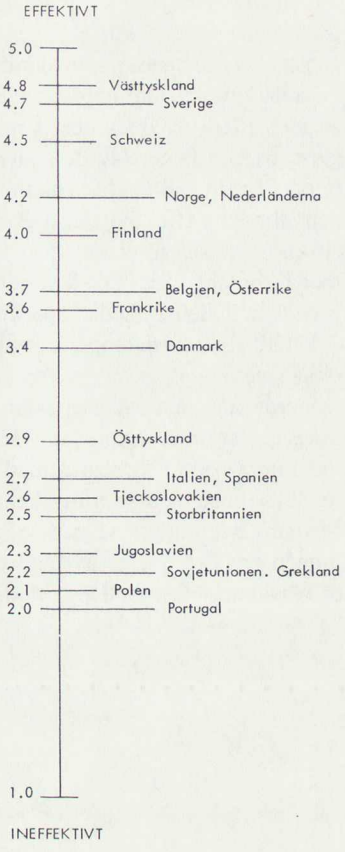
Figur 20:3 Språksvårigheter. Svenska företagsledare.

Företagens frihet inom det rådande ekonomiska systemet i respektive land har bedömts av undersökningens företagsledare. Resultaten finns i figur 20:4. Medianen är 3,7, medan medelvärdet är endast 3,1. Det senare värdet dras ned av respondenternas syn på de östeuropeiska staterna. Även Portugal uppfattas som starkt reglerat. *De svenska beslutsfattarna uppfattar den danska ekonomin som mer reglerad än den svenska.* Värdena är 3,7 respektive 4,2. Detta förhållande är kanske något överraskande med tanke på den debatt som förs i Sverige om den fria företagsamheten. Förklaringen kan vara att respondenterna representerar främst stora företag, vilka i mindre utsträckning känner sig reglerade jämfört med småföretagen. Synen på Danmark i det här avseendet kan vara färgad av vetskapen om den besvärliga ekonomiska situationen, som inbjuder till statliga ingrepp av olika slag. (Jfr de danska företagsledarnas syn på Sverige som följer).

Den statliga inblandningen i företagens ekonomiska liv utgör en faktor som indirekt kan tänkas påverka utomståendes inställning till eventuella ekonomiska engagemang. Känslan av byråkratisk "djungel" brukar kopp-



Figur 20:4 Näringslivets frihet. Svenska företagsledare.



Figur 20:5 Näringslivets effektivitet. Svenska företagsledare.

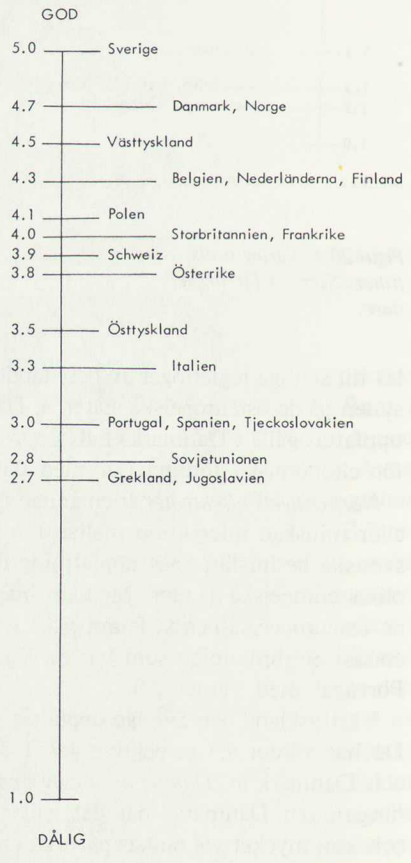
las till statliga regleringar av betydande omfattning. Det gäller utan tvekan synen på de östeuropeiska staterna. Däremot torde detta tillstånd knappast uppfattas gälla i Danmarks fall. En svensk företagare ryggar sannolikt inte för ekonomiska förbindelser med danska företag av det här skälet.

Näringslivets effektivitet är en annan faktor som indirekt kan leda till ökad eller minskad interaktion mellan två länder. Figur 20:5 sammanfattar de svenska beslutsfattarnas uppfattning om den ekonomiska effektiviteten i olika europeiska länder. Medianvärdet är 3,2. Under detta värde ligger de östeuropeiska och sydeuropeiska staterna. Av Västeuropas stater är det endast Storbritannien som har ett lägre värde än medianen. Sämst ligger Portugal med värdet 2,0.

Västtyskland och Sverige uppfattas som de mest effektiva ekonomierna. De har värdet 4,8 respektive 4,7. I det här avseendet skiljer sig Sverige och Danmark åt. *Danskt näringsliv uppfattas som mindre effektivt.* Uppfattningen om Danmark, när det gäller ekonomisk effektivitet, är entydig och kan mycket väl tänkas påverka kontakter och varuutbyte från svenska

företagares sida. Det är svårt att avgöra hur fast förankrad den här inställningen är, och hur stor genomslagskraft den har. Möjligen är det en ganska ny företeelse, som därför ännu inte påverkat eller påverkar handelsrelationerna. Om uppfattningen konsolideras kan den tänkas få effekter på sikt. Man bör dock observera att den bedömning som respondenterna gjort troligen färgats av de akuta ekonomiska problem som Danmark står inför, och att därför de synpunkter som framkommit i första hand avser den allmänna effektiviteten i ekonomin. Däremot gäller synpunkterna inte enskilda danska företags effektivitet, vilka respondenterna vanligen kommer i kontakt med. Det kan alltså finnas en motsättning här mellan den generella bilden och det specifika fallet.

Ytterligare ett begreppspar ingår i den allmänna bedömningen. Det gäller olika *länders tillgänglighet*, dvs. de transportmässiga möjligheterna att nå länderna från den svenska sidan av Öresundsregionen. Med tillgänglighet avses en sammanvägning av fysiskt avstånd, tidsavstånd och formella krav vid inresa både i samband med person- och godstransporter. Överhuvud upplevs problemen som mycket små i det här sammanhanget (figur 20:6). Medianvärdet ligger så pass högt som 4,0. I första hand tycks uppfattningen om det fysiska avståndet slå igenom. Danmark ligger mycket väl till i bedömningarna. Dess värde är 4,7. Tillgängligheten utgör knappast



Figur 20:6 Transportmässig tillgänglighet. Svenska företagsledare.

något hinder för interaktion mellan de båda regionhalvorna på ömse sidor om Öresund, åtminstone vad beträffar de företag som ingår i föreliggande studie.

De svenska beslutsfattarnas allmänna bild av Europa, vilken bygger på bedömningar av politiska, ekonomiska, språkliga och kommunikationsmässiga förutsättningar, visar inte att det i dagens situation skulle finnas några avgörande psykologiska hinder för samverkan mellan danskt och svenskt näringsliv. Däremot kan man på ett par punkter tala om *antydningar till negativa bedömningar.*

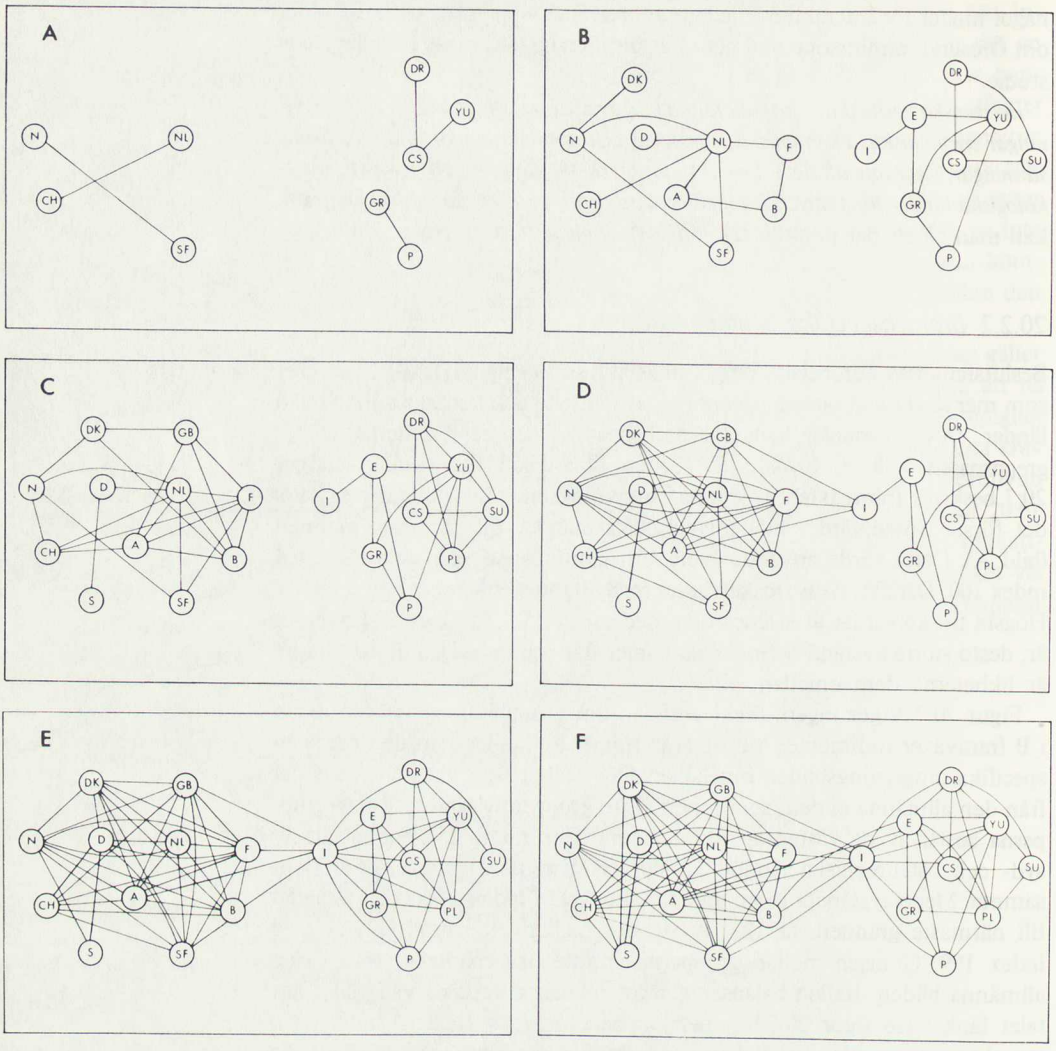
20.2.2 *Branschspecifika bedömningar*

Beslutsfattarnas europeiska omgivningsbild kan även knytas till variabler som mer *direkt* kan tänkas påverka handelsutbyte och kontakter med olika länder. Dessa variabler kallas branschspecifika och representeras av begreppsparen 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13 och 14 i tabell 19.1 (s. 332). I figur 20:7 beskrivs framväxten av denna omgivningsbild. Liksom tidigare sätts det första tröskelvärdet lika med medelavståndet till närmaste grannen (bild A). Detta värde används även som jämförelsetal och sätts lika med index 100. Därefter ökas tröskelvärdet med 10 indexenheter per gång (B–F). Högsta tröskelvärdet är således lika med index 150. Ju högre indexvärdet är, desto större avstånd befinner sig länder från varandra och desto mindre är likheterna dem emellan.

Figur 20:7 A ger ingen direkt antydan om gruppbildningar. Men redan i B framväxer rudimenten till de två grupper av länder som den branschspecifika omgivningsbilden innehåller. Den skiljer sig i det här avseendet från den allmänna bilden, som innehöll tre grupper av länder. En av grupperna består av de västeuropeiska staterna. Den andra är sammansatt av syd- och östeuropeiska länder. Homogeniteten inom grupperna är densamma. Medelavståndet inom gruppen, uttryckt i index av medelavståndet till närmaste grannen, är 127. Avståndet mellan grupperna är lika med index 199. Gränsen mellan grupperna är inte lika markerad som i den allmänna bilden. Italien balanserar något mellan grupperna vad gäller antalet länkar (se figur 20:7 F), men en beräkning av medelavståndet till respektive grupp visar att Italien hör hemma i den syd- och östeuropeiska gruppen. Det största avståndet mellan enskilda länder uppvisar Sverige och Grekland med indexvärdet 278. Minsta avståndet (största likheten) finns mellan Grekland och Portugal. Indexvärdet uppgår till 79 enheter.

Likheten mellan Sverige och Danmark motsvaras av indexvärdet 143. Värdet är något högre än i den allmänna bilden, dvs. likheten är mindre i det här fallet. Danmark är något mer integrerat i den västeuropeiska gruppen än Sverige. Om detta vittnar indexvärdena 128 respektive 135 som mått på de båda ländernas likhet med gruppen ifråga. Samtidigt ligger Danmark tydligt närmare den syd- och östeuropeiska gruppen än vad Sverige gör. Indexvärdena är 199 respektive 251. Sveriges något speciella position (tillsammans med Västtyskland) kan även avläsas i bildserien i figur 20:7. Till och med det fjärde tröskelvärdet (index = 130, figur 20:7 D) är länken med Västtyskland Sveriges enda anknytning till gruppen.

I tabell 20.2 sammanfattas Sverige och Danmarks likhet med olika län-



Figur 20:7 De svenska företagsledarnas branschspecifika bild av Europa.

der och grupper av länder i Europa, såsom de svenska respondenterna uppfattar den. Sverige uppfattas som mest likt Västtyskland, Norge, Danmark och Finland i nämnd ordning. Danmark betraktas som mest likt Storbritannien, Norge, Finland och övriga Västeuropa. Det är således flera länder som kommer före Sverige i det här avseendet. Synen på Sverige och Danmark i relation till övriga länder skiljer sig främst vad gäller Syd- och Östeuropa, Storbritannien och övriga Västeuropa. I samtliga fall ligger Danmark betydligt närmare de uppräknade områdena enligt de svenska beslutsfattarnas omgivningsbild.

Analysen av den specifika omgivningsbilden leder till samma konstaterande som gjordes vid presentationen av den allmänna. Det är svårt att se att upfattningen om Danmark på ett avgörande sätt skulle kunna utgöra ett hinder för kontakter mellan danska och svenska företag. Sett från psykologisk synpunkt finns förutsättningar för samverkan. Detta kan

Tabell 20.2 Sveriges respektive Danmarks likhet[a] med enskilda länder eller grupper av länder i Europa. Svenska företagsledare

Område	Likhet med	
	Sverige	Danmark
Sverige	–	143
Danmark	143	–
Norge	131	124
Finland	146	127
Storbritannien	166	120
Västtyskland	117	138
Övriga Västeuropa	162	129
Syd- och Österuropa	251	199

[a] Likheten uttrycks som ett indexvärde (avstånd). Medelavståndet till närmaste granne = index 100.

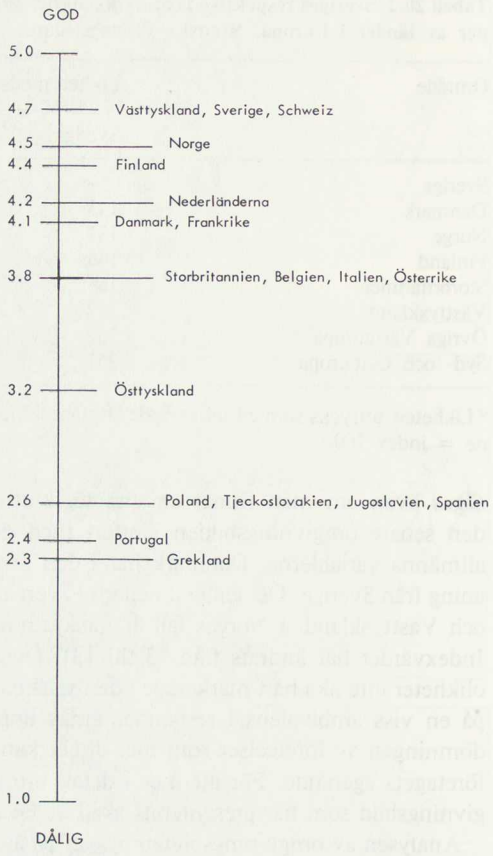
sägas även om man finner en viss förskjutning i synen på Danmark i den senare omgivningsbilden jämfört med den som bygger på de s. k. allmänna variablerna. Danmark har i den senare bilden avlägsnat sig en aning från Sverige. Det gäller emellertid även andra länder som t. ex. Norge och Västtyskland. I Norges fall är förskjutningen t. o. m. mycket kraftig. Indexvärdet har ändrats från 73 till 131. Överhuvudtaget är likheter och olikheter inte lika hårt markerade i den senare omgivningsbilden. Det tyder på en viss ambivalens i respondenternas uppfattning, när det gäller bedömningen av företeelser som mer direkt kan förväntas påverka det egna företagets agerande. För att mer i detalj utröna bakgrunden till den omgivningsbild som här presenterats skall de enskilda variablerna diskuteras.

Analysen av omgivningsbilden bygger på åtta variabler eller begreppspar (tabell 19.1, s. 332). Dessa kan ordnas i en logisk följd. En första faktor som kan påverka interaktionen är hur beslutsfattarna uppfattar formella handelshinder i omgivningen. Detta är en faktor som ligger utanför aktörernas kontroll. En annan grupp av variabler som är av betydelse i sammanhanget är produktkvalitet, teknisk standard och graden av innovativitet inom näringslivet. Förhandlingsklimat och uppfyllandet av avtalade förpliktelser är ytterligare en grupp av faktorer som kan inverka på benägenheten att samverka. Slutligen torde redan etablerade marknadsrelationer och underleverantörsbindningar påverka synen på olika handelspartners och konkurrenter.

Med den första variablen, *handelshinder,* avses formella hinder såsom tullar, regler och avtal, vilka försvårar handelsutbytet mellan två länder. De svenska respondenternas syn på Europa från den här utgångspunkten tyder på att det inte finns något land som är speciellt "öppet" (se figur 20:8). Medianen i den illustrerade fördelningen ligger på värdet 3,1 (Sverige ej medtaget). I fördelningen av länder längs skalan kan man spåra de handelsblock som Europa är uppdelat i. Österuropa framstår som särskilt besvärligt när det gäller olika handelshinder. Danmark uppfattas som ett av de minst avskärmade länderna. Jämfört med t. ex. Norge och Frankrike är Danmark mer öppet för handel.



Figur 20:8 Handelshinder. Svenska företagsledare.



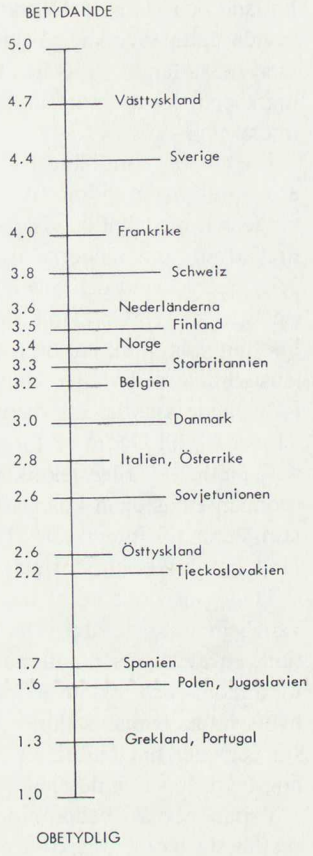
Figur 20:9 Produktkvalitet. Svenska företagsledare.

Det som sagts om genomsnittsbilden gäller emellertid inte alltid för enskilda branscher. I föreliggande studie finns belägg för detta. Inom livsmedelsindustrin uppfattas inte bara Danmark utan även de flesta andra länder som starkt skyddade mot utländsk konkurrens. Men även respondenter som representerar massa- och pappersindustri, kemisk industri och gummivaruindustri anser att Danmark, vad gäller dessa branschers produkter, har betydande handelshinder. Det betyder samtidigt att handeln med Danmark inom dessa branscher är liten.

Kvaliteten på olika länders produkter bör vara en faktor som påverkar handelsutbytet mellan länder. I figur 20:9 illustreras den svenska företagargruppens bild av produktkvaliteten i olika europeiska länder, sett utifrån den egna branschens varusortiment. Medianvärdet ligger ganska högt (3,8), medan medelvärdet är något lägre (3,4). Det finns ett påtagligt gap mellan Västeuropa och huvuddelen av Syd- och Östeuropa. Produkterna från Västeuropa uppfattas genomgående ha hög kvalitet, medan syd- och östeuropeiska produkter anses ha lägre kvalitet. Italien tillhör i det här av-



Figur 20:10 Teknisk standard. Svenska företagsledare.



Figur 20:11 Innovativitet. Svenska företagsledare.

seendet Västeuropa. Östtyskland intar något av en mellanposition mellan de två grupperna av länder. Västtyskland, Sverige och Schweiz uppfattas tillsammans ha de mest högkvalitativa produkterna. Danmark ligger mycket väl framme i den här bedömningen. Det har värdet 4,1, vilket kan jämföras med Sveriges 4,7. Produktkvaliteten på danska varor kan mot den här bakgrunden inte sägas utgöra något hinder för handelsutbytet. Av resultaten framgår vidare att uppfattningarna om danska industriprodukter i stort överensstämmer mellan representanter från olika branscher.

Den tekniska standarden inom respektive land har också bedömts från branschsynpunkt. Utfallet redovisas i figur 20:10. Fördelningen av länderna längs skalan är jämnare än vid bedömningen av produktkvaliteten. Medianen är 3,5. Västtyskland ligger högst, närmast följt av Sverige. Grekland och Portugal har de lägsta värdena. Skillnaden mellan Sverige och Danmark är 0,9. Den är således något större än vad fallet var vid bedömningen av produktkvaliteten. Sambandet är emellertid starkt mellan dessa två variabler. Man kan notera att länder som Schweiz, Nederländerna, Frankrike,

Finland och Norge betraktas ha högre teknisk standard än Danmark. Huruvida detta inverkar på de svenska respondenternas intresse för handel med dessa länder är svårt att säga. Möjligen är skillnaderna mellan Danmark och dessa länder alltför små för att påverka graden av ekonomisk interaktion.

En variabel som hänger intimt samman med de två närmast föregående är *innovativiteten* inom olika branscher och verksamhetsområden. Medianvärde och medelvärde visar att respondenterna inte har en markant "hög" uppfattning om länderna i det här avseendet. Värdena är 2,9 respektive 2,7. Västtyskland och Sverige uppfattas som de mest innovativa länderna (se figur 20:11). Grekland, Portugal, Polen, Jugoslavien och Spanien ligger i botten. Danmark har en mindre framskjuten ställning. Det intar en mellanställning med värdet 3,0, vilket är 1,4 enheter från Sveriges värde. Detta förhållande antyder att man inom den svenska företagsvärlden knappast vänder sig till Danmark för att få kunskap och information om nya material, produkter eller tekniker. Danskt näringsliv utgör i de svenska respondenternas ögon knappast en "innovationshärd", vilken attraherar och stimulerar till interaktion. I det avseendet betyder länder som Västtyskland, Frankrike och Schweiz mycket mer.

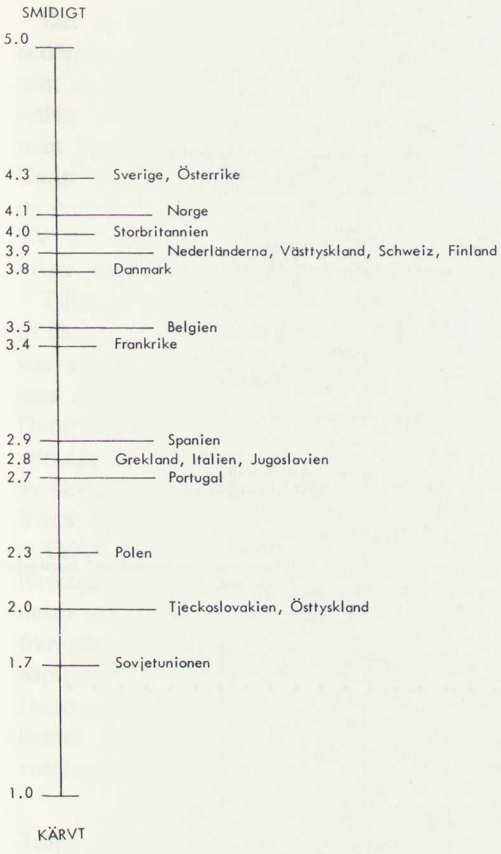
Tre av respondenterna har gett Danmark det lägsta värdet när det gäller variabeln innovativitet. Det är representanten för kemisk råvaruproduktion, en av representanterna för metallvaruindustrin samt representanten för annons- och reklamsektorn. En av respondenterna som tillhör näringslivets intresseorganisationer har gett Danmark högsta värdet. Ytterligare sju personer har ansett att Danmark bör värderas till en fyra, dvs. näst högsta poängen i det här sammanhanget.

Variationerna i bedömningarna beror troligtvis på de erfarenheter man skaffat sig inom respektive bransch eller verksamhetsområde. Genom att olika länder i vissa fall är specialiserade på och särskilt framgångsrika inom vissa branscher uppstår skillnader i bedömningar som görs från branschsynpunkt.

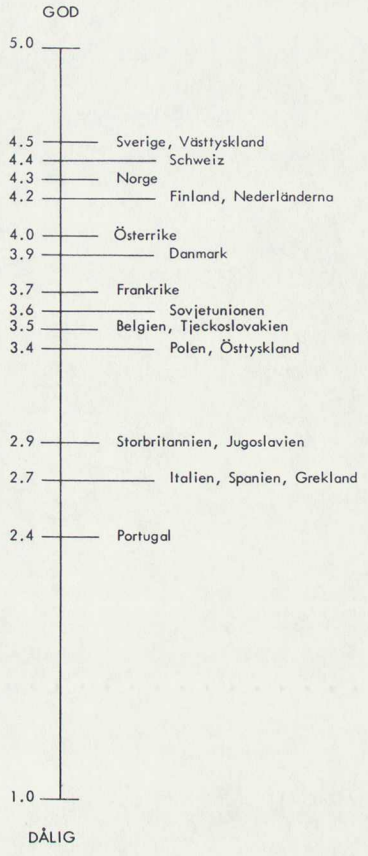
Förhandlingsklimatet är en variabel som kan förväntas påverka fortsatta handelskontakter mellan två parter. Grovt uppskattat kan man urskilja tre grupper av länder i de svenska respondenternas bedömning av förhandlingsklimatet (se figur 20:12). Dessa grupper är de västeuropeiska, de sydeuropeiska och de östeuropeiska länderna. De förstnämnda är lättast att förhandla med, medan de sistnämnda är svårare. Särskilt smidigt går förhandlingar med svenska och österrikiska representanter. Ryska förhandlare uppfattas däremot som mest besvärliga att komma överens med. Av västeuropeerna tycks fransmännen vara ganska kärva att förhandla med.

Företrädare för danskt näringsliv ligger relativt väl till i bedömningen. De har fått genomsnittsvärdet 3,8, vilket kan jämföras med 4,3 för Sverige. Det betyder att Danmark rankas på nionde plats. Möjligen finns här en svag *antydan om att det existerar vissa problem vid förhandlingar med danska affärsmän*. Problemen torde emellertid inte vara av den digniteten att de avhåller från kontakter och affärsuppgörelser. Jämfört med flera länder intar ju Danmark en god position.

Uppfyllandet av ingångna avtal är ytterligare en variabel som kan tänkas inverka på interaktionen mellan olika handelspartners. Som framgår av



Figur 20:12 Förhandlingsklimat. Svenska företagsledare.

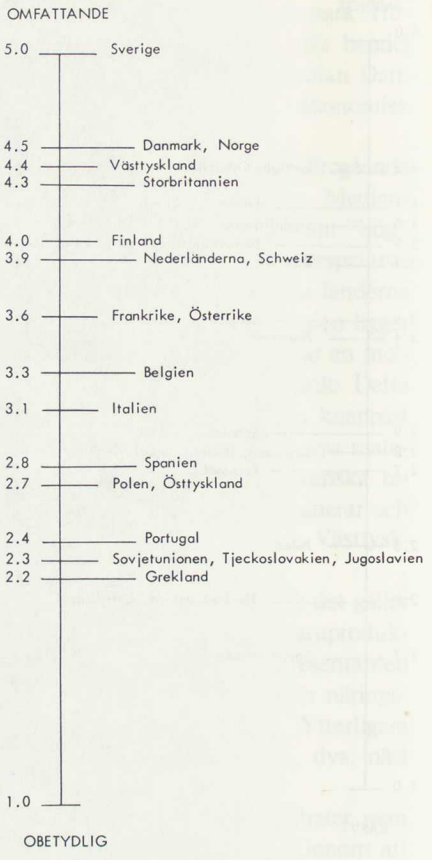


Figur 20:13 "Affärsmoral". Svenska företagsledare.

figur 20:13, ligger de flesta länderna över mittvärdet tre. Endast sex länder har ett lägre värde. Sverige och Västtyskland uppfattas som de "säkraste" länderna. Storbritanniens dåliga position kan noteras. Den hänger samman med det faktum att främst strejker påverkar företagens möjligheter att uppfylla de avtal som ingåtts. Det kan vidare konstateras att bilden av östländerna är relativt sett positivare i det här fallet än när det gäller de flesta andra variabler. Genomsnittet för dessa länder är 3,5, vilket kan jämföras medelvärdet för samtliga länder, som är 3,4.

Danmark ligger något sämre till än Sverige. Sverige har värdet 4,5, medan Danmark har värdet 3,9. Såväl Norge som Finland har något högre värden. Liksom tidigare framhållits, finns det ingen anledning att förmoda att det svenska handelsutbytet med Danmark relativt andra västeuropeiska länder skulle påverkas negativt av dessa mindre skillnader i bedömningarna.

Ytterligare en variabel kan kommenteras i det här sammanhanget. Den avser *graden av information och kunskaper om respektive land.* Utfallet i



Figur 20:14 Kunskaper om olika länder. Svenska företagsledare.

figur 20:14 bygger på respondenternas egna värderingar av sina kunskaper om länderna. Som framgår av figuren, är Danmark, Norge, Västtyskland och Storbritannien de mest "kända" länderna. Minst kännedom anser man sig ha om Grekland, Sovjetunionen, Tjeckoslovakien, Jugoslavien och Portugal.

20.2.3 *Sammanfattning*

I inledningen till detta kapitel presenterades bakgrundsdata för de beslutsfattare som ingår i undersökningen. Tabell 19.3 (s. 336), exempelvis, visade de studerade personernas besöksvanor i Europa. Resultaten i figur 20:14 kan med fördel jämföras med uppgifterna i denna tabell. Figuren bygger på respondenternas egna *värderingar* av sina kunskaper om olika länder. Som framgår av figuren, är Danmark, Norge, Västtyskland och Storbritannien de mest kända länderna. Grekland, Sovjetunionen, Tjeckoslovakien, Jugoslavien och Portugal är minst kända. Som man naturligtvis kunde vänta sig, finns det ett starkt *samband mellan kontakter och graden av kunskap*. De viktigaste kontaktländerna är samtidigt de mest kända länderna i Europa.

Det är rimligt att anta att de mest kända länderna i olika avseenden bedömts på ett riktigare och mera nyanserat sätt än de mindre kända, som sannolikt utsatts för en mera stereotyp bedömning. Erfarenheter från själva intervjuerna styrker detta antagande. Av detta resonemang torde man kunna sluta sig till att bedömningarna av och uppfattningarna om Danmark är ganska väl underbyggda. Den information om Danmark som de svenska beslutsfattarna får genom massmedia (tidningar, tidskrifter och TV) är liten. *De viktigaste informationerna erhålls genom direkta personkontakter och egna erfarenheter under besök.*

Tillsammans 12 olika variabler som belyser skånska företagsledares syn på Danmark har särredovisats i detta kapitel. *I stort sett har samtliga variabler visat att det inte finns några betydande psykologiska hinder för handelskontakter med Danmark från svensk sida.* Detta påstående gäller om man betraktar Danmark vid sidan av andra västeuropeiska stater. *Endast i två fall finns antydan om en mer negativ bedömning av Danmark som handelspartner.* Ett av dessa avser *innovativiteten* inom näringslivet. Det andra gäller näringslivets *effektivitet.*

Tabell 20.3 ger en sammanfattning av de bedömningar som de skånska företagsledarna gjort av olika länders näringsliv. Ju högre tal i denna tabell, desto mer positiva har omdömena i samband med olika frågor varit. Som framgår av tabellen, ligger Danmark väl till i jämförelse med andra länder. Samtidigt står det klart att *skånska beslutsfattare* genomgående betraktar Danmark som ett "utland" i lika hög grad som flera andra europeiska länder. *Danmark intar ingen särställning bland europeiska länder, vilket man eventuellt skulle kunna vänta sig med tanke på det korta avståndet över Öresund.*

Tabell 20.3 Genomsnittliga bedömningstal för olika europeiska länder baserade på 11 variabler. Svenska företagsledare

Land	Genomsnittstal
Västtyskland	4,40
Schweiz	4,15
Norge	4,14
Nederländerna	4,01
Danmark	3,88
Finland	3,80
Österrike	3,70
Belgien	3,63
Storbritannien	3,63
Frankrike	3,59
Östtyskland	2,90
Italien	2,86
Spanien	2,59
Tjeckoslovakien	2,58
Polen	2,56
Sovjetunionen	2,49
Jugoslavien	2,32
Grekland	2,31
Portugal	2,23

Skillnaden mellan synen på det egna landet och utlandet är viktig att observera. Även om utlandet ifråga ligger nära och t. o. m. närmare än vissa områden inom det egna landet, finns det skillnader i synen på inhemska och utländska ekonomiska engagemang. I första hand betyder den större bekantskapen med det egna landets förhållanden att man känner sig mer hemma och mer trygg i den egna ekonomiska omgivningen. Det utvecklas inom det inhemska näringslivet en *likartad syn* på många frågor, genom att företrädare för kanske främst de största företagen träffas kontinuerligt i olika sammanhang. En av respondenterna uttryckte det så att man var en enda stor familj som hölls samman av likartade värderingar och intressen. Någon motsvarande informell grupp, som inkluderar representanter för danskt näringsliv, finns inte trots att flera av företagen har diverse bindningar till Danmark.

Dessa allmänna reflektioner stöds av det faktum, vilket framgått av redovisningen av de enskilda variablerna, att det finns en skillnad mellan de svenska respondenternas bild av det egna landet och Danmark. Sålunda existerar en viss psykologisk barriär hos de svenska beslutsfattarna när det gäller synen på danskt näringsliv jämfört med svenskt. *På samtliga variabler bedöms det egna näringslivet och den egna branschen positivare än motsvarande danska.* Skillnaden i uppfattning av svenskt och danskt näringsliv kan sammanfattas i ett genomsnittsvärde. Det bygger på en analys av åtta variabler. Bedömningen av Sverige resulterar i värdet 4,44. Motsvarande värde för Danmark är 3,66. Tendensen är tydlig, men det är naturligtvis svårt att i reala termer ange vad skillnaden innebär. Avslutningsvis kan ånyo konstateras att det inte torde existera någon psykologisk interaktionsbarriär gentemot Danmark i det läge då de svenska beslutsfattarna bestämt sig för att gå utanför det egna landets gränser för att göra affärer. Tvärtom synes Danmark ligga väl till vid sidan av andra europeiska länder. Däremot får man förmoda att det visavi *alla* främmande länder finns en viss psykologisk barriär, om man jämför med inställningen till det egna landet. Goda förutsättningar för ett ökat svenskt handelsutbyte med danskt näringsliv torde existera av två skäl. För det första ligger länderna geografiskt nära varandra, vilket underlättar ökade kontakter. För det andra finns det en positiv syn på danskt näringsliv som inbjuder till ekonomiska kontakter. För ökat handelsutbyte krävs i första hand ökad information.

20.3 Danska beslutsfattare

Liksom vid behandlingen av de svenska beslutsfattarnas omgivningsbilder delas analysen in i två steg. Först behandlas den s. k. *allmänna bilden,* vilken indirekt kan tänkas påverka handelsutbytet. Därefter diskuteras en mer *specifik bild,* som är kopplad till de studerade beslutsfattarnas speciella branschkunskaper. Den analysteknik som tidigare använts tillämpas även här.

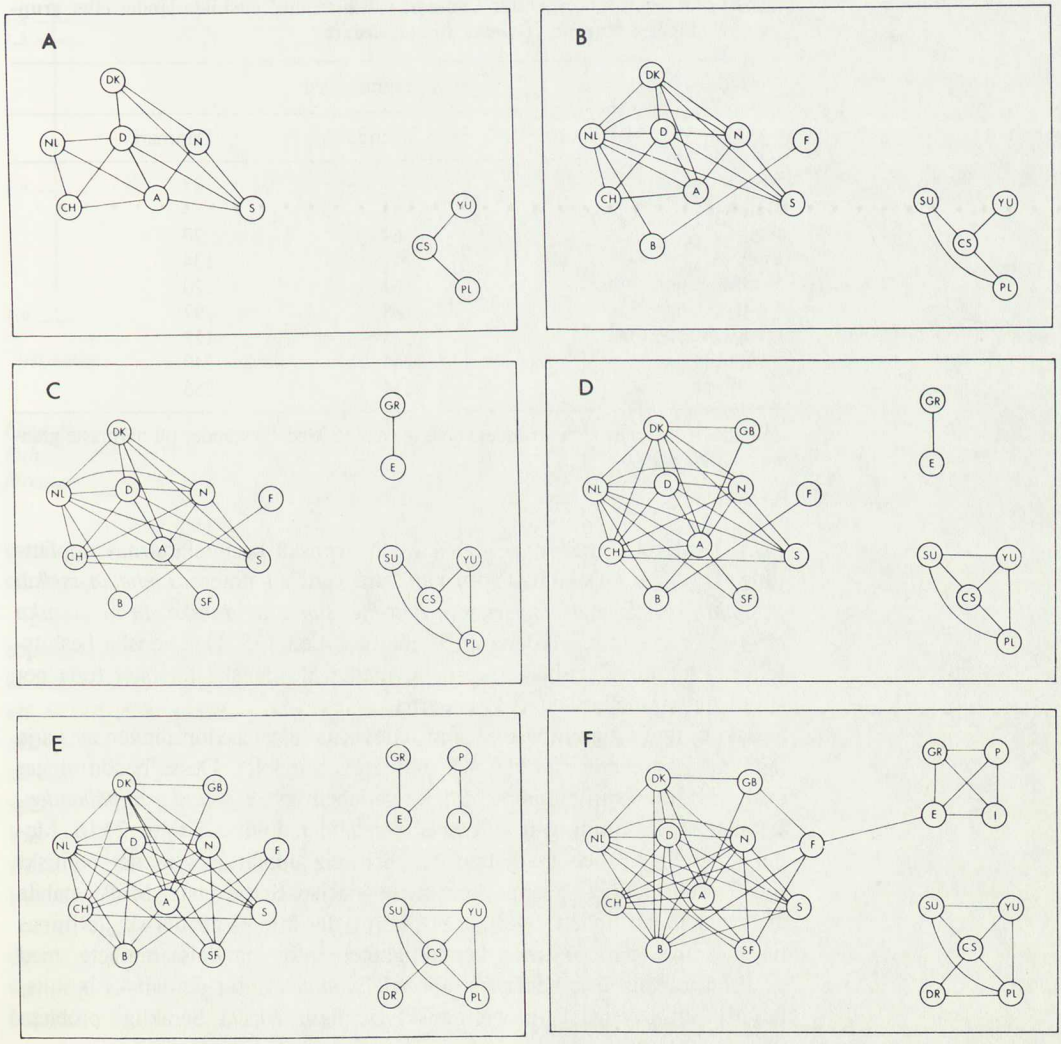
21.3.1 *Allmänt överordnad syn*

De danska respondenternas allmänna bild av Europa illustreras i figur 20:15. Medelavståndet till närmaste grannen utgör första tröskelvärdet, vilket även sätts lika med index 100. Därefter höjs tröskelvärdet med 10 indexenheter per gång.

Allteftersom tröskelvärdet för likhet höjs, utkristalliseras tre grupper av länder, vilka uppfattas som inbördes lika varandra. Den största gruppen omfattar de flesta västeuropeiska länderna. Den andra gruppen innehåller sydeuropeiska länder och den tredje östeuropeiska länder. De är samma grupper som framkom i analysen av det svenska materialet (jfr figur 20:1, s. 342).

Homogeniteten (uttryckt som medelavståndet inom gruppen) är störst inom den förstnämnda och sistnämnda gruppen. Den västeuropeiska gruppen skiljer sig tydligast från den östeuropeiska gruppen. Danmark och

Figur 20:15 De danska företagsledarnas allmänna bild av Europa.



Sverige uppfattas som mycket lika varandra. Index är 83. Bägge länderna uppfattas ungefär lika starkt integrerade i den västeuropeiska gruppen. Det största avståndet mellan enskilda länder finns mellan Sovjetunionen och Västtyskland (index = 309). Minsta avståndet, dvs. största likheten, existerar mellan Sverige och Norge. Index är lika med 64.

Likheterna och skillnaderna (avstånd) i synen på Danmark och Sverige relaterat till andra länder eller grupper av länder sammanfattas i tabell 20.4. Den största skillnaden finns mellan å ena sidan Danmark och Storbritannien och å andra Sverige och Storbritannien. Relationen Danmark–Storbritannien har indexvärdet 120, medan motsvarande värde för Sverige–Storbritannien är 162. Med avseende på övriga länder följs Danmark och Sverige åt ganska väl. Danmark uppfattas som mest likt Norge, Sverige och Västtyskland. De största skillnaderna finns gentemot Öst- och Sydeuropa. Sverige betraktas som mest likt Norge, Danmark och Västtyskland.

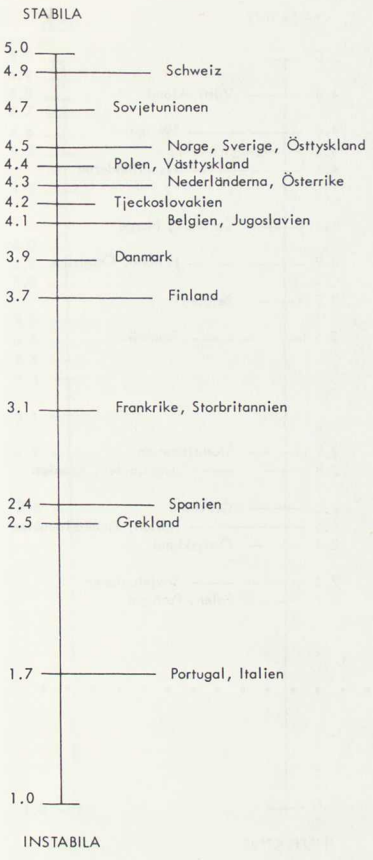
Tabell 20.4 Sveriges respektive Danmarks likhet[a] med enskilda länder eller grupper av länder i Europa. Danska företagsledare

Område	Likhet med	
	Sverige	Danmark
Sverige	–	83
Danmark	83	–
Norge	64	70
Finland	141	134
Storbritannien	162	120
Västtyskland	85	97
Övriga Västeuropa	128	129
Sydeuropa	264	240
Österuropa	254	255

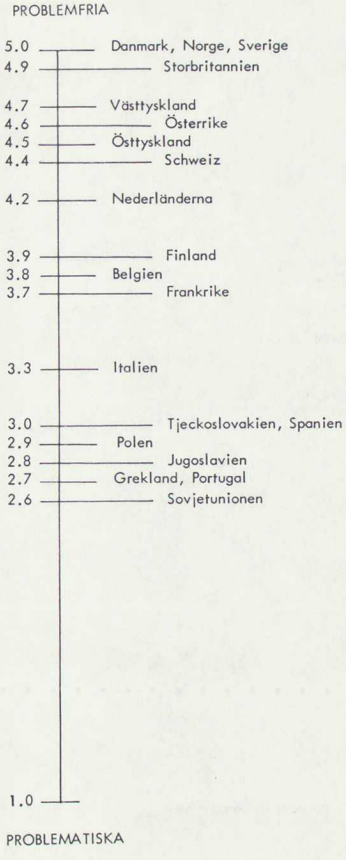
[a] Likheten uttrycks som ett indexvärde (avstånd). Medelavståndet till närmaste granne = index 100.

En jämförelse mellan de danska och svenska beslutsfattarnas uppfattningar avslöjar en skillnad som kan vara värd att notera. *Likheten mellan Danmark och Sverige upplevs som betydligt större av danska än av svenska företagsledare.* Indexvärdena är 83 jämfört med 135. De svenska beslutsfattarna hårddrar skillnaderna mera, medan de danska försöker tona ner skillnaderna mellan de två länderna.

Bakom den omgivningsbild som redovisats ligger bedömningen av varje land med avseende på olika s. k. allmänna variabler. Dessa bedömningar skall kortfattat kommenteras. Första variabeln avser *politiska förhållanden.* Utfallet av bedömningen av respektive land redovisas i figur 20:16. Medelvärdet är 3,8 och medianen 4,2. Schweiz uppfattas som det politiskt mest stabila landet. Sverige kommer på delad tredje plats. Minst stabila är Portugal och Italien. Sveriges position tyder inte på att det skulle finnas några som helst politiska betänkligheter inför handelssamarbete med svenska företag. Inte heller från *språklig synpunkt* anser de danska beslutsfattarna att Sverige är problematiskt (se figur 20:17). Språkliga problem



Figur 20:16 Politiska förhållanden. Danska företagsledare.

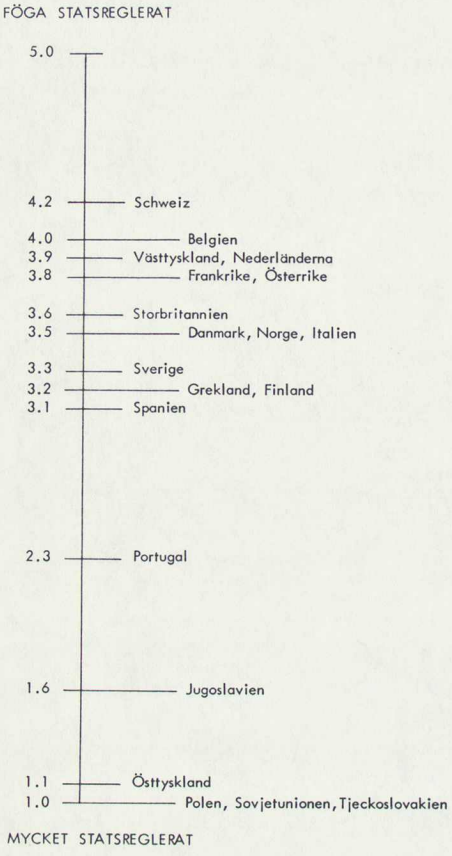


Figur 20:17 Språksvårigheter. Danska företagsledare.

torde inte avhålla danska affärsmän från att inleda kontakter med svenskt näringsliv jämfört med andra europeiska staters näringsliv.

Nästa variabel avser *företagens frihet*. Som väntat uppfattas de östeuropeiska länderna som mest statsreglerade (se figur 20:18). Minst reglerade är Schweiz, Belgien, Västtyskland och Nederländerna. *Sverige uppfattas som ett av de mest reglerade länderna i Västeuropa. Här skiljer sig de danska och svenska företagsledarna åt i bedömningen.* De senare anser sig inte själva så hårt reglerade. Bedömningstalen avseende Sverige är 4,2 (svenskar) respektive 3,3 (danskar). Denna uppfattning hos de danska beslutsfattarna kan möjligen tänkas påverka relationerna till svenskt näringsliv. Möjligen finns här ett hinder för t. ex. etableringar i Sverige eller andra typer av investeringar.

När det gäller *näringslivets effektivitet* anses Västtyskland och Sverige vara de mest framträdande länderna. De bedöms med värdena 4,8 respektive 4,6 (figur 20:19). Mest ineffektiva är de öst- och sydeuropeiska länderna. I den allmänna bilden ingår *länders tillgänglighet* som sista variabel. Som



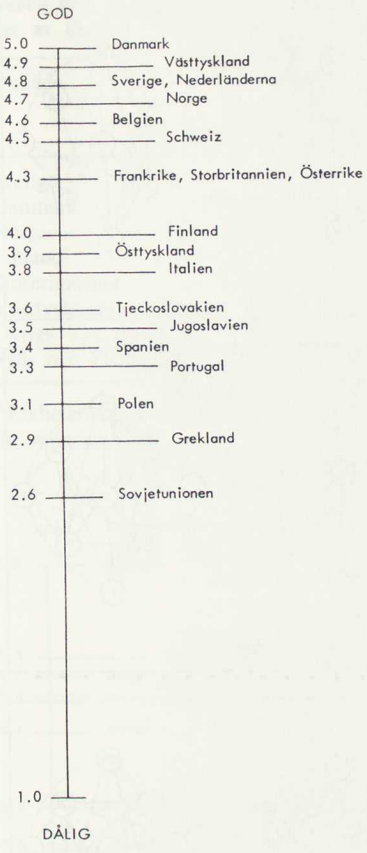
Figur 20:18 Näringslivets frihet. Danska företagsledare.



Figur 20:19 Näringslivets effektivitet. Danska företagsledare.

väntat uppfattas Sverige som mycket tillgängligt sett ur dansk synvinkel (se figur 20:20). Transportfrågorna utgör således inget problem, då man diskuterar handelsutbytet mellan Danmark och Sverige.

De danska beslutfattarnas allmänna syn på Europa sammanfaller i stort med de svenska beslutsfattarnas. En liten skillnad är att Danmark har en något högre status hos de danska representanterna än hos de svenska. Den danska synen på Sverige är genomgående mycket positiv. Det visar bedömningen av samtliga variabler.

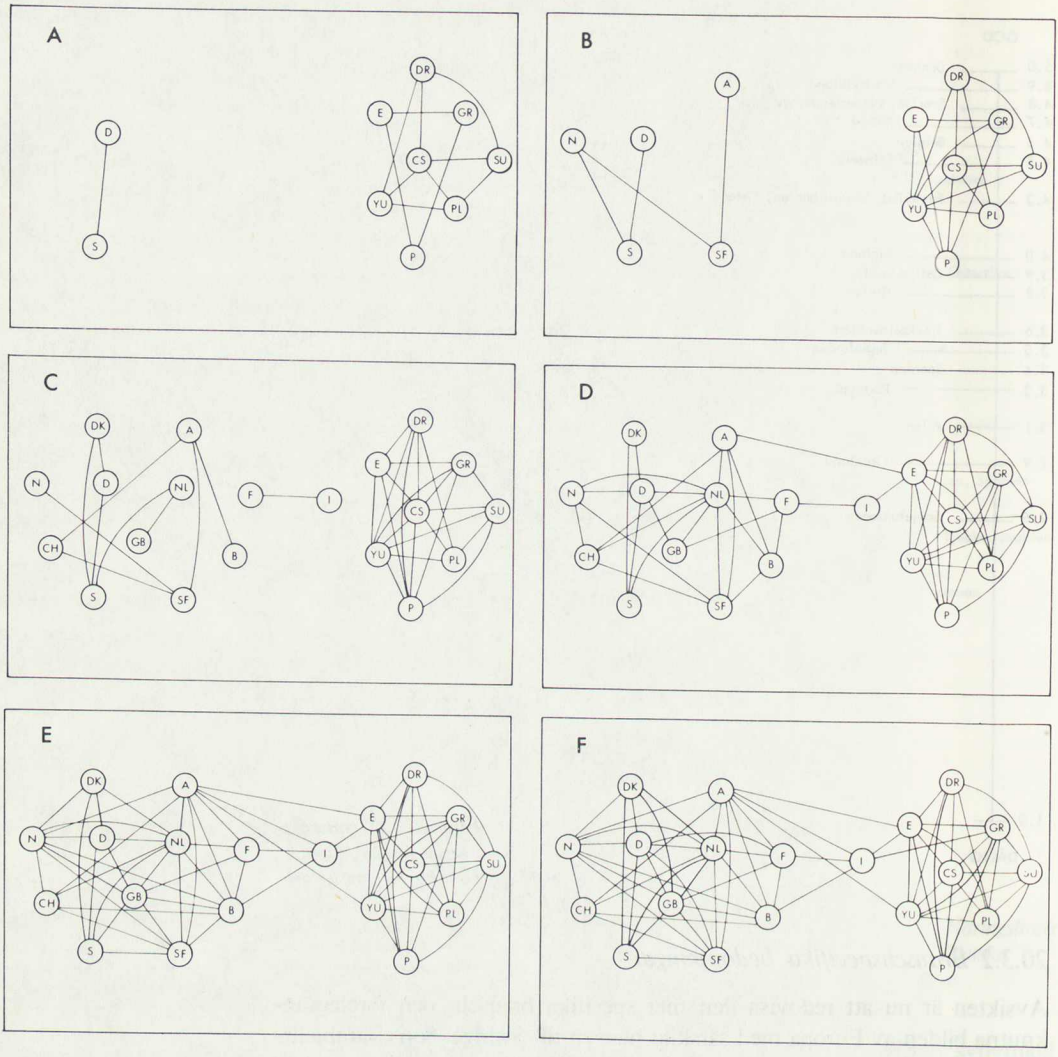


Figur 20:20 Transportmässig tillgänglighet. Danska företagsledare.

20.3.2 *Branschspecifika bedömningar*

Avsikten är nu att redovisa den mer specifika bransch- och företagsanknutna bilden av Europa med särskild hänsyn till Sverige. Som framhållits i den tidigare presentationen, kan de variabler som bygger på denna bild mer direkt och påtagligt tänkas påverka företagens agerande vad gäller kontakter med olika länders näringsliv. Av figur 20:21 framgår hur den specifika bilden av Europa växer fram. Liksom i det svenska fallet bildas en västeuropeisk samt en syd- och östeuropeisk grupp. Italien balanserar något mellan grupperna men ligger närmast den senare gruppen. Den syd- och östeuropeiska gruppen uppfattas som mest homogen (indexvärde = 116). Motsvarande värde för den västeuropeiska gruppen är 136 (medelavståndet till närmaste grannen = index 100). Avståndet mellan grupperna är 175 indexenheter. Gränsdragningen mellan grupperna är inte lika markerad som då grupperingen bygger på de s. k. allmänna variablerna.

Danmark uppfattas inte vara lika starkt integrerat i den västeuropeiska gruppen som Sverige. Det beror troligen på att man har större förutsättningar att nyansera bedömningarna av det egna landet jämfört med andra länder. Största olikheten (största avståndet) finns mellan Danmark och



Figur 20:21 De danska företagsledarnas branschspecifika bild av Europa.

Sovjetunionen (index = 270). Den största likheten (minsta avståndet) existerar mellan Grekland och Portugal med indexvärdet 78. Avståndet mellan Danmark och Sverige är 117 indexenheter. Enligt svenskarna är skillnaderna mellan Sverige och Danmark mer påtagliga. Indexvärdet är 143 i det fallet.

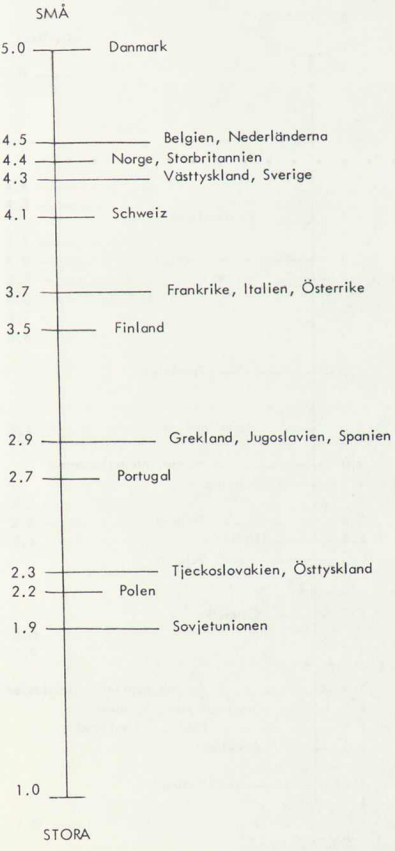
De danska respondenternas syn på Europa sammanfattas i tabell 20.5. Västtyskland, Norge och Danmark betraktas som mest lika Sverige (lågt indexvärde), medan Danmark är mest likt Västtyskland, Sverige och Norge i nämnd ordning. Överensstämmelsen med svenskarnas tidigare redovisade uppfattning är som synes stor.

Bakom denna bild av Europa ligger bedömningar av enskilda variabler som kan tänkas påverka de danska beslutsfattarnas vilja att handla med andra länder. En variabel rör frågan om existensen av olika formella *handelshinder*. Vilken syn har respondenterna på förekomsten av tullar, regler,

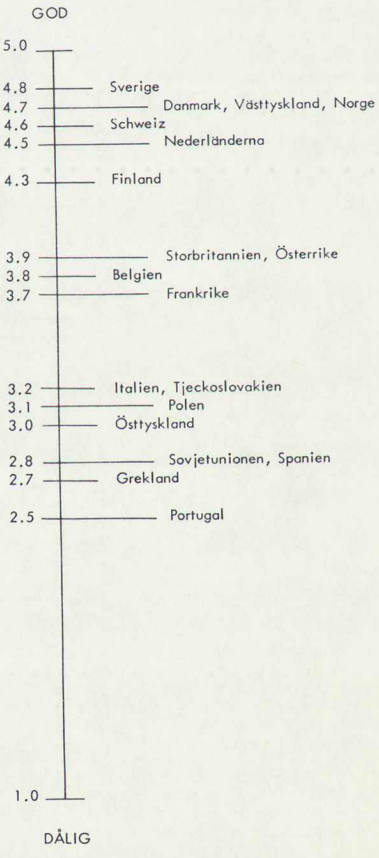
Tabell 20.5 Sveriges respektive Danmarks likhet[a] med enskilda länder eller grupper av länder i Europa. Danska företagsledare

Område	Likhet med	
	Sverige	Danmark
Sverige	–	117
Danmark	117	–
Norge	105	131
Finland	133	168
Storbritannien	132	147
Västtyskland	91	114
Övriga Västeuropa	152	169
Syd- och Österuropa	217	222

[a] Likheten uttrycks som ett indexvärde (avstånd). Medelavståndet till närmaste granne = index 100.



Figur 20:22 Handelshinder. Danska företagsledare.



Figur 20:23 Produktkvalitet. Danska företagsledare.

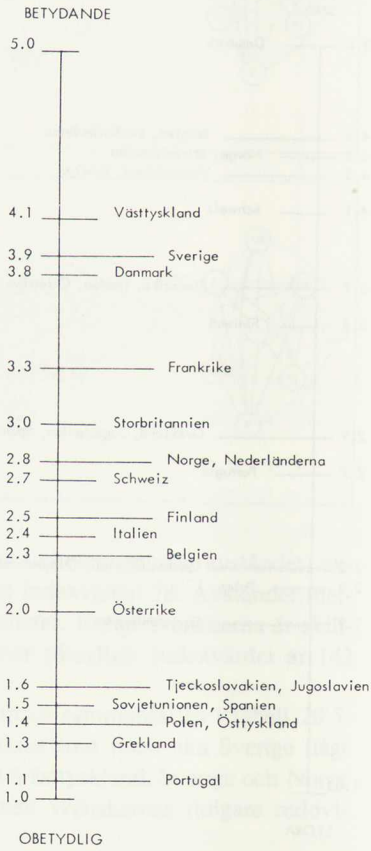
avtal etc. som försvårar handelsutbytet med andra länder? Utfallet av denna bedömning kan utläsas i figur 20:22. EG:s existens framskymtar vid en närmare analys. Gentemot dessa länder existerar små handelshinder. Även Sverige intar en fördelaktig position. De östeuropeiska länderna anses ha de största handelshindren.

Danska beslutsfattare anser inte att det existerar några väsentliga handelshinder mellan Danmark och Sverige. Det gäller dock inte representanterna för alla branscher. Representanterna för livsmedelsindustrin pekar på handelshinder i form av importrestriktioner. Även företrädare för trä- och maskinindustri antyder vissa problem när det gäller handelsutbytet med Sverige till följd av olika restriktioner. Det kan vara skäl att uppmärksamma dessa branschvariationer vid en totalbedömning av variabeln.

Produktkvalitet, teknisk standard och innovativitet är tre variabler som hänger intimt samman och som, sett från branschsynpunkt, mycket väl kan påverka benägenheten att idka handel med andra länder. Som framgår av bilderna 20:23, 20:24 och 20:25 håller, enligt de danska bedömningarna,



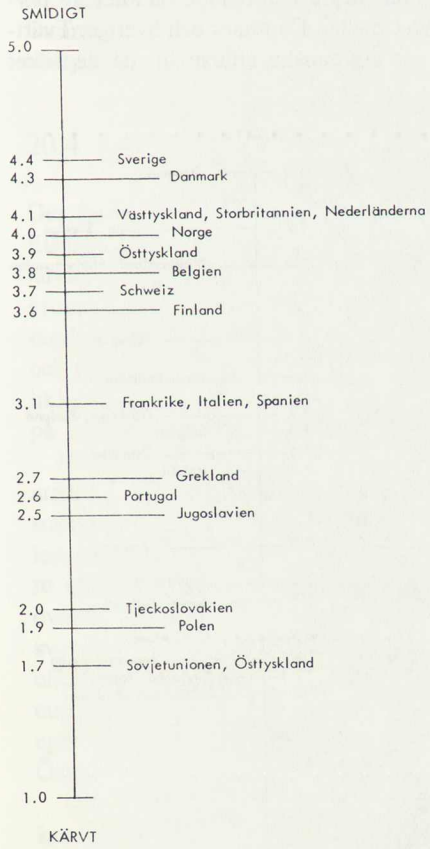
Figur 20:24 Teknisk standard. Danska företagsledare.



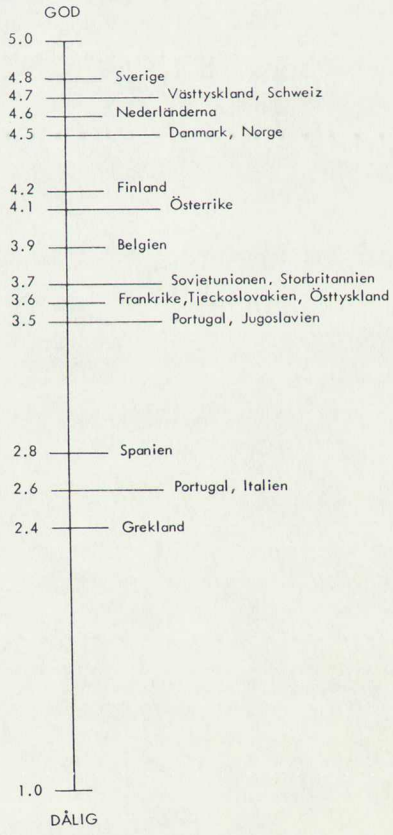
Figur 20:25 Innovativitet. Danska företagsledare.

Sverige mycket hög klass i de här avseendena. När det gäller produktkvalitet och teknisk standard är samtliga respondenter överens i sina bedömningar oberoende av bransch- eller verksamhetstillhörighet. Detta förhållande gäller inte variabeln innovativitet. Två representanter avviker från den allmänt positiva synen. De är representanterna för cementindustrin och den kemiska råvaruproduktionen. Av dessa personer får Sverige värdet ett respektive två. Den danska respektive svenska representanten för den kemiska råvaruproduktionen har helt motstridande uppfattningar om den egna respektive motpartens industrier, då det gäller innovationsgraden. Bägge anser den inhemska branschen vara överlägsen.

Följande variabel avser *förhandlingsklimatet*, dvs. den atmosfär som råder vid affärsöverläggningar med representanter för andra länder (se figur 20:26). De mest besvärliga länderna att förhandla i är de östeuropeiska. Bedömningstalen varierar mellan 2,5 och 1,7. *Svenska representanter anses lättast att förhandla med av alla.* Även i det här fallet är alltså förutsättningarna för handelsutbyte mycket goda. Endast en respondent har en



Figur 20:26 Förhandlingsklimat. Danska företagsledare.

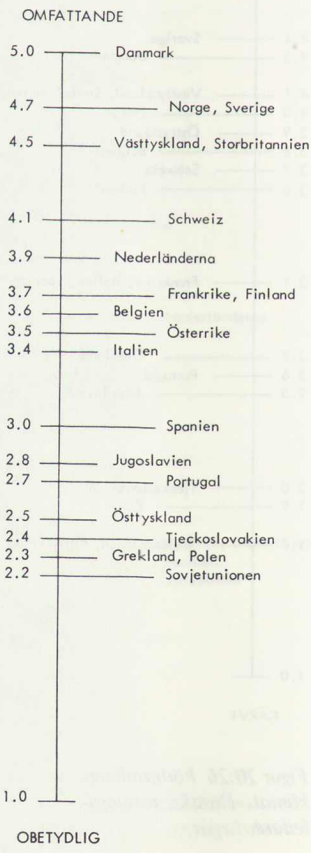


Figur 20:27 "Affärsmoral". Danska företagsledare.

avvikande uppfattning. Det är en av representanterna för maskinindustrin. Orsaken till detta förhållande är svår att bedöma. Troligen bygger uppfattningen på de speciella personliga erfarenheter som vederbörande har haft.

Uppfyllandet av ingångna avtal utgör en variabel som ligger nära ovanstående. Indirekt kan den sägas spegla affärsmoralen, dvs. hur väl man uppfyller leverans- och betalningsförpliktelser. *Sverige rankas högst även i det här fallet* (se figur 20:27). De östeuropeiska länderna har här en högre status än i tidigare bedömningar. Den "sämsta" affärsmoralen återfinns hos företrädarna för grekiskt, portugisiskt, italienskt och spanskt näringsliv enligt de danska företagsledarnas sätt att se.

Mellan representanterna för olika branscher och verksamhetsområden råder fullständig överensstämmelse vad gäller synen på svenskt näringsliv. Det kan sammanfattningsvis konstateras att de danska beslutsfattarnas bild av Sverige och svenskt näringsliv är mycket klar och entydig. *Svenskt näringsliv framstår som mycket effektivt och välutvecklat. Tillsammans med det västtyska näringslivet intar det svenska en tätposition i Europa.* Därmed är också sagt att det inte borde finnas några hämmande faktorer av psykologisk art vad gäller handelsutbytet mellan Danmark och Sverige. Tvärtom bör sannolikheten vara stor för att danska affärsmän, då de söker



Figur 20:28 Kunskaper om olika länder. Danska företagsledare.

affärskontakter utanför det egna landet, vänder sig till svenskt näringsliv.

Graden av information om olika länder påverkar naturligtvis bedömningarna. I figur 20:28 redovisas hur de danska respondenterna uppfattar sina egna kunskaper och sin egen information om olika länder. Mest "kända" är Norge, Sverige, Västtyskland och Storbritannien. Minst kunskap anser man sig ha om de syd- och östeuropeiska länderna. Denna bild överensstämmer väl med de uppgifter om kontakter och besök som de danska respondenterna lämnat (jfr tabellerna 19.2 och 19.3, s. 335 och 336).

Dessa kontakter och besök i bl. a. Sverige torde ge en förhållandevis god grund för att bedöma svenskt näringsliv. Därför är det troligt att den bild av Sverige som kartlagts speglar uppfattningar, baserade på direkta kontakter med Sverige och med svenskt näringsliv. Som tidigare framhållits, synes ganska lite information hämtas ur dagstidningar och tidskrifter (jfr tabell 19.4, s. 336). Televisionen tycks spela en något större roll i det här avseendet.

Avslutningsvis kan konstateras, att till skillnad från de svenska beslutsfattarna anser de danska att olikheterna mellan Sverige och Danmark är små. En beräkning av ett genomsnittligt bedömningstal (baserat på åtta variabler) för Danmark och Sverige ger värdena 4,2 respektive 4,4, dvs. skillnaden är obetydlig.

20.4 Jämförelser mellan svenska och danska omgivningsbilder

Det finns *stora likheter* mellan svenska och danska beslutsfattares syn på Europa. Den s. k. allmänna bilden innehåller i båda fallen tre grupper av länder – den västeuropeiska, den sydeuropeiska och den östeuropeiska gruppen – vilka uppfattas som olika homogena, men klart skilda från varandra. Bilden bygger på värderingar av politiska, ekonomiska, språkliga och transportmässiga förhållanden. I en utförligare rapport analyseras dessa likheter, men också olikheter, närmare (Persson 1977). Följande exempel på resultat kan anföras.

När det gäller t. ex. politiska förhållanden överensstämmer uppfattningarna hos de svenska och danska beslutsfattarna nästan helt. Den oenighet som finns gäller bedömningarna av Jugoslavien, Tjeckoslovakien och Polen. De svenska respondenterna betraktar dessa länder som betydligt mindre stabila än de danska gör. Även beträffande *näringslivets effektivitet* är överensstämmelserna stora. Den största avvikelsen gäller Danmark. De svenska företagsledarna är inte övertygade om det danska näringslivets effektivitet. Endast Storbritannien anses mindre effektivt av de nordvästeuropeiska länderna. De danska respondenterna anser däremot att deras eget näringsliv är lika effektivt som Norges och effektivare än Finlands, Österrikes, Belgiens och Frankrikes näringsliv.

De svenska och danska beslutsfattarnas likartade syn på Europa framkommer även då man betraktar de specifika variablerna. Som exempel kan nämnas variablerna *produktkvalitet* och *förhandlingsklimat*. Den skillnad som finns innebär att svenskarna genomgående är mer negativa i sin bedömning av ländernas produktkvalitet än vad danskarna är. När det gäller förhandlingsklimat har svenskarna åter igen en annorlunda syn på danskarna än vad danskarna själva har.

21 Omgivningsbilder – Öresundsregionen

21.1 Inledning

Vid kartläggningen av de danska och de svenska företagsledarnas uppfattning om Öresundsregionen gjordes en ganska snäv avgränsning av regionen: På den svenska sidan omfattar den Malmö/Lund/Trelleborgs och Landskrona/Helsingborgs A-regioner (figur 1:2, s. 19). Köpenhamn–Helsingörsområdet utgör motsvarigheten på den danska sidan. Det tidigare använda regionbegreppet (Själland och Skåne) är för vitt och innehållsmässigt skiftande för de studier som följer. Som tidigare nämnts, används den s. k. "attributmetoden" för att kartlägga synen på Öresundsregionen. Varje respondent ställdes inför 60 attribut (tabell 21.1). Med avseende på varje attribut fick han bedöma huruvida det passade in på en beskrivning av Öresundsregionens svenska respektive danska del. Attributen presenterades i bokstavsordning, varför positiva och negativa omdömen blandades. Olika aspekter på regionen täcks in av attributen. Regionen som boendemiljö, arbetsmarknad, företagsmiljö och rekreationsområde är några exempel.

Materialet analyseras genom att antalet markeringar för varje attribut summeras. Därefter ställs summan av markeringar för varje attribut i relation till det totala antalet möjliga markeringar. Möjligt antal markeringar motsvarar antalet personer i respektive företagsledargrupp. De procenttal som erhålles utgör grunden för analysen.

Redovisningen delas upp i tre block. Först kommenteras de svenska beslutsfattarnas bild av Öresundsregionen. Sedan presenteras de danska beslutsfattarnas syn på regionen. Avslutningsvis görs en jämförelse mellan de två gruppernas uppfattningar.

Tabell 21.1 Svenska och danska företagsledares syn på Öresundsregionen. Förteckning över attribut

Nr	Attribut	Nr	Attribut
1	Attraktivt bosättningsområde	31	Arbetskraftsbrist
2	Intressant levandsmiljö	32	Begränsade utvecklingsmöjligheter
3	Nära till kontinenten	33	Dominans av lätt industri
4	Attraktivt lokaliseringsområde	34	Få rekreationsområden
5	Tillfredsställande trafikmiljö	35	"Kontinentalt" storstadsområde
6	Centralt belägen i Skandinavien	36	Otillräckligt utbyggt kommunikationsnät
7	Tekniskt avancerad industri	37	Överskott av arbetskraft
8	Lovande utvecklingsmöjligheter	38	Få konsultföretag
9	Stora rekreationsområden	39	Markbrist
10	Samhörighet med kontinenten	40	Föga exploaterat
11	Högkvalitativt kulturutbud	41	Låg befolkningstäthet
12	Stort kulturutbud	42	Storföretagsdominerat
13	Politiskt välskött	43	Företagslikgiltig miljö
14	Framstående konsultföretag	44	Småföretagsdominerat
15	Företagsvänlig miljö	45	Begränsat kulturutbud
16	Hög befolkningstäthet	46	Besvärande trafikmiljö
17	Hög lönenivå	47	Övervägande tung industri
18	Föga politiskt styrt näringsliv	48	Isolerat från kontinenten
19	Välutbyggt kommunikationsnät	49	Nedsmutsad miljö
20	God tillgång till utbildad arbetskraft	50	Tekniskt medelmåttig industri
21	Ordinärt storstadsområde	51	Perifert belägen i Skandinavien
22	Ren miljö	52	Ekonomiskt svagt
23	Många konsultföretag	53	Starkt politiskt styrt näringsliv
24	Stagnerande	54	Långt till kontinenten
25	Exploaterat	55	Ofördelaktigt bosättningsområde
26	Stark ekonomi	56	Ointressant lokaliseringsområde
27	Expansivt	57	Bristfällig politisk skötsel
28	Stora markreserver	58	Lågkvalitativt kulturutbud
29	Brist på utbildad arbetskraft	59	Låg lönenivå
30	Ordinära konsultföretag	60	Intetsägande levnadsmiljö

21.2 Svenska beslutsfattare

Samtliga 26 deltagare i den svenska gruppen besvarade frågorna om Öresundsregionen. För den svenska delen av regionen är andelen positiva markeringar 59 procent och andelen negativa 15 procent. Cirka 27 procent saknar markeringar. Det sistnämnda förhållandet kan tolkas på två sätt. Antingen menar respondenterna att regionen karakteriseras av ett epitet som ligger mittemellan det negativa och positiva omdömet, eller att de saknar kunskaper för att bedöma regionen i det här avseendet. Vilken tolkning som är den riktiga är omöjligt att svara på. Kanske bägge två är möjliga. I så fall skulle man kunna anta att den första tolkningen är tillämplig vid bedömningar av den egna regiondelen. Skälet till detta är att respondenterna kan förväntas ha bättre kunskaper om denna del av regionen och därmed ha möjlighet att göra en mera nyanserad bedömning. Vid bedömningar av den främmande regiondelen är kunskapsunderlaget sämre, vilket troligen kan innebära att man helt avstår från att markera.

Vad karakteriserar den svenska delen av Öresundsregionen enligt de svenska respondenterna? I tabell 21.2 finns de attribut som markerats av

mer än 50 procent av beslutsfattarna. Tabellens *vänstra kolumn* sammanfattar de svenska respondenternas bild av *den egna regiondelen.*

Området uppfattas ligga centralt i Skandinavien och nära kontinenten. Man anser sig också känna samhörighet med kontinenten. Befolkningstätheten uppfattas som hög. Från boendesynpunkt är området attraktivt. Det har en tillfredsställande trafikmiljö med ett välutbyggt kommunikationsnät. Inom denna del av regionen finns både ett stort och ett kvalitativt högstående kulturutbud. Likaså finns det enligt bedömningarna stora rekreationsområden.

Från företagssynpunkt bedöms området vara attraktivt. Det är en företagsvänlig miljö som innehåller tekniskt avancerad industri och framstående konsultföretag. Tillgången på utbildad arbetskraft är god och lönenivån är hög. Någon politisk styrning av näringslivet anser man inte förekommer. Sammanfattningsvis uppfattas den svenska regionhalvan som ett politiskt välskött område med lovande utvecklingsmöjligheter. Mot bakgrund av det som nämnts torde man kunna fastslå att den svenska delen av Öresundsregionen uppfattas som ett mycket attraktivt område att bo och driva verksamhet i. Det enda som, sett från företagssynpunkt, möjligen talar mot lokalisering i denna regiondel är uppfattningen om lönenivån.

Tabell 21.2 Den procentuella andelen svenska företagsledare som markerat olika attribut. Svenska och danska delen av Öresundsregionen[a]

Attribut	Andel markeringar	
	Svenska delen	Danska delen
Attraktivt bosättningsområde	100	77
Intressant levnadsmiljö	92	85
Nära till kontinenten	92	92
Attraktivt lokaliseringsområde	88	54
Tillfredsställande trafikmiljö	88	–
Centralt belägen i Skandinavien	88	88
Tekniskt avancerad industri	88	–
Lovande utvecklingsmöjligheter	73	–
Stora rekreationsområden	73	–
Samhörighet med kontinenten	73	100
Högkvalitativt kulturutbud	69	85
Stort kulturutbud	66	88
Politiskt välskött	66	–
Framstående konsultföretag	66	54
Företagsvänlig miljö	66	–
Hög befolkningstäthet	66	100
Hög lönenivå	66	–
Föga politiskt styrt näringsliv	58	–
Välutbyggt kommunikationsnät	58	88
God tillgång till utbildad arbetskraft	54	54
"Kontinentalt" storstadsområde	–	88
Markbrist	–	69
Exploaterat	–	62
Få rekreationsområden	–	62
Överskott av arbetskraft	–	62
Besvärande trafikmiljö	–	58
Ekonomiskt svagt	–	58

[a] De attribut som ej erhållit ett procenttal ligger under 50 procent.

De svenska företagsledarnas bild av *den danska delen av Öresundsregionen* redovisas i tabellens *högra kolumn*. Andelen positiva markeringar är 48 procent och andelen negativa 23 procent. Andelen omarkerade är 30 procent. Såväl de negativa som de omarkerade är fler än vid bedömningen av den svenska delen av regionen.

Bilden av den danska regionhalvan är, som kunde förväntas, något mer splittrad. Den innehåller både positiva och negativa omdömen. Enligt respondenterna kännetecknas området av en hög befolkningstäthet. Det ligger centralt i Skandinavien och nära kontinenten. Samhörighet med kontinenten är ytterligare ett kännetecken. Området är attraktivt från bosättningssynpunkt. Kulturutbudet är omfattande och av hög kvalitet. Det är ett "kontinentalt" storstadsområde med välutbyggt kommunikationsnät. Vidare uppfattas området som en intressant levnadsmiljö. Från företagssynpunkt betraktas området som ett attraktivt lokaliseringsalternativ med framstående konsultföretag och god tillgång till både outbildad och utbildad arbetskraft. Så långt framtonar en positiv bild av den danska regionhalvan.

Mot denna positiva bild kan ställas vissa negativa synpunkter, vilka talar emot området som lokaliseringsalternativ. För det första anses området exploaterat. För det andra råder det brist på mark. Vidare är trafikmiljön besvärande. Området uppfattas dessutom som ekonomiskt svagt, och det saknar rekreationsområden.

En närmare analys av de svenska företagsledarnas syn på *hela Öresundsregionen*, liksom *den svenska* respektive *den danska delen av denna*, presenteras i en särskild rapport (Persson 1977).

21.3 Danska beslutsfattare

Samtliga 21 respondenter deltog i enkäten om Öresundsregionen. Andelen positiva markeringar avseende den danska regionhalvan uppgår till 57 procent. De danska företagsledarnas bild av *den egna regiondelen* framgår av *vänstra kolumnen* i tabell 21.3. Tabellen omfattar en lista över de attribut som mer än hälften av respondenterna markerat. Dessa attribut anses beskriva områdets karaktär.

Området uppfattas som centralt beläget i Skandinavien nära kontinenten. En samhörighet med kontinenten existerar. Det är ett attraktivt område från bosättningssynpunkt. Man erbjuds ett stort och högkvalitativt kulturutbud. Kommunikationsnätet är väl utbyggt. Det finns stora rekreationsområden. Allt detta gör att man uppfattar området som en intressant levnadsmiljö.

Från företagssynpunkt kan noteras att området bedöms som attraktivt. Det har många och framstående konsultföretag. Inom området finner man en tekniskt avancerad industri och god tillgång till utbildad arbetskraft. Miljön är företagsvänlig. Området bedöms vara expansivt. Samtliga dessa omdömen kan tolkas som positiva. Respondenterna anser samtidigt att lönenivån inom området är hög, och att det råder markbrist. Bägge dessa faktorer är av negativ karaktär.

Tabell 21.3 Den procentuella andelen danska företagsledare som markerat olika attribut. Danska och svenska delen av Öresundsregionen[a]

Attribut	Andel markeringar	
	Danska delen	Svenska delen
Centralt belägen i Skandinavien	100	100
Hög lönenivå	95	90
Högkvalitativt kulturutbud	90	62
Stort kulturutbud	90	–
Hög befolkningstäthet	90	–
Attraktivt bosättningsområde	85	86
Tekniskt avancerad industri	85	86
Samhörighet med kontinenten	81	–
Framstående konsultföretag	81	–
God tillgång till utbildad arbetskraft	81	62
Många konsultföretag	81	–
Intressant levnadsmiljö	76	53
Nära till kontinenten	76	53
Ordinärt storstadsområde	76	–
Välutbyggt kommunikationsnät	72	71
Markbrist	67	–
Stora rekreationsområden	62	85
Expansivt	62	76
Attraktivt lokaliseringsområde	57	57
Företagsvänlig miljö	57	53
Dominans av lätt industri	52	–
Småföretagsdominerat	52	–
Stark ekonomi	–	76
Lovande utvecklingsmöjligheter	–	71
Stora markreserver	–	62
Tillfredsställande trafikmiljö	–	57
Politiskt välskött	–	53

[a] De attribut som ej erhållit ett procenttal ligger under 50 procent.

Generellt sett är de danska respondenternas bild av den egna regionhalvan positiv. Området är attraktivt både från bosättnings- och verksamhetssynpunkt. Möjligen kan den höga lönenivån och markbristen ses som en viss spärr för utvidgning av befintlig verksamhet och för nyetableringar.

De danska respondenternas syn på *den svenska delen av Öresundsregionen* behandlas i tabellens *högra kolumn*. Av resultaten framgår att antalet positiva markeringar är 51 procent, antalet negativa 11 procent och antalet omarkerade 38 procent. Den sistnämnda siffran är påfallande hög. Sannolikt innebär den att respondenterna har sämre kunskaper om den svenska regiondelen och därför i större utsträckning avstår från att markera.

Man är ense om att området är centralt beläget i Skandinavien. Det är attraktivt från bosättningssynpunkt. Kommunikationsnätet är välutbyggt, trafikmiljön är tillfredsställande, och det finns stora rekreationsområden. Området har en stark ekonomi. Vidare har det lovande utvecklingsmöjligheter. Positiva faktorer från företagssynpunkt är förekomsten av en tekniskt avancerad industri, god tillgång till utbildad arbetskraft och stora markreserver. Sammanfattningsvis kan sägas att de danska be-

slutsfattarna ser genomgående positivt på den svenska delen av Öresundsregionen. Flera av de faktorer som nämnts kan mycket väl verka attraherande på dansk företagsamhet. För en utförligare redovisning av de danska företagsledarnas syn på *hela Öresundsregionen* och dess *svenska* och *danska del* hänvisas till en särskild rapport (Persson 1977).

21.4 Jämförelser mellan svenska och danska omgivningsbilder

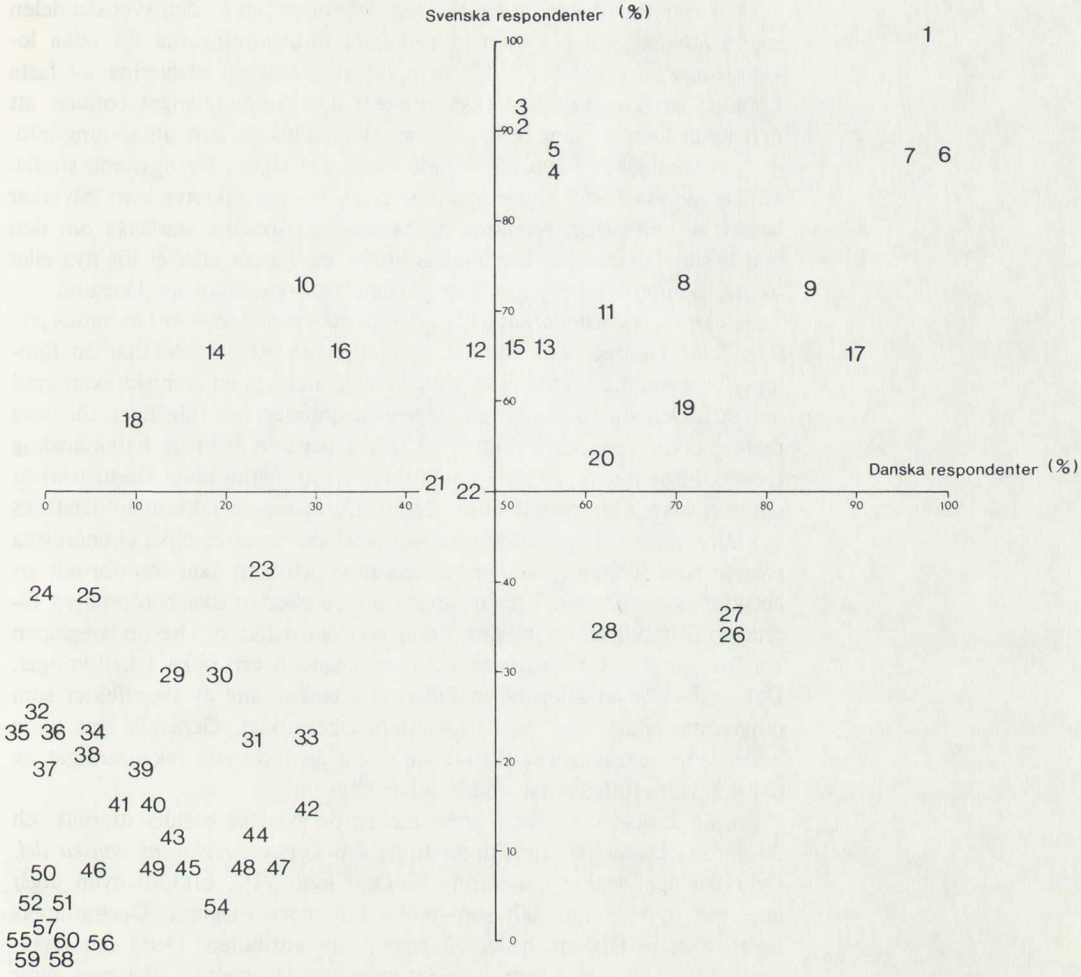
Bilden av Öresundsregionen skall sammanfattas genom jämförelser mellan de svenska och danska företagsledarnas uppfattningar om regionen. Liksom fallet varit tidigare, behandlas de bägge regiondelarna var för sig. Vidare bygger analysen på samma uppsättning attribut, (se tabell 21.1, s. 370).

Bilden av *den svenska delen av Öresundsregionen* presenteras i figur 21:1. Den består som synes av två koordinataxlar, graderade från 0 till 100 procent. Den ena gäller för svenska, den andra för danska respondenter. I de fyra fälten mellan axlarna återfinns olika attribut representerade av nummer. Det nedre vänstra fältet innehåller karakteristika som mer än hälften av bägge respondentgrupperna anser inte stämmer in på den svenska regiondelen. Av samtliga attribut faller 62 procent inom detta fält. Övre högra fältet, vilket omfattar egenskaper som bägge respondentgrupperna tycker karakteriserar området, innehåller 25 procent av attributen. Övriga två fält, där åsikterna hos de bägge grupperna går isär, svarar tillsammans för 13 procent av attributen. Intresset kommer att koncentreras till de tre sistnämnda fälten i diagrammet.

Enligt bägge respondentgruppernas uppfattning är det framför allt följande attribut som karakteriserar *Öresundsregionens svenska del.* Regionen är ett attraktivt bosättningsområde. Läget är centralt i Skandinavien. Det finns ett välutbyggt kommunikationsnät. Rekreationsområdena är stora. Kulturutbudet håller hög kvalitet. Inom företagssektorn finns en tekniskt avancerad industri. Tillgången till utbildad arbetskraft är god samtidigt som lönenivån är hög. Allmänt sett är det en företagsvänlig miljö med lovande utvecklingsmöjligheter. Området anses vidare välskött från kommunalpolitisk synpunkt.

Utöver de nämnda karaktärsdragen finns det några som den svenska respondentgruppen betonar mycket kraftigare (omkring 90 procent) än den danska gruppen (endast drygt 50 procent). Det gäller attribut som intressant levnadsmiljö, nära till kontinenten, attraktivt lokaliseringsområde och tillfredsställande trafikmiljö.

Som redan antytts, skiljer sig bedömningarna åt mellan de två grupperna i en del fall. För det första anser de svenska respondenterna, men inte de danska, att vissa attribut kännetecknar den svenska regiondelen. Dessa attribut är samhörighet med kontinenten, framstående konsultföretag, hög befolkningstäthet och föga politiskt styrt näringsliv. (Se det övre vänstra fältet.) För det andra tycker de danska respondenterna, men inte de svenska, att den svenska delen av regionen kan beskrivas bl. a. på följande sätt. Området har från kommunal synpunkt en stark ekonomi. Likaså är



Figur 21:1 Jämförelse mellan svenska och danska företagsledares syn på den svenska delen av Öresundsregionen.

det inne i ett expansivt skede. Denna del av regionen har vidare stora markreserver att erbjuda. (Se det nedre högra fältet.)

Mot bakgrund av det som redovisats ovan kan framhållas att både den svenska och danska respondentgruppen i stort har en mycket positiv bild av den svenska delen av Öresundsregionen. Detta påstående håller både då man betraktar området från boende- och verksamhetssynpunkt. För området som boendemiljö talar uppfattningen om ett välutbyggt kommunikationsnät, tillgången till stora rekreationsområden och närvaron av ett högkvalitativt kulturutbud. Dessutom menar 50 procent av de svenska och 48 procent av de danska beslutsfattarna att miljön är förhållandevis ren inom den här delen av regionen (övre högra fältet).

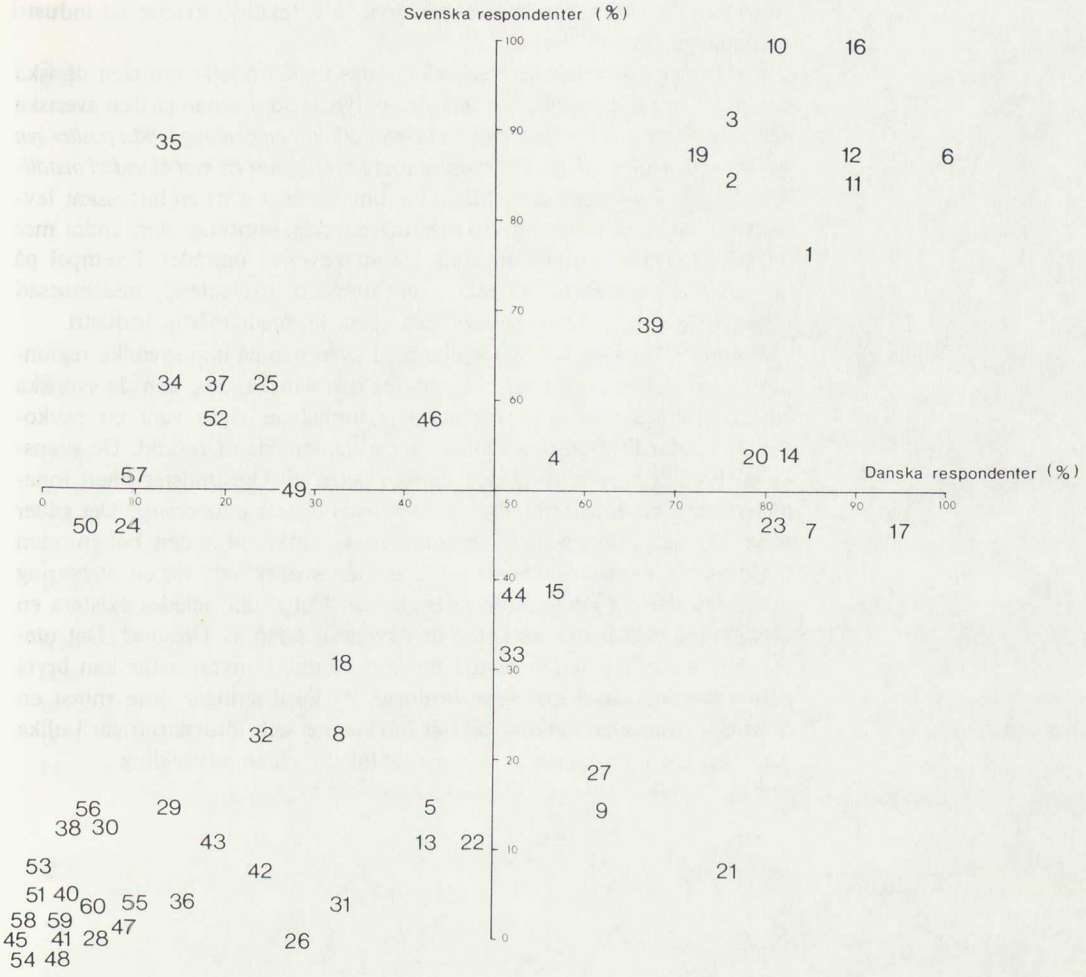
Från verksamhetssynpunkt kan man peka på positivt laddade attribut som tekniskt avancerad industri, tillgång till utbildad arbetskraft, företagsvänlig miljö och lovande utvecklingsmöjligheter. En i viss mån negativ faktor är uppfattningen om den höga lönenivån.

Utifrån den bild som de danska beslutsfattarna har av den svenska delen av Öresundsregionen kan man diskutera förutsättningarna för olika lokaliseringsöverväganden i dag och vid en eventuell etablering av fasta förbindelser över Öresund. Det måste i det sammanhanget betonas att den enda faktorn som beaktas i sammanhanget är den omgivningsbild, dvs. den subjektiva syn på området, som kartlagts i föreliggande studie. Utöver denna faktor finns naturligtvis en mängd faktorer som påverkar beslut av olika slag. Avsikten är närmast att försöka klarlägga om den bild beslutsfattarna har kan tänkas utgöra ett hinder eller ej för nya eller ökade ekonomiska engagemang på den svenska sidan av Öresund.

De danska beslutsfattarnas bild av den svenska regiondelen är i huvudsak positiv. Som exempel kan nämnas uppfattningen att området har en företagsvänlig miljö, lovande utvecklingsmöjligheter och en tekniskt avancerad industri. Den starka ekonomin, expansionstrenden och tillgången till stora markreserver kan också räknas hit. Mera negativt laddade karaktärsdrag är den höga lönenivån och uppfattningen att näringslivet (industrin) är politiskt styrt (48 procent anser detta). Detta senare faktum underströks vid intervjuerna. I det sammanhanget påtalades även de olika ekonomiska pålagor som företag i Sverige belastas med och som ökar framför allt arbetskraftskostnaderna. Uppfattningen att de ekonomiska bördorna på företagen ökar vid en etablering i den svenska delen av Öresundsregionen kan ha ganska stor betydelse vid överväganden om olika lokaliseringar. Det är dock svårt att göra en fullständig bedömning av de effekter som omgivningsbilden kan ha på lokaliseringsbeteendet. Generellt sett torde bilden snarare medverka till att stimulera än förhindra lokaliseringar av danska verksamheter på andra sidan Öresund.

En jämförelse skall också göras mellan de svenska beslutsfattarnas och de danska beslutsfattarnas uppfattning om *Öresundsregionens danska del.* De olika uppfattningarna sammanfattas i figur 21:2. Liksom ovan utgår analysen från de fyra fält som bildas i figurens diagram. Diagrammets nedre vänstra fält innehåller 53 procent av attributen. Detta fält representerar karakteristika som de bägge respondentgruppernas majoritet anser inte tillämpliga på området i fråga. De attribut som enligt båda grupperna kännetecknar regionens danska del återfinns i det övre högra fältet, och de uppgår till 22 procent av totala antalet attribut. Övriga två fält, vilka representerar epitet om vilka de två grupperna är oense, innehåller tillsammans 25 procent av attributen.

Enligt både den svenska och danska respondentgruppen kan den danska delen av Öresundsregionen beskrivas med bl. a. följande attribut: hög befolkningstäthet, samhörighet med kontinenten, stort kulturutbud, högkvalitativt kulturutbud, centralt belägen i Skandinavien, nära till kontinenten, välutbyggt kommunikationsnät, intressant levnadsmiljö, attraktivt bosättningsområde, markbrist och attraktivt lokaliseringsområde. Attributen är ordnade efter andelen respondenter som i respektive grupp markerat olika attribut. Som exempel kan nämnas att samtliga svenska respondenter och 90 procent av de danska markerat attributet – hög befolkningstäthet. Attraktivt lokaliseringsområde har på motsvarande sätt markerats av 54 respektive 57 procent av respondenterna i Sverige och Danmark.



Figur 21:2 Jämförelse mellan svenska och danska företagsledares syn på den danska delen av Öresundsregionen.

I diagrammets övre vänstra fält återfinns attribut som de svenska, men inte de danska respondenterna, tycker passar in på den danska delen av regionen. Största åsiktskillnaden gäller attributet – kontinentalt storstadsområde. Svenskarna anser vidare att området är exploaterat och har få rekreationsområden. Man menar också att det finns ett överskott av arbetskraft. Exakt hälften av de svenska respondenterna är vidare av den åsikten att den danska delen av regionen har en nedsmutsad miljö och en bristfällig politisk skötsel. Knappt hälften av de svenska beslutsfattarna uppfattar den danska industrin som tekniskt medelmåttig. Samma antal anser området vara i ett stagnerande skede.

Av markeringarna i diagrammets nedre högra fält framgår att mer än hälften av de danska respondenterna uppfattar området som ett ordinärt storstadsområde, vilket inte de svenska respondenterna gör. Man menar också till skillnad från svenskarna att det finns stora rekreationsområden. Likaså bedöms området som expansivt. Ytterligare attribut som de danska, men inte i samma utsträckning de svenska beslutsfattarna, anser stämmer

in på den danska regiondelen är hög lönenivå, tekniskt avancerad industri och många konsultföretag.

De svenska och danska respondenternas uppfattningar om den danska delen av Öresundsregionen är inte lika entydiga som synen på den svenska delen av regionen. *Företagsledarna i Danmark har en genomgående positiv syn på den egna regionhalvan. Företagsledarna i Sverige har en mer blandad inställning till det danska området.* Man talar om området som en intressant levnadsmiljö och ett intressant lokaliseringsområde, samtidigt som andra mer negativt laddade attribut används för att beskriva området. Exempel på de senare är markbrist, få rekreationsområden, exploaterat, nedsmutsad miljö, bristfällig politisk skötsel och tekniskt medelmåttig industri.

Samma fråga som tidigare ställts med avseende på den svenska regiondelen kan ställas även med avseende på den danska, dvs. kan de svenska beslutsfattarnas bild av den danska regionhalvan sägas vara ett psykologiskt hinder för framtida etableringar på andra sidan Öresund. De svenska beslutsfattarnas bild av den danska delen av Öresundsregionen innehåller, som redan nämnts, *flera element med negativ anstrykning.* Det gäller både från bosättnings- och verksamhetssynpunkt. Mot den bakgrunden torde man kunna förmoda att intresset från svensk sida för en etablering inom den danska regiondelen är begränsat. Det skulle således existera en viss psykologisk barriär sett från den svenska sidan av Öresund. Det utesluter inte möjligheten att andra faktorer av mer konkret natur kan bryta denna barriär och skapa förutsättningar för lokaliseringar. Inte minst en *ökad* och nyanserad *information* om möjligheter och förutsättningar i olika delar av Öresundsregionen kan bidra till en sådan utveckling.

22 Befintliga och framtida kontaktsystem[1]

22.1 Inledning

Olika organisationers och befattningshavares kontaktarbete betraktas i detta kapitel som ett *utfall* av de organisatoriska samband, transportmöjligheter och omgivningsbilder som beskrivits i kapitlen 13–21. De tankegångar som ligger bakom detta betraktelsesätt och framställningens disposition har presenterats i anslutning till figurerna 3:2 (s. 47) och 3:3 (s. 49).

Analytiskt inleds framställningen med en beskrivning av kontaktarbetet från olika synpunkter och fortsätter med en analys av hur olika möjligheter och begränsningar i samverkan kan ha lett fram till utfallet. Avslutningsvis berörs olika förändringar som kan påverka kontaktsystemens inriktning och omfattning. Framställningen är summarisk. En utförligare redovisning kommer att lämnas i annat sammanhang (Olander 1978).

22.2 Malmöregionen

22.2.1 *Urval av organisationer*

Malmöregionens *industri* representeras av ett förhållandevis begränsat antal organisationer och organisationsenheter. Sammantaget rör det sig om en enhetsorganisation, två huvudkontor och tre administrativt underordnade enheter. De båda huvudkontoren har 13 administrativt underordnade enheter av olika slag fördelade inom landet och åtta enheter på olika håll i utlandet. De ingår dessutom i koncernsamband av skilda slag, vilket inte är fallet med övriga observerade enheter. *Företagsservice* representeras av två enhetsorganisationer, ett regionkontor och tre underordnade enheter. Såväl regionkontoret som de tre underordnade organisationsenheterna ingår i mycket stora organisationer, vars samtliga enheter befinner sig inom landet. Ingen av organisationerna ingår i någon form av koncernsamband. I framställningen koncentreras intresset till gemensamma drag för detta urval av organisationer och organisationsenheter med tyngdpunkten lagd på skillnader mellan befattningsgrupper som genomför olika arbetsuppgifter inom företagens administration (se kapitel 13, s. 233 ff).

[1] För detta kapitel svarar Lars-Olof Olander.

22.2.2 *Industri*

I tabell 22.1 redovisas industriorganisationernas och deras olika befattningsgruppers regionala fördelning av personkontakter. *Orienteringsgruppen* (se närmare s. 234) omfattar de befattningshavare som främst ägnar sig åt orienterande och avkännande arbetsuppgifter och som har det mest komplicerade informationsutbytet med omgivningen. Det är därför inte förvånande att denna grupp har en mycket begränsad andel kontakter med den egna koncernen eller den egna organisationens olika enheter, ungefär fem procent av samtliga kontakter. Återstående delen faller helt på främmande "externa" organisationer. Den regionala fördelningen av den begränsade mängden egna organisationskontakter är koncentrerad till några få regioner, med tyngdpunkten lagd på utlandet, dock inte på Danmark. Det är uppenbart att det framför allt är utlandslokaliserade enheter inom organisationerna som tilldrar sig denna befattningsgrupps intresse. Även mångfalden av externa kontakter har sina olika andelar förhållandevis koncentrerade regionalt sett. Malmöregionen har en helt dominerande andel, åtföljd av Stockholmsregionen och utlandet med inbördes lika stora andelar. Av utlandsandelen faller en femtedel på Köpenhamnsregionen, medan övriga Danmark saknar andelar.

Planeringsgruppens befattningshavare (s. 235) har arbetsuppgifter som kan sammanfattas med planering, samordning och kontroll. Det är därför helt naturligt att denna grupp har en större andel kontakter med den egna koncernen eller organisationen, ungefär 13 procent av samtliga kontakter. Koncernkontakterna är samlade till ett par regioner, det rör sig ju endast om några få ägda eller ägande organisationer. Däremot har kontakterna inom organisationerna en betydligt mera spridd fördelning, även vid jämförelse med tidigare befattningsgrupp. Främst gäller det de regionala stadsregionerna i landet som vid denna jämförelse fått en påtaglig ökning, medan utlandsandelen minskat i ungefär samma omfattning. Det förefaller alltså vara så att planeringsgruppen i större utsträckning än orienteringsgruppen svarar för organisationskontakterna inom landet, medan det omvända förhållandet gäller för utlandsdelen. Vad gäller de externa kontakterna, skiljer sig dessa inte från den föregående gruppens fördelning på något mera påtagligt sätt. Malmöregionen och det stora flertalet regioner ute i landet har något större andelar, medan Stockholmsregionen och utlandet fått sina andelar minskade. Köpenhamnsregionens andel är ungefär lika stor som för orienteringsgruppen, men utgör här en större del av den totala utlandsandelen, ungefär en tredjedel.

Programgruppen (s. 235) slutligen, är den grupp som skiljer sig mest ifrån de övriga. Arbetsuppgifterna kan karakteriseras som igångsättning, övervakning och uppläggning av den direkta produktionen och distributionen av varor. Andelen kontakter inom den egna koncernen eller organisationen är ungefär densamma som för planeringsgruppen, 10 procent av samtliga kontakter, men fördelningen är annorlunda. Framför allt märks inriktningen på enheter i de allra minsta lokala regionerna i landet och mycket begränsade kontakter med enheter i utlandet. De största skillnaderna gentemot de andra grupperna gäller dock de externa kontakternas regionala fördelning. Här märks framför allt en kraftig koncentration till Malmö-

Tabell 22.1 Malmöregionen. Industriorganisationernas och deras olika befattningsgruppers personkontakter, fördelade på kontrahenternas regionala ursprung. Relativ fördelning

Region Regiongrupp	Orienteringsgrupp			Planeringsgrupp			Programgrupp			Samtliga grupper		
	Koncern	Organisation	Externa	Koncern	Organisation	Externa	Koncern	Organisation	Externa	Koncern	Organisation	Externa
Malmöregionen		14	48		22	51		15	54		18	53
Grannregioner			5			5		8	6		3	5
Stockholmsregionen		14	20		11	16		23	8		15	13
Göteborgsregionen			1		5	2			3		3	2
Regionala stadsregioner			3	75	21	4	100	15	5	80	15	5
Lokala stadsregioner		29	3		26	7		31	22		28	12
Köpenhamnsregionen			4	25		5			1	20		3
Övriga Danmark												
Övriga utlandet		43	16		15	10		8	1		18	7
Summa		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

regionen, dess grannregioner och en mängd lokala stadsregioner (främst Skåne och övriga Sydsverige). Såväl Stockholmsregionen som utlandet har förhållandevis obetydliga andelar i jämförelse med de övriga två grupperna. Köpenhamnsregionen svarar visserligen för hälften av utlandsandelen, men totalt sett för en högst obetydlig andel. Danmark i övrigt saknar mätbar andel, vilket även gäller de övriga två grupperna.

Utfallet som samspel mellan möjligheter och begränsningar

Med all sannolikhet styrs *koncern- och organisationskontakter* huvudsakligen av *administrativa regelsystem* och de egna organisationsenheternas rumsliga fördelning.

De undersökta organisationernas och organisationsenheternas olika befattningsgrupper uppvisar koncern- och organisationskontakter i en varierande omfattning, som väl stämmer överens med teoretiska antaganden om befattningsgruppernas arbetsuppgifter. Deras fördelningar av dessa kontakter svarar också väl mot förväntningar om vilka slag av organisationsenheter som de olika grupperna främst kan ha relationer med och hur dessa organisationsenheter är fördelade i ett regionalt sammanhang.

Köpenhamnsregionens andel av Malmöindustrins koncern- och organisationskontakter är exempelvis mycket begränsad för samtliga befattningsgrupper, i storleksordningen fyra procent, och Danmark i övrigt saknar nämnvärda andelar. Anledningen är att Malmöregionen har begränsade organisatoriska samband med Köpenhamnsregionen och övriga Danmark i jämförelse med den nationella omgivningen. Såväl kontaktarbetet som de bakomliggande organisatoriska sambanden med Köpenhamnsregionen svarar dock för en väsentlig del av utlandsrelationerna.

De s. k. *externa kontakterna,* dvs. kontakter med främmande organisationer i omgivningen, styrs i stor omfattning av omgivningsbilder och transportsystem vid sidan av rena lokaliseringsmönster. Externa kontakter svarar för den helt dominerande delen av de olika befattningsgruppernas kontaktarbete. För varje befattningsgrupp är kontaktarbetets fördelning sådan att den avspeglar fördelningen av de befattningshavare, organisationsenheter och organisationer som de olika grupperna förväntas ha kontakt med. Orienteringsgruppen har exempelvis främst relationer till kolleger inom samma befattningsgrupp, vilka återfinns i huvudkontor och enhetsorganisationer. Planeringsgruppens kontrahenter finns inom regionkontor, enhetsorganisationer och i någon mån inom underordnade enheter, medan programgruppen har merparten av sina kontrahenter inom enhetsorganisationer och underordnade enheter.

Kontakternas fördelningar speglar hur dessa kontrahenter och deras organisationsenheter är lokaliserade i olika delar av omgivningen. Det torde därför stå helt klart att omgivningsstrukturen (se definition på s. 238) har ett väsentligt inflytande på kontaktarbetets inriktning och delvis också på dess omfattning. Det finns dock i de olika befattningsgruppernas fördelningar tecken som tyder på att kontaktarbetets omfattning med olika delar av omgivningen påverkas kraftigt av andra förhållanden. Det är exempelvis uppenbart att den egna regionen, grannregionerna och ett fåtal andra större regioner i landet har "överdimensionerade" andelar av kontakterna, liksom att åtskilliga regioner inom landet och naturligtvis utlandet är förhållandevis "underdimensionerade" i det avseendet. *Köpenhamnsregionen* är ett exempel på det senare förhållandet, som kan vara värt att närmare belysa. Som en del av Malmöregionens omgivningsstruktur erbjuder Köpenhamnsregionen goda kontaktmöjligheter för samtliga befattningsgrupper, men har trots det endast kontaktandelar som varierar från en till fem procent mellan de tre befattningsgrupperna. Mängden befattningshavare och organisationer i Köpenhamnsregionen kan jämställas med mängden i Stockholmsregionen. Trots det har Köpenhamnsregionen endast en femtedel av Stockholmsregionens andel av kontaktarbetet. Vidare har regionen ungefär åtta gånger större mängd befattningshavare än Malmöregionens tre grannregioner tillsammans, men har trots det en lägre andel kontakter än dessa tre regioner hos samtliga befattningsgrupper. Det är egentligen endast i jämförelse med utlandet i övrigt som Köpenhamnsregionen har konkurrenskraftiga kontaktandelar.

Transportsystemet är naturligtvis helt nödvändigt att uppmärksamma i sammanhanget och kan eventuellt utgöra en möjlighet och begränsning som kan förklara variationerna i kontaktarbetets omfattning i olika delar av omgivningsstrukturen. Med avsikt att klarlägga vilken roll transportmöjligheterna spelar i detta sammanhang, har undersökts hur transporttider och kontakter med olika delar av omgivningen kan infogas under inbördes konkurrens i olika individers och befattningsgruppers dagsprogram. Det framgår då mycket klart att transportmöjligheterna inom den egna regionen och till grannregionerna erbjuder stora möjligheter att infoga kontakter med denna del av omgivningen i dagsprogrammen, liksom att vissa större regioner i landet med stora kontaktandelar har goda transportmöjligheter i jämförelse med många andra regioner. På motsvarande

sätt står det klart att transportmöjligheterna till perifera regioner i landet och framför allt i utlandet måste vara en väsentlig förklaring till begränsade kontaktandelar. *Köpenhamnsregionens* begränsade kontaktandel hos olika befattningsgrupper låter sig dock inte förklaras enbart med utgångspunkt ifrån transporttider och transportmöjligheter. Som exempel kan nämnas att inpassning av kontakter med Köpenhamnsregionen mycket starkt påminner om hur befattningshavarna infogar kontakter med grannregionerna i sina dagsprogram. Trots det har Köpenhamnsregionen med en stor mängd befattningshavare och organisationer, som tidigare nämnts, en obetydlig andel i förhållande till dessa regioner med ett begränsat antal befattningshavare. Under alla omständigheter kan Malmöregionens befattningshavare betydligt lättare infoga kontakterna med Köpenhamnsregionen än med exempelvis Stockholmsregionen, som dock har en flera gånger större kontaktandel.

Mot bakgrund av vad som sagts ovan är det tydligt att omgivningsbilderna hos Malmöindustrins befattningshavare måste vara den möjlighet eller snarare begränsning som spelar den största rollen i sammanhanget. *För att vara en "grannregion" till Malmöregionen har bilden av Köpenhamnsregionen kunskapsmässigt oskarpa konturer i de svenska befattningshavarnas medvetande och en mindre positiv framtoning än stadsregionerna i Sverige.*

Den liknar mera bilden av de mest perifera områdena i Sverige än bilden av en världsstad som ligger runt hörnet. Att sedan bilden av Köpenhamnsregionen är mera fullständig än bilderna av övriga regioner i utlandet ändrar inte på det förvånansvärda i situationen.

22.2.3 *Företagsservice*

Tabell 22.2 återger serviceföretagens regionala fördelning av personkontakter, dock inte för skilda befattningsgrupper.

Företagsservicens urval av organisationer och organisationsenheter saknar koncernsamband, som tidigare nämnts, medan däremot vissa enheter ingår i mycket stora organisationer. Den sammanlagda andelen kontakter med egna organisationsenheter uppgår till 11 procent av samtliga kontakter.

Tabell 22.2 Malmöregionen. Serviceföretagens personkontakter, fördelade på kontrahenternas regionala ursprung. Relativ fördelning

Region Regiongrupp	Organisation	Externa
Malmöregionen	21	57
Grannregioner		9
Stockholmsregionen	27	15
Göteborgsregionen	3	2
Regionala stadsregioner	13	2
Lokala stadsregioner	36	10
Köpenhamnsregionen		3
Övriga Danmark		1
Övriga utlandet		1
Summa	100	100

Dessa organisationskontakter är, som framgår av tabellen, förhållandevis jämnt fördelade i landet med hänsyn tagen till regionernas storlek och antal. Utlandet saknar av naturliga skäl kontakter, beroende på att inga undersökta enheter ingår i internationellt uppdelade organisationer.

Vad gäller de externa kontakterna märks i första hand en tydlig lokal och i andra hand en nationell förankring. Malmöregionen och dess grannregioner svarar för en betydligt större andel än vad som var fallet med industrin tidigare. Vid sidan av Stockholmsregionen har övriga regioner i landet inga framträdande andelar. Utlandsdelen är endast hälften så stor som för industrin. Danmark, och då i synnerhet Köpenhamnsregionen, dominerar i denna begränsade andel.

Utfallet som samspel mellan möjligheter och begränsningar

De undersökta organisationsenheternas befattningshavare uppvisar *organisationskontakter* i ungefär samma omfattning som industrin. Skillnaden ligger däri att samtliga kontakter stannar inom landet, beroende på att inga studerade enheter ingår i organisationer med utlandsenheter. I kapitel 14 (s. 241 ff) framgick för ett större urval organisationer att utlandslokaliserade enheter var mycket sällsynta företeelser. Följaktligen förefaller det vara en rimlig slutsats att Malmöregionens serviceföretag har helt obetydliga organisationskontakter med såväl *Köpenhamnsregionen* som övriga utlandet.

Vad beträffar de *externa kontakterna* kan utfallet tolkas på ungefär samma sätt som för industrin. Även här torde omgivningsbilderna vara av större betydelse än transportsystem och omgivningsstruktur. Ett förhållande som talar för omgivningsbildernas betydelse i detta sammanhang är exempelvis att den begränsade kontaktandelen med *Köpenhamnsregionen* trots allt är större än övriga utlandsandelar. Företagsservice är som konsultverksamhet sannolikt i ännu högre grad än industrin beroende av befattningshavarnas allmänna kunskap om förhållanden i den ekonomiska omgivning de arbetar i. Detta kan vara en förklaring till det begränsade kontaktutbytet med utlandet i övrigt.

22.3 Köpenhamnsregionen

22.3.1 *Urval av organisationer*

Köpenhamnsregionens *industri* representeras av sammantaget nio organisationer eller organisationsenheter. Av dessa är fem s. k. enhetsorganisationer och fyra huvudkontor. Ingen av de undersökta enheterna är underordnade huvudkontor utanför Köpenhamnsregionen. Huvudkontoren har tillsammans 25 administrativt underordnade enheter på olika håll i landet och sex i utlandet. Två enhetsorganisationer och två huvudkontor ingår i koncerner med omfattande samband i såväl Sverige som i övriga utlandet.

Företagsservice representeras i sin tur av två enhetsorganisationer och tre huvudkontor. De senare har sex organisationsenheter inom landet och

två i utlandet, och ingår dessutom i koncerner av olika slag. Även här koncentreras intresset till gemensamma drag för detta urval av organisationer och organisationsenheter.

22.3.2 *Industri*

Tabell 22.3 återger industriorganisationernas och deras olika befattningsgruppers regionala fördelning av personkontakter. *Orienteringsgruppens* befattningshavare har, till skillnad från sina kolleger i Malmöföretagen, betydligt större andel kontakter med den egna koncernen och de egna organisationsenheterna, ca 30 procent av samtliga kontakter. Dessa kontakter domineras emellertid helt av koncerndelen, medan de egna organisationsenheterna svarar för en andel som är ungefär den samma som för Malmökollegerna. Anledningen är att Köpenhamnsregionen representeras av fler enhetsorganisationer och huvudkontor och av färre underordnade enheter. De förstnämnda enheterna i urvalet ingår i omfattande internationella koncernsamband.

Den regionala fördelningen av koncernkontakter uppvisar en relativt begränsad del för exempelvis Malmöregionens vidkommande, men desto större andel för Sverige i övrigt. Organisationskontakterna stannar helt inom landet, vilket är en aning förvånande. Visserligen har Danmark de flesta underordnade enheter i organisationer som styrs från Köpenhamnsregionen, men utlandet saknar som tidigare nämnts inte enheter i urvalet.

Det stora flertalet s. k. externa kontakter har en fördelning vars huvuddrag känns igen från Malmöregionens motsvarande befattningsgrupp. Köpenhamnsregionens andel dominerar påtagligt, och grannregionernas kontaktandel är helt identisk med den i Malmögruppens fördelning. Däremot förefaller beroendet av regioner ute i landet vara mindre för Köpenhamns vidkommande, naturligtvis beroende på regionens mycket stora dominans i den nationella omgivningen. De s. k. subnationella respektive regionala stadsregionerna har inga särskilt framträdande kontaktandelar. I likhet med Malmöregionens befattningsgrupp har utlandet en mycket stor andel. Sveriges andel är här ungefär lika stor som Danmarks var när det gällde Malmöindustrins kontakter (se ovan).

Planeringsgruppens befattningshavare har kontakter med koncern och organisation i en betydligt mindre omfattning än orienteringsgruppen, ungefär 12 procent av samtliga kontakter (jfr andelen för motsvarande svenska grupp). Den regionala bilden av dessa kontakter avviker inte nämnvärt från orienteringsgruppens. Däremot märks en del olikheter då det gäller externa kontakter. Främst framstår Köpenhamnsregionen och dess närmsta omgivning som helt dominerande. Tillsammans med sina grannregioner svarar Köpenhamnsregionen för nästan 70 procent. Samtliga regioner eller regiongrupper ute i landet har mindre andelar jämfört med föregående fördelning. Den största skillnaden gäller emellertid utlandskontakterna som här är betydligt färre. Samtidigt kan man notera att Sveriges andel är större i förhållande till utlandet i övrigt, även om det totalt sett rör sig om små andelar, i synnerhet vad gäller Malmöregionen.

Avslutningsvis för industrin skall *programgruppens* kontaktarbete beröras något. Kontakterna med den egna koncernen och de egna organisationerna

Tabell 22.3 Köpenhamnsregionen. Industriorganisationernas och deras olika befattningsgruppers personkontakter, fördelade på kontrahenternas regionala ursprung. Relativ fördelning

Region Regiongrupp	Orienteringsgrupp			Planeringsgrupp			Programgrupp			Samtliga grupper		
	Koncern	Organisation	Externa	Koncern	Organisation	Externa	Koncern	Organisation	Externa	Koncern	Organisation	Externa
Köpenhamnsregionen		18	44			60		13	72		7	64
Grannregioner			5			8			9			8
Subnationella stadsregioner		46	8		50	6		47	4		48	5
Regionala stadsregioner		9	2			4		7	2		4	3
Lokala stadsregioner		27	15		50	8		33	7		41	8
Malmöregionen	5		3	20		1	11		1	15		1
Övriga Sverige	36		3	40		5	37		2	38		4
Övriga utlandet	59		20	40		8	52		3	47		7
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

är något färre än för planeringsgruppen, ca 10 procent av totalantalet kontakter (jfr även här med motsvarande svenska grupp). Den regionala bilden uppvisar här samma drag som för planeringsgruppen, fast är ännu skarpare i konturerna. De externa kontakterna domineras helt av Köpenhamnsregionen och dess grannregioner. Mer än 80 procent av kontakterna gäller denna del av Danmark. Den mest påtagliga minskningen berör utlandet, där dock Sverige ökar sin del av en totalt sett mycket begränsad andel.

Utfallet som samspel mellan möjligheter och begränsningar

De undersökta organisationernas och organisationsenheternas tre befattningsgrupper har *koncern- och organisationskontakter* i en varierande omfattning, som stämmer väl överens med kollegernas i Malmöregionen. Undantag är dock orienteringsgruppens befattningshavare som har en större mängd koncernkontakter, mycket beroende på att regionen representeras av fler enhetsorganisationer och huvudkontor än Malmöregionen. De tre befattningsgruppernas fördelningar av dessa kontakter stämmer tämligen väl överens med den regionala fördelningen av de olika slags organisationsenheter som de var och en främst kan antas ha relationer med. Skillnaden mellan grupperna är dock inte särskilt påfallande, sannolikt beroende på att organisationer i Danmark i regel är mindre än i Sverige med avseende på antal enheter, och att dessa enheter inte är lika specialiserade med hänsyn till olika arbetsuppgifter. Olika befattningsgrupper i Köpenhamnsregionen har därför i stor omfattning kontakter med samma enheter inom de egna organisationerna, och följaktligen likartade regionala fördelningar av kontakterna.

Malmöregionens andel av Köpenhamnsindustrins *koncern- och organisationskontakter* är mycket begränsad för samtliga befattningsgrupper, i

storleksordningen fyra procent (jfr. samma andel för Malmöorganisationernas enheter i Köpenhamnsregionen tidigare). Däremot har Sverige i övrigt betydligt större andelar. Anledningen är att Köpenhamnsregionen har begränsade organisatoriska samband med Malmöregionen, både i jämförelse med den nationella och internationella omgivningen. De organisatoriska sambanden med Sverige i övrigt är emellertid betydande, oavsett om man jämför dem nationellt eller internationellt.

De *externa kontakterna* svarar för den helt dominerande delen av de olika befattningsgruppernas kontakter. Kontaktarbetet för varje befattningsgrupp är även här sådant att det generellt avspeglar fördelningen av de befattningshavare, organisationsenheter och organisationer som de olika grupperna kan antas ha kontakter med. Vidare skall samma fråga ställas som tidigare för Malmöregionens industri, nämligen om det i de olika befattningsgruppernas fördelningar finns tecken som tyder på att de påverkas av andra förhållanden än sådana som hänger samman med omgivningsstrukturen (definition s. 238). Det är uppenbart att den egna regionen och grannregionerna har påtagligt "överdimensionerade" andelar av kontakterna. Däremot är det inte lika uppenbart som för Malmöregionens vidkommande att vissa regioner ute i landet är "överdimensionerade" eller "underdimensionerade" i det avseendet. Frågan är om *Malmöregionens* kontaktandel är "underdimensionerad" på samma sätt som den totala utlandsandelen naturligtvis alltid är i relation till de potentiella kontaktmöjligheter som där finns. Man bör då komma ihåg att Malmöregionens befattningshavare och organisationer är ett mycket mera begränsat inslag i Köpenhamnsindustrins omgivningsstruktur, än vad Köpenhamnsregionens är för Malmöindustrins. Malmöregionens industri kan storleksmässigt jämföras med någon av Danmarks subnationella regioner. Om man i det sammanhanget jämför dessa regioners enskilda kontaktandelar med Malmöregionen, förefaller Malmöregionens andel visserligen något "underdimensionerad", men inte särskilt påtagligt. I jämförelse med Köpenhamnsregionens egentliga grannregioner är dock Malmöregionens andel relativt svag.

Mot bakgrund av vad som sagts ovan förefaller det som om Köpenhamnsindustrins begränsade kontakter med Malmöregionen till en stor del beror på att den utgör ett mycket begränsat inslag i Köpenhamnsregionens omgivningsstruktur. Att trots detta kontaktandelen kan uppfattas som något "underdimensionerad" kan till en del bero på transporttider och transportmöjligheter, men sannolikt mest på ett begränsat kunskapsinnehåll i den del av de danska befattningshavarnas omgivningsbild som omfattat Malmöregionen. Däremot torde de danska befattningshavarnas attityder till Malmöregionens näringsliv inte vara en förklaring eftersom den tidigare redovisats som positiv (kapitel 21).

22.3.3 *Företagsservice*

Tabell 22.4 visar den regionala fördelningen av serviceföretagens personkontakter, dock inte för olika befattningsgrupper. Trots att tre av de undersökta organisationsenheterna är huvudkontor med sex organisationsenheter inom landet och två i utlandet, redovisar studerade befattnings-

havare inga kontakter med dessa enheter. Endast externa kontakter avspeglar sig därför i tabellen.

I likhet med Malmöregionens företagsservice uppvisar Köpenhamnsregionens motsvarande verksamheter en mycket större lokal förankring än respektive regioners industri. Här rör det sig dock i det senare fallet om extremt höga kontaktandelar för den egna regionen och grannregionerna tillsammans. Utlandsandelen är som för Malmöregionens serviceföretag betydligt mindre än för industrin. De enskilda utlandskontakterna fördelar sig egendomligt nog på exakt samma sätt för de båda regionerna, dvs. för Köpenhamn faller andelarna i första hand på Malmöregionen och Sverige och i andra hand på utlandet i övrigt. För Malmöregionen var motsvarande ordning Köpenhamnsregionen, Sverige och övriga utlandet.

Tabell 22.4 Köpenhamnsregionen. Serviceföretagens personkontakter, fördelade på kontrahenternas regionala ursprung. Relativ fördelning

Region Regiongrupp	Organisation	Externa
Köpenhamnsregionen		80
Grannregioner		5
Subnationella stadsregioner		2
Regionala stadsregioner		1
Lokala stadsregioner		7
Malmöregionen		3
Övriga Sverige		1
Övriga utlandet		1
Summa		100

Utfallet som samspel mellan möjligheter och begränsningar

De undersökta serviceorganisationerna redovisar, som nyss nämnts, inga *koncern- och organisationskontakter,* trots att en del av dem bevisligen ingår i nationellt och internationellt uppbyggda organisationer. Vad slutligen gäller de *externa kontakterna* märks framför allt att Köpenhamnsregionens serviceföretag har en större kontaktandel med Malmöregionen än industriorganisationerna. Eventuellt kan detta faktum tolkas så att serviceorganisationernas befattningshavare har en kunskapsmässigt bättre bild av den svenska sidan än deras kolleger inom industriorganisationerna. Vidare märks att Malmöregionens andel är större än andelen för Sverige i övrigt och övriga utlandet, vilket på samma sätt som för Malmöregionens befattningshavare kan tolkas som att individernas allmänna kunskap om förhållandena i den ekonomiska omgivning de arbetar i är av stor betydelse för denna verksamhet.

22.4 Kommentar

Det kan konstateras att *Malmöregionens och Köpenhamnsregionens administrativa verksamheter har ett kontaktutbyte med varandra som är begränsat*

i förhållande till vad som kan anses vara potentiellt möjligt. Malmöregionen förefaller därvidlag utnyttja sina potentiella möjligheter något sämre än Köpenhamnsregionen. Frågan är om en fast förbindelse över Öresund i det södra läget eventuellt kan ändra dessa förhållanden. En sådan förändring av transportmöjligheterna mellan de två regionerna kommer att medföra obetydliga förändringar av transporttiden, men den ger en ökad frihet i den tidsmässiga inpassningen av kontaktarbetet genom övergången från färdmedelskombinationen bil–flygbåt–bil till enbart bil som färdmedel. *De förändringar i transportmöjligheterna som en fast förbindelse kommer att ge torde emellertid inte ensamma kunna påverka kontaktutbytet mellan regionerna i nämnvärd omfattning. För att en ökning av kontakterna över sundet skall komma till stånd måste en förändring av omgivningsbilden inträffa.* Sådana förändringar kan genomföras på många sätt. Det är inte uteslutet att en broförbindelse på sikt kan förändra befattningshavares kunskaper om och attityder till varandras regioner. Man bör dock komma ihåg att om de studerade företagens kontaktutbyte med grannlandet ökar i framtiden, kan detta leda till att kontakterna med den egna nationella omgivningen minskar i motsvarande omfattning.

En mycket viktig fråga i detta sammanhang gäller *Öresundsregionen i ett internationellt perspektiv.* Den har behandlats utförligt både från transportsynpunkt (kapitlen 16, 17 och 18) och i samband med studier av företagsledares omgivningsbilder (kapitel 20). I en utredning av fasta förbindelser över Öresund finns det därvid särskild anledning att peka på den stora skillnaden mellan Malmö och Köpenhamn i fråga om möjligheter att upprätthålla utlandskontakter. *Med dagens transportmöjligheter över Öresund och den nuvarande lokaliseringen av Öresundsregionens storflygplats framstår Malmö som perifert men Köpenhamn däremot som ganska centralt i det europeiska kontaktlandskapet.* Fasta förbindelser över Öresund medför emellertid att Malmöregionens position i detta kontaktlandskap förbättras avsevärt, medan Köpenhamnsregionens position förblir tämligen oförändrad.

Sammanfattningsvis torde en fast förbindelse över Öresund i första hand vara av betydelse för Malmöregionens internationella kontaktutbyte med Europa som helhet. Köpenhamnsregionens internationella relationer med denna del av omgivningen påverkas däremot i mycket liten utsträckning. Först i andra hand och på sikt kommer en fast förbindelse att leda till ökat kontaktutbyte mellan Malmöregionen och Köpenhamnsregionen. Anledningen är att en fast förbindelse i sig inte medför sådana påtagliga förbättringar att kontaktutbytet omedelbart ökar. En påtaglig förbättring av kunskaperna om grannregionen på andra sidan Öresund är helt nödvändig i sammanhanget.

Del V
Förväntningar och bedömningar

23 Företagens bedömningar[1]

23.1 Enkät till företag i Skåne

23.1.1 *Syfte*

Del III i denna huvudrapport har ägnats en beskrivning av danska och svenska produktionssystems uppbyggnad, olika distributionsformer och distributionsprinciper samt kvantitativa beräkningar av lokaliseringsförutsättningarna för olika typer av verksamheter från transportkostnadssynpunkt. Beräkningar har gjorts av hur integrationsmöjligheter, transportkostnader och transporttider rent objektivt förändras av en utbyggnad av fasta Öresundsförbindelser enligt olika alternativ.

I del IV anlades till en början motsvarande synsätt på styrande och administrerande verksamheter. Således kartlades den befattningsuppsättning och de organisatoriska arrangemang som omger företag. Vidare studerades kontaktmöjligheterna på regional, nationell och internationell nivå. *I slutet* av del IV presenterades studier baserade på annorlunda synsätt. I s k omgivningsbildsstudier kartlades danska och svenska beslutsfattares syn på sin internationella och regionala omgivning. Dessa undersökningar baserades på djupgående intervjuer och kunde endast ägnas ett litet antal utvalda befattningshavare i nyckelpositioner.

Det inledande kapitlet i denna del av huvudrapporten kan i flera avseenden ses som ett komplement till ovan nämnda studie av omgivningsbilder. Denna kompletterande studie har kommit att kallas *förväntningsstudien* och är till skillnad från omgivningsbildsstudien *bred och översiktlig*. Samtidigt är förväntningsstudien mer inriktad på frågan hur företagen på danska och svenska sidan av Öresund bedömer sin *framtid* i en situation med fasta förbindelser över Öresund.

Förväntningsstudien kan ses som en *opinionsundersökning*. Att bedöma framtida beteenden *enbart* på basis av en sådan undersökning är knappast möjligt. Förväntningsstudien måste ses som ett komplement till övriga studier i denna rapport och endast tolkas som en ingrediens i en större helhet. Det är således företagens bedömningar och förväntningar som behandlas i detta kapitel. I ett följande kapitel riktas uppmärksamheten mot hur enskilda hushållsmedlemmar bedömer sin framtida situation.

[1] För detta och nästa kapitel svarar Ann-Catherine Åquist och Ola Jonsson.

23.1.2 *Urvalsprinciper*

Data har samlats in genom postenkäter. Till ca 500 företag i Skåne skickades frågeformulär tillsammans med introduktionsbrev och en bakgrundsbeskrivning till undersökningen. Intervjuundersökningar med representanter för ett så stort antal företag ansågs inte möjliga att genomföra. Till saken hör också att övriga delprojekt gjort materialinsamlingar och genomfört intervju- och enkätundersökningar på i flera fall samma företag, varför dessa inte kunde belastas med en omfattande intervjuundersökning.

Enkäten är indelad i fyra avsnitt. I de två första efterfrågades vissa *bakgrundsdata* (storlek, regional uppdelning m m) samt uppgifter om den *interaktion* (handelsutbyte, personkontakter) företaget har i dag, framför allt med Danmark. Dessutom ombads företagen ange eventuella *hinder för interaktion* med Danmark. I det tredje avsnittet fanns öppna (ostrukturerade) frågor om *för- och nackdelar* med etablerandet av fasta förbindelser över Öresund. Det sista avsnittet berörde förväntade effekter på det egna företagets försäljnings- och inköpsrelationer med Danmark, på produktionsinriktning, samt på lokalisering av företagets verksamheter.

De *variabler* som studerats och i olika kombinationer ställts mot varandra är följande:

Läge (Kommun, A-region)
Branschtillhörighet (enligt SNI[1])
Regional uppdelning av företaget
Försäljning till och inköp från Danmark, övriga Norden, övriga utlandet
Personkontakter i Danmark
Viktigaste hinder för interaktion med Danmark
För- och nackdelar med fasta förbindelser
KM- respektive HH-ledens betydelse för det egna företaget
Förväntad försäljning till Danmark
Förväntade inköp från Danmark
Förändrad produktionsinriktning
Förväntad lokalisering av företagsenheter
Förväntad koncentration av företagets verksamheter

I den resultatredovisning som följer har endast de samband mellan variabler som bedömts tillföra rapporten väsentlig information medtagits och kommenterats. I huvudsak är undersökningen upplagd så att företagens situation i dag (kontaktmönster, handel etc) skall kunna jämföras med de förväntningar de uttrycker inför framtiden. Målsättningen har dessutom varit att få med de sysselsättningsmässigt tunga företagen, att få enheter som är representativa för näringslivets sammansättning i Skåne och att få en god geografisk täckning av landskapet. Följande *urvalskriterier* har gällt:

1 Vissa näringar har ansetts vara av mindre intresse för förväntningsstudien och därför lämnats utanför: Jordbruk, skogsbruk, jakt och fiske, Gruvor och mineralbrott, El-, gas-, värme- och vattenförsörjning samt Offentlig förvaltning och andra tjänster. Dessutom har ur andra näringar uteslutits Detaljhandel, Restaurang- och hotellverksamhet, Post- och telekommunikationer samt Bank-, finans- och försäkringsverksamhet.

[1] Standard för svensk näringsgrensindelning.

2 Inom övriga näringar och grupper har *alla* arbetsställen med minst 200 anställda medtagits.
3 Alla näringsgrupper (4-siffernivå) med minst 25 arbetsställen i Skåne har plockats fram.
4 I nästa steg har en undersökning gjorts av dessa arbetsställens fördelning på olika kommuner.
5 I ett sista steg har sedan ett urval av arbetsställen med minst 10 anställda gjorts ur olika näringsgrupper och kommuner i proportion till gruppernas och kommunernas sysselsättningsmässiga storlek.

Svarsfrekvensen är 65 procent, vilket ansetts vara tillfredsställande för denna typ av undersökning. Det är i första hand mindre företag och arbetsställen som fallit bort, vilket framgår av att de 35 procent av arbetsställena som inte besvarat enkäten fullständigt står för endast 18 procent av sysselsättningen bland de tillfrågade enheterna. När det gäller den geografiska täckningen finns det en tendens till att svarsfrekvensen sjunker med stigande avstånd från Malmö och Helsingborg.

En rundringning till de företag som inte besvarat enkäten visar att den viktigaste orsaken till bortfallet tycks vara uppfattningen att företagets svar saknade intresse då det inte kommer att påverkas av fasta förbindelser över Öresund. De företag som tillhör bortfallet har huvudsakligen en snävt avgränsad lokal marknad och en även i andra avseenden lokalt inriktad produktion.

23.1.3 *Omfattning*

Sammanlagt har 353 företag i Skåne besvarat enkäten. Det bör därvid observeras att flera av dessa företag har mer än ett arbetsställe inom Skåne. Eftersom förväntningsstudien gäller företagens bedömningar har enkäten gått till huvudkontoren för de företag som är regionalt uppdelade.

Tabell 23.1 visar företagens fördelning på A-regioner. När det gäller regionalt uppdelade organisationer är det fråga om huvudkontorets lokalisering, om detta ligger inom Skåne. Ligger huvudkontoret utanför Skåne, gäller lokaliseringen den enhet inom landskapet, där den som besvarat enkäten har sin arbetsplats. Det är nästan genomgående en högt uppsatt tjänsteman som gjort detta. Tabell 23.2 visar samma företags fördelning på näringsområde, medan tabell 23.3 visar fördelningen på storleksklasser.

Tabell 23.1 Företagens fördelning på A-regioner

A-region	Antal företag	Procentuell fördelning
Malmö/Lund/Trelleborg	161	46
Helsingborg/Landskrona	94	27
Eslöv	14	4
Ystad/Simrishamn	19	5
Kristianstad	25	7
Hässleholm	27	8
Ängelholm	13	4
Summa	353	101

Tabell 23.2 Företagens fördelning på näringsområden

Näringsområde	Antal företag	Procentuell fördelning
31 Livsmedelsindustri	40	11
32 Textil- och beklädnadsindustri	13	4
33 Trävaruindustri	22	6
34 Massa-, pappers- och pappersvaruindustri	24	7
35 Kemisk industri, petroleum-, gummivaru-, plast- och plastvaruindustri	37	10
36 Jord- och stenvaruindustri	33	9
37 Järn-, stål- och metallverk	8	2
38 Verkstadsvaruindustri	63	18
50 Byggnadsindustri	20	6
61 Partihandel	31	9
71 Samfärdsel	43	12
83 Uppdragsverksamhet	19	5
Summa	353	99

Tabell 23.3 Företagens fördelning på storleksklasser

Antal anställda	Antal företag	Procentuell fördelning
10– 49	142	40
50– 99	68	19
100–199	47	13
200–499	62	18
500–999	20	6
1000–	14	4
Summa	353	100

Genom att välja ut alla företag med över 200 sysselsatta och genom att dessa företag visat sig ha en hög svarsprocent blir de stora företagen klart överrepresenterade. Detta behöver dock inte ses som en nackdel utan ökar snarare "vikten" av det inkomna materialet genom att de största och tyngsta företagen, sysselsättningsmässigt sett, finns representerade.

Totalt svarar företagen i undersökningen för ca 72 000 sysselsatta, vilket motsvarar 23 procent av den totala sysselsättningen inom de näringar som finns representerade i undersökningen. Hälften av företagen i undersökningen är icke uppdelade företag, dvs. man har endast ett arbetsställe i företagets organisation. Vidare har 80 procent av företagen alla sina arbetsställen inom landets gränser. Ca 20 procent har något eller några arbetsställen utomlands, 11 procent av företagen har ett eller flera arbetsställen i Danmark.

23.2 Dagens situation

23.2.1 *Handel och personkontakter*

Av de 353 skånska företag som ingår i enkätundersökningen har, som framgår av tabell 23.4, närmare hälften i dag ingen *försäljning* till Danmark. Närmare hälften gör heller inte några *inköp* där. Det är i dag endast en ringa del av de skånska företagen som har mer betydande delar av sin handel med Danmark. I grova drag har de skånska företagens handel med Danmark ungefär samma omfattning som deras handel med övriga nordiska länder tillsammans. De skånska export- och importföretagen handlar främst med länder utanför Norden.

Den marknadsbild som kan tecknas för de företag som ingår i enkätundersökningen stämmer väl överens med den bild som i inledningen till denna rapport tecknades för de drygt 200 största företagen i Malmö A-region (se s. 34). De skånska företagens handel berör i dag i första hand den egna regionen. I andra hand berörs grannregionerna inom det egna landet och därefter områden kring Mälaren och andra delar av Sverige. De större företagen i Skåne har mer handel med Danmark än de mindre, som är mer inriktade på en lokal marknad både på försäljnings- och inköpssidan. Däremot förefaller företagens lokalisering inom Skåne sakna betydelse för handelns inriktning.

Tabell 23.4 De skånska företagens försäljning till och inköp från Danmark

Procent av företagens totala försäljning och inköp som berör Danmark	Försäljning		Inköp	
	Antal företag	Procentuell andel	Antal företag	Procentuell andel
0	162	46	164	47
0,1– 2	55	16	69	20
3 – 5	66	19	49	14
6 – 10	43	12	27	7
11 – 15	9	3	11	3
16 – 20	3	1	15	4
21 – 30	6	2	7	2
31 – 40	2	0,6	2	0,6
41 – 50	2	0,6	0	
51 –100	1	0,3	4	1
Uppgift saknas	4	1	2	0,6
Summa	353	101	353	99

De 353 skånska företagens *personkontaktmönster* stämmer helt överens med de mönster som tidigare tecknats för enskilda företag och andra organisationer i sydvästra Skåne (se s. 35 och 381 ff). Över 25 procent av företagen har inga direkta personkontakter på den andra sidan Öresund. Mer än 60 procent av de skånska företagen har mindre än 10 kontakter per år med danska kontrahenter. De företag som har många kontakter med Danmark är främst sådana som har egna arbetsställen på båda sidor om sundet.

23.2.2 *Hinder för interaktion*

I undersökningen ombads företagen ange de viktigaste orsakerna till den ringa interaktion mellan näringslivet på den danska och svenska sidan av Öresund som påvisats i tidigare undersökningar (se kapitel 2 i denna rapport). Företagens syn på denna fråga framgår av tabell 23.5.

Av de 353 tillfrågade företagen har 20 procent inte markerat något hinder för interaktion. Av enkäterna framgår att bland dessa företag finns två skilda kategorier. Den ena har omfattande handel och kontakter med Danmark och upplever inte att det finns några påtagliga hinder för interaktion. Den andra består av små företag med huvudsakligen lokala marknadsområden. Dessa upplever inte heller några hinder, då handel och kontakter med Danmark överhuvud taget aldrig varit aktuella för deras vidkommande.

Företagen ombads rangordna de olika hindren för handelsutbyte och kontakter. Som framgår av tabellen, anser närmare hälften av de skånska företagen att *marknadsförhållanden* är den viktigaste orsaken till bristen på handel och kontakter över Öresund. Det innebär att inte mindre än 60 procent av de företag som angett att det finns hinder anser att marknadsfrågor är den viktigaste orsaken. Med marknadsförhållanden avses marknadens storlek och sammansättning, konkurrensförhållanden och relationer till alternativa marknadsområden. Av enkätundersökningen, liksom av andra undersökningar i denna rapport, torde man kunna dra slutsatsen att många skånska företag anser den danska marknaden vara förhållandevis ointressant. Den är för liten och även i andra avseenden mindre lockande. Företag som vill exportera vänder sig i första hand till de stora marknadsområden som finns på kontinenten och i Västeuropa. Danmark hoppar man i många fall över.

Av de 353 företagen anger endast 14 procent att *transportsvårigheter* i dag utgör det viktigaste hindret för interaktion mellan Öresundsregionens båda delar. Åtta respektive sju procent pekar på *handelsavtal och tullbestämmelser* samt *bristen på information* om marknads- och näringslivsförhållanden på andra sidan Öresund som viktigaste hinder. *Juridiska restriktioner* och *språksvårigheter* upplevs som viktiga hinder av ett fåtal.

Den näst viktigaste orsaken till det ringa handelsutbytet och de få kontakterna mellan Skåne och Själland anser företagen vara *brist på information*. Osäkerheten om situationen på andra sidan sundet är hos många stor. Marknadsförhållanden, handelsavtal och tullbestämmelser upplevs som näst viktigaste hinder av ett betydligt mindre antal.

Sista kolumnen i tabell 23.5 visar det antal markeringar företagen gjort för olika former av hinder utan hänsyn till den rangordning som finns dem emellan. Denna summering visar stor dominans för marknadsförhållanden som orsak till bristande interaktion. Därefter följer bristen på information, transportsvårigheter, handelsavtal och tullbestämmelser i nu nämnd ordning.

Bedömningarna av orsakerna till Öresundshandelns litenhet varierar inte nämnvärt mellan den grupp av företag som i dag har handelsutbyte med Danmark och den som inte har det. Det finns dock ett påtagligt undantag. Ju mer handel företag har med Danmark, desto betydelsefullare anses

Tabell 23.5 De skånska företagens syn på hindren för interaktion med Danmark

Hinder	Viktigast		Näst viktigast		Tredje viktigast		Antal markeringar utan hänsyn till rangordning
	Antal företag	Procentuell andel	Antal företag	Procentuell andel	Antal företag	Procentuell andel	
Marknadsförhållanden	168	48	47	13	21	6	236
Brist på information	23	7	75	21	40	11	138
Transportsvårigheter	49	14	28	8	38	11	115
Handelsavtal, tullbestämmelser	29	8	43	12	35	10	107
Juridiska restriktioner	8	2	25	7	35	10	68
Språksvårigheter	4	1	8	2	12	3	24
Uppgift saknas	72	20	127	36	172	49	
Summa	353	100	353	99	353	100	

transportsvårigheterna vara. Företag som i dag har sin verksamhet förlagd till både Danmark och Sverige anser i större utsträckning än andra att handelsavtal och tullbestämmelser är betydelsefulla.

23.3 Företagens syn på fasta förbindelser över Öresund

I enkätundersökningen ombads företagen att utifrån sina egna utgångspunkter ange för- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund. Som underlag för bedömning bifogades en kartskiss som visade alternativa fasta förbindelser för väg- och järnvägstrafik över sundet, en storflygplats på Saltholm eller Kastrup samt en fast förbindelse över Stora Bält. Samtidigt ombads företagen att bedöma olika utbyggnadsalternativ med hänsyn till det egna företagets läge i Skåne samt att bedöma de sannolika konsekvenserna för den egna verksamheten i fråga om produktionens omfattning, inriktning och lokalisering.

23.3.1 *Alternativen*

Företagen ställdes inför två alternativ. En bedömning av fler alternativ ansågs inte möjlig att göra inom ramen för en postenkät. Första alternativet avsåg en järnvägstunnel i läget Helsingör-Helsingborg (HH-leden). Det andra alternativet var en bro i kombination med tunnel för biltrafik mellan Köpenhamn och Malmö (KM-leden). I bägge alternativen förutsattes samtidigt en fast förbindelse över Stora Bält och en storflygplats antingen på Kastrup eller på Saltholm.

Företagens svar på denna fråga låter sig grupperas på två sätt. Antingen kan företagen fördelas efter om de anser att fasta förbindelser enligt olika alternativ "har betydelse" eller "saknar betydelse" för den egna verksamheten, eller också kan de grupperas med hänsyn till om de föredrar det ena eller det andra alternativet.

Tabell 23.6 De skånska företagens bedömningar av alternativa fasta förbindelser över Öresund

	Procentuell andel av företagen	
	KM-leden	HH-leden
Har betydelse	14	3
Saknar betydelse	86	97
Summa	100	100

Tabell 23.6 visar klart att en mycket stor del av de 353 skånska företag som tillfrågats anser att fasta förbindelser över Öresund saknar betydelse för den egna verksamheten. En järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg är bara betydelsefull för tre procent av de studerade företagen i Skåne. Inte ens företagen i Helsingborgsområdet anser en järnvägsförbindelse med Danmark som betydelsefull. Av spontana reaktioner i frå-

geformulären kan man dock se att ett alternativ med en fast förbindelse i form av biltunnel eller vägbro mellan Helsingör och Helsingborg sannolikt skulle ha bedömts på annat sätt.

Ca 14 procent av de skånska företagen tror att en vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö kommer att påverka den egna verksamheten. I detta fall kan man tydligt se att företagen i sydvästra Skåne har större förväntningar än företagen i andra delar av Skåne.

Av de företag som inte anser sig bli påverkade av fasta förbindelser *föredrar* 73 procent KM-leden, 27 procent HH-leden. Uppslutningen kring KM-leden är så gott som fullständig i Malmö, Eslövs och Ystads A-regioner, medan bilden är mer splittrad i andra områden, även i Helsingborgs A-region.

Som man kunde vänta sig, anser de företag som uppfattar transportsvårigheter som hinder för interaktion att en utbyggnad av KM-leden kommer att få betydelse för utvecklingen i Skåne. Däremot anser de företag som pekat på t. ex. handelshinder inte att de fasta förbindelserna kommer att spela någon roll för deras egen verksamhet i framtiden.

23.3.2 *Effekter på försäljning och inköp*

Att i mera exakta termer bedöma hur fasta förbindelser över Öresund i kombination med en fast förbindelse över Stora Bält och en storflygplats i framtiden kan tänkas påverka den egna verksamhetens omfattning och inriktning, måste anses vara en närmast omöjlig uppgift. I stället ombads företagen att bedöma effekten på t. ex. den egna försäljningen och de egna inköpen till och från Danmark i mycket grova termer. Alternativen var ingen förändring, svag ökning och stark ökning. Resultaten framgår av tabell 23.7.

Tabell 23.7 Fasta förbindelsers inverkan på försäljning och inköp. Svenska företags förväntningar

	Försäljning		Inköp	
	Antal företag	Procentuell andel	Antal företag	Procentuell andel
Ingen uppgift	3	1	3	1
Ingen förändring	208	59	230	65
Svag ökning	108	31	95	27
Stark ökning	34	10	25	7
Summa	353	101	353	100

Av 353 företag lämnade tre ingen uppgift på denna fråga. Omkring 60 procent tror inte att deras handel med Danmark kommer att förändras i en framtid med fasta förbindelser. I runt tal 30 procent tror på en svag ökning. Endast ungefär 10 procent räknar med en stark ökning.

Den tydligaste skiljelinjen i materialet går mellan den hälft av företagen som i dag har handelsutbyte och kontakter med Danmark och den hälft som inte har det. Detta framgår av tabell 23.8.

Tabell 23.8 Försäljning i dag och förväntad försäljning till Danmark

Dagens försäljning	Förväntad försäljning			
	Ingen förändring %	Svag ökning %	Stark ökning %	Totalt antal företag
Ingen export	81	16	3	110
Ingen export till Danmark	76	18	6	162
Export till Danmark	45	41	13	187
Totalt	59	30	10	349

De som redan i dag handlar med Danmark och har personkontakter på andra sidan Öresund tror i stor utsträckning att både försäljning och inköp till och från Danmark kommer att öka svagt och i vissa fall starkt, om fasta förbindelser byggs i Öresundsregionen. De som tror på en stark ökning är samtidigt de som i dag har det största utbytet med Danmark. De som i dag inte har något handelsutbyte eller några kontakter tror så gott som genomgående inte alls att fasta förbindelser kommer att påverka verksamheten.

23.3.3 *Effekter på produktionsinriktning och lokalisering*

Av 353 företag har endast tre angett att fasta förbindelser över Öresund kan få till följd att de ändrar sin produktionsinriktning.

De skånska företagen har också tillfrågats om de tror att fasta förbindelser i framtiden kommer att påverka företagens lokaliseringsmönster. Mer exakt gällde det att bedöma huruvida företagen skulle kunna tänkas flytta någon eller några av sin befintliga anläggningar – t. ex. huvudkontor, lager, tillverkningsenheter, service, marknadsföring etc. – eller om de skulle kunna tänkas etablera nya enheter av detta slag i andra lägen än de nuvarande.

Företagen bedömer de fasta förbindelsernas lokaliseringseffekter som mycket måttliga. Av 353 företag tror 323 inte på några som helst lokaliseringsförändringar, medan 30 företag tror att 51 av deras enheter kan komma att omlokaliseras eller nyetableras på sätt som närmare redovisas i tabell 23.9.

Ingen tror att bro och tunnel kommer att verka direkt frånstötande. Flyttning eller etablering av i första hand service och marknadsföring samt lager närmare ett brofäste eller en tunnelmynning tror man kan komma att bli aktuellt i åtta fall. Mera anmärkningsvärt är att 20 enheter antas bli omlokaliserade till eller nyetablerade i Köpenhamnsregionen i en situation med fasta förbindelser, en bedömning som dock stämmer väl överens med resultaten av de teoretiska beräkningar som tidigare presenterats (se särskilt s. 219 ff). Ytterligare 15 enheter kan tänkas bli lokaliserade till andra delar av Danmark och åtta till utlandet i övrigt. En närmare undersökning av de 43 enheter som kan förväntas bli lokaliserade utanför Sverige visar försäljning och expansion som en följd av fasta förbindelser. I ett läge med sådana förbindelser tänker man sig att etablera i första

Tabell 23.9 Omlokaliseringar och nyetableringar av enheter som en följd av fasta förbindelser över Öresund. Svenska företags förväntningar

Lokaliseringsförändring	Företagsledning, administration	Tillverkning	Lager	Service, marknadsföring, forskning, produktutveckling	Totalt
Närmare någon av de fasta förbindelserna	1	1	2	4	8
Längre från någon av de fasta förbindelserna	–	–	–	–	–
Till andra delar av Sverige (utanför Skåne)	–	–	–	–	–
Till Köpenhamnsregionen	2	1	6	11	20
Till andra delar av Danmark	1	3	7	4	15
Till utlandet i övrigt	1	1	2	4	8
Summa enheter	5	6	17	23	51

hand lagerenheter samt service- och marknadsföringsenheter på den danska sidan av Öresund, sannolikt bl. a. beroende på att Danmark tillhör den gemensamma marknaden. Samtidigt bedömer man det som troligt att den egentliga tillverkningen och företagsledningen kommer att stanna kvar på den svenska sidan av Öresund.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att den enkätundersökning som genomförts inte tyder på att företagen i Skåne kommer att utöva ett ökat tryck på t. ex. markresurserna i sydvästra eller nordvästra Skåne som en följd av fasta förbindelser över Öresund. Snarare ger materialet antydningar om att en del av de skånska företagens expansion i framtiden kommer att ske utanför Sverige. I ett senare avsnitt kommer de danska företagens reaktioner på enkätundersökningen att redovisas.

23.3.4 *För- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund*

Avslutningsvis kan nämnas att det i enkäten till skånska företag fanns en s. k. öppen fråga. Företagen ombads att räkna upp tänkbara fördelar och tänkbara nackdelar med fasta förbindelser över Öresund, i kombination med en fast förbindelse över Stora Bält och en storflygplats på Saltholm eller Kastrup. Bland de *fördelar* som fritt räknas upp dominerar helt de som har att göra med förbättrade transportmöjligheter. Godstransporterna till Danmark och kontinenten sätts främst följda av synpunkter på förbättrade möjligheter att nå Öresundsregionens storflygplats. Bland *nackdelarna* sätts konkurrensen från Danmark och kontinenten i första rummet därefter effekterna av fasta förbindelser på den fysiska miljön i Skåne.

Bedömningarna av för- och nackdelar med fasta förbindelser tycks inte variera i nämnvärd omfattning mellan olika branscher. Däremot är det tydligt att *större företag främst ser fördelar medan de mindre är rädda för ökad konkurrens.* Lokaliseringen inom Skåne tycks inte påverka bedömningarna. Däremot är dagens handelsutbyte med Danmark och företagens nuvarande kontaktmönster betydelsefulla i sammanhanget. De företag som i dag har

handel med och kontakter i Danmark ser främst fördelar med en utbyggnad av fasta förbindelser över Öresund. Det är t. o. m. så att ju mer handel och ju fler kontakter, desto fler och mer betydelsefulla anses fördelarna vara. De som däremot inte handlar med Danmark och inte har några kontakter på andra sidan sundet ser i mycket mindre utsträckning några fördelar med bro- och tunnelbyggen. I stället skjuts olika nackdelar, särskilt de som gäller ökad konkurrens, i förgrunden.

23.4 Enkät till företag på Själland[1]

23.4.1 *Urvalsprinciper*

Den danska enkätundersökningen genomfördes i två steg. I det första steget gjordes *telefonintervjuer*, där några inledande frågor ställdes. Efter överenskommelse utskickades sedan en *postenkät* till företagen. Postenkäten är disponerad på liknande sätt som den svenska, förutom vissa frågor om bakgrundsdata som i danska undersökningen noterades vid telefonintervjuerna. Ett första frågekomplex berör dagens situation. En annan grupp av frågor gäller betydelsen av fasta förbindelser för företagen i allmänna termer, som fördelar och nackdelar m. m. Slutligen ställs mer konkreta frågor om påverkan på försäljning till och inköp från Sverige, lokalisering av verksamheter etc.

De *variabler* som studerats och i olika kombinationer ställts mot varandra är följande:

Branschtillhörighet
Regional uppdelning
Försäljning till och inköp från Sverige
Personkontakter i Sverige
Hinder för handeln med Sverige
Betydelsen av Öresundsförbindelser (för- och nackdelar)
Förväntad försäljning till Sverige
Förväntade inköp från Sverige
Förväntad lokalisering av företagsenheter

Liksom i den svenska undersökningen redovisas i fortsättningen endast de variabelsamband som bedöms vara av speciellt intresse för denna rapport. Analysen koncentreras till en jämförelse mellan företagen och deras situation i dag (handel, handelshinder m. m.) och de förväntade effekter som företagen angivit som en följd av de fasta förbindelserna.

Urvalet av danska företag har gjorts av Danmarks Statistik som tagit fram ett antal företag bland momsregistrerade verksamheter i Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner samt Frederiksborgs, Köpenhamns och Roskilde amter (se figur 1:2 och tabell 1.1, s. 19).

Urvalskriterium har varit storlek uttryckt i antal sysselsatta (nedre gräns: sex sysselsatta), och man har valt ett antal företag i varje storleksklass som är proportionellt mot det totala antalet företag i klassen. En viss överrepresentation av större företag har dock medvetet skett för att motverka den mycket sneda storleksfördelningen bland de själländska företagen.

[1] För enkät och materialinsamling har marknadskonsulent Sigurd Bennike svarat.

Vidare har urvalet kompletterats med ett fåtal icke momsregistrerade serviceverksamheter, främst banker och försäkringsbolag. Bland dessa tillkommande verksamheter har de största valts ut.

Bortfallet i den danska undersökningen är något större än i den svenska. Liksom på svenska sidan valdes 500 företag ut för undersökning. Redan vid telefonintervjun nekade ett hundratal företag att medverka. Den oftast förekommande motiveringen var att frågorna var helt ointressanta för företaget, beroende på att man inte hade några kontakter med Sverige och knappast strävade efter sådana. Samma motivering har tidigare påvisats hos en del av de svenska företagen. Totalt kom 297 svar in vilket ger en svarsprocent på 60 procent. Den svenska svarsprocenten var, som nämnts, 65 procent.

23.4.2 *Omfattning*

De 297 danska företag som ingår i undersökningen är starkt koncentrerade till Köpenhamn. Hälften av företagen finns i "inre Köpenhamn" medan ytterligare en tredjedel är belägna i de västliga och nordliga förstäderna (tabell 23.10).

Tabell 23.10 Företagens geografiska fördelning

Område	Antal företag	Procentuell fördelning
Inre Köpenhamn	149	50
Nordliga förstäder	33	11
Västliga förstäder	55	19
Nordsjälland	35	12
Roskilde/Köge	25	8
Summa	297	100

På grund av denna koncentration, som i stort sett motsvarar hela näringslivets fördelning på Själland, har det geografiska läget uteslutits som undersökningsvariabel.

Tillverkningsindustrin dominerar kraftigt i urvalet. Av de 297 företagen tillhör 232 denna näring. Denna kraftiga dominans beror huvudsakligen på de urvalsprinciper som använts men också på en högre svarsbenägenhet hos dessa företag än hos övriga. (Se vidare tabell 23.11).

I den vidare analysen har huvudsakligen tillverkningsindustrin som helhet studerats i förhållande till andra näringsgrenar. Administration har ej medtagits i analysen av näringsgrenstillhörighetens betydelse, eftersom endast två företag representerar denna näringsgren i undersökningen.

Storleksmässigt domineras urvalet av små företag. Nästan hälften har mindre än tjugo sysselsatta (tabell 23.12). Fördelningen förklaras av de urvalsprinciper som använts.

Tabell 23.11 Företagens fördelning på branscher

Bransch	Antal företag	Procentuell fördelning
Levnedsmidler	12	4
Tobak, sukker	1	0
Braendsel	5	2
Toilet-, medicinske artikler	27	9
Plast, gummi. laeder	10	3
Trae, papir	48	16
Tekstil	12	4
Keramiske produkter	48	16
Maskiner	61	21
Transportmidler	4	1
Optik, våben, musikinstrument	4	1
Rådgivning	19	6
Transport	6	2
Bygge, anlaeg	21	7
Handel	17	6
Administration	2	1
Summa	297	99

Tabell 23.12 Företagens fördelning på storleksklasser

Antal sysselsatta	Antal företag	Procentuell fördelning
6– 19	141	47
20– 49	62	21
50– 99	29	10
100–199	17	6
200–499	16	5
500–	19	6
Uppgift saknas	13	4
Summa	297	99

Drygt 25 procent av företagen har en eller flera filialer, medan knappt 10 procent själva är filialenheter. Filialerna har stor spridning både inom och utom landets gränser. Noterbart är att endast 24 företag har filialer i Sverige och att knappt en tredjedel av dessa filialer finns i Skåne, medan huvuddelen är placerade i mellersta Sverige.

23.5 Dagens situation

23.5.1 *Handel och personkontakter*

I tabell 23.13 finns en sammanställning av de själländska företagens *handel* med Sverige[1].

Tabell 23.13 De själländska företagens försäljning till och inköp från Sverige

Procent av företagens totala försäljning och inköp som berör Sverige	Försäljning		Inköp	
	Antal företag	Procentuell andel	Antal företag	Procentuell andel
0	191	64	181	61
0,1– 10	71	24	65	22
11 – 25	20	7	24	8
26 – 50	6	2	19	3
51 –100	–	–	9	3
Uppgift saknas	9	3	9	3
Summa	297	100	297	100

Tabellen visar klart att de själländska företagens handel med Sverige är av samma ringa omfattning som de skånska företagens handel med Själland. Drygt 60 procent av de själländska företagen har ingen handel med Sverige. Mer omfattande handel har bara några få procent.

De själländska företagen är betydligt mer lokalt inriktade än de skånska företagen, vilket är naturligt med tanke på den starka koncentrationen av befolkning och verksamheter till Själland och speciellt östra delarna därav. För att täcka in motsvarande marknad måste de skånska företagen söka avsättning för sina produkter inom ett omland som sträcker sig långt utanför den egna regionen.

Slutligen några ord om direkta *personkontakter*. De själländska företagen har få direkta kontakter med svenska företag. Kontakterna i denna riktning är både absolut och relativt av mindre omfattning än motsvarande kontakter i motsatt riktning.

23.5.2 *Hinder för interaktion*

I den danska undersökningen ombads företagen ange de viktigaste hindren för en ökad handel med Sverige (jfr. den svenska undersökningen i tabell 23.6). Svaren på de danska enkäterna finns sammanställda i tabell 23.14.

Eftersom varje företag kunnat ange mer än ett hinder överstiger procentsumman 100. Som synes anser mer än hälften av de själländska företagen att det i dag *inte* föreligger några hinder för handelsutbyte med Sverige. I övrigt föreligger det en väsentlig skillnad mellan de danska (tabell 23.14) och de svenska företagens (tabell 23.6) uppfattning. De danska företagen framhåller starkare än de svenska transportsvårigheternas betydelse, medan de svenska i högre grad pekar på marknadsförhållanden och brist på information.

[1] Det danska materialet har inte sammanställts enligt samma principer som det svenska, vilket förklarar de skillnader som finns mellan tidigare tabeller och dem som nu följer.

Tabell 23.14 De själländska företagens syn på hindren för interaktion med Sverige

Hinder	Procentuell andel av företagen som markerat olika alternativ
Inga hinder	53
Transportsvårigheter	21
Marknadsförhållanden	12
Handelsavtal	9
Bristande information	5
Språksvårigheter	2
Andra förhållanden	7
Ingen uppgift	10

Det är tillverkningsindustrin på Själland som främst ser hinder för handeln med Sverige. Det är samma näring som också ser transportsvårigheterna som ett viktigt hinder. För både transport-, byggnads- och handelsföretag är marknadsförhållandena det klart viktigaste hindret. Noterbart är också att inte något av företagen inom rådgivning nämner bristande information som viktigt hinder. Bland de svenska företagen var det denna informationsbrist som starkast betonades av företag med uppdragsverksamhet.

När det gäller de danska företagens syn på handelshinder måste skillnaderna i uppfattning mellan de företag som i dag har handelsutbyte med Sverige och de som inte har det betecknas som små. Det finns dock ett påtagligt undantag. Företag som i dag har handelsutbyte med Sverige framhåller handelsavtalens och handelshindrens stora betydelse. Slutligen kan nämnas att danska företag, som har verksamhet i Sverige, i mindre utsträckning ser några hinder för handel över Öresund än de som saknar erfarenhet av sådan verksamhet.

23.6 Företagens syn på fasta förbindelser över Öresund

I enkäten ombads företagen på Själland att bedöma betydelsen av fasta förbindelser över Öresund respektive Stora Bält. Förutsättningarna var desamma som i den svenska undersökningen, dvs. en situation med fasta förbindelser för väg- och järnvägstrafik över Öresund enligt olika alternativ samt en förbindelse över Stora Bält. En ytterligare förutsättning var utbyggnad av en storflygplats på Saltholm eller Kastrup. Samtidigt efterfrågades förväntade effekter på företagens egna verksamheter när det gällde handelns omfattning med Sverige och lokaliseringen av olika typer av enheter.

23.6.1 *Alternativen*

De danska företagens bedömningar av alternativa fasta förbindelser över Öresund kan inte direkt jämföras med de svenska företagens ovan redovisade omdömen. I den danska undersökningen har man nämligen valt

att formulera frågorna om de fasta förbindelserna annorlunda än i den svenska, och att genomgående koppla samman Öresundsförbindelserna med frågor om en fast förbindelse över Stora Bält.

Av de 297 företag som ingår i undersökningen anser 127 att fasta förbindelser över Öresund enbart eller i kombination med en bro över Stora Bält och en flygplats på Saltholm kommer att få betydelse för det egna företagets verksamhet. Det betyder att 57 procent av de själländska företagen anser att fasta förbindelser kommer att sakna betydelse. Liksom på svensk sida anses KM-leden få större effekter på företagens verksamhet än HH-leden.

Tabell 23.15 De själländska företagens bedömningar av alternativa fasta förbindelser över Öresund

Svarsalternativ	Procentuell andel av företagen
HH-leden betydelsefull	8
KM-leden betydelsefull	19
Kombinationen Öresundsförbindelser, Stora Bältbron och flygplats på Saltholm betydelsefull	15
Öresundsförbindelserna saknar betydelse	57
Ingen uppgift	1
Summa	100

Det kan i detta sammanhang nämnas att danska företag anser att en fast förbindelse över Stora Bält kommer att få en stor betydelse oavsett om Öresundsförbindelserna byggs ut eller ej. Ca 50 procent av de tillfrågade företagen anser att Stora Bältbron är betydelsefull oberoende av andra etableringar.

Betydelsen av Öresundsförbindelserna skiftar mellan olika grupper av företag. Det är framför allt företag som i dag har försäljning till Sverige som förväntas påverkas, huvudsakligen positivt, medan företag utan försäljning till Sverige i betydligt mindre utsträckning tror att Öresundsförbindelserna kommer att få någon betydelse. Man kan också skönja en tendens till att betydelsen av förbindelserna ökar med ökande försäljningsandel. Sambanden mellan inköp från Sverige och betydelsen av Öresundsförbindelserna uppvisar ett likartat mönster.

Slutligen finns det skillnader i fråga om förväntningar mellan företag i olika branscher. Transportföretagen tror på framtida effekter av fasta förbindelser, främst ökad efterfrågan på transporttjänster och ökad konkurrens. Även handelsföretagen anser de fasta förbindelserna betydelsefulla. Företag inom företagsservice (rådgivning) och byggnadsföretag tror inte på några betydelsefulla effekter annat än i själva byggnadsskedet.

23.6.2 *Effekter på försäljning och inköp*

Även när det gäller undersökningen av hur företagen bedömer effekten av fasta förbindelser på försäljning och inköp, är det sådana skillnader mellan utformningen av den svenska och danska studien att inga direkta jämförelser kan göras. I den danska undersökningen registreras t. ex. bara förväntningarna för företag som redan i dag har handelsutbyte med Sverige.

Av de danska företag som i dag har handelsutbyte med Sverige tror i runt tal 80 procent på oförändrat handelsutbyte eller svag ökning av försäljning och inköp, om fasta förbindelser byggs över Öresund. Ca 10 procent tror på stark ökning, medan några tror på minskning eller avstått från att lämna uppgift. Man kan inte se något samband mellan företagens storlek och förväntningarnas karaktär, vilket inte heller var fallet i den svenska undersökningen. Skillnader i branschtillhörighet spelar tydligen heller ingen roll.

23.6.3 *Lokaliseringseffekter*

De danska företagen ställdes inför frågan huruvida de kunde tänkas flytta befintliga anläggningar som t. ex. lager, marknadsföringsenheter m. m. eller nylokalisera enheter som en följd av de fasta förbindelserna. Liksom i den svenska undersökningen är det endast ett mindre antal företag på Själland som tror på lokaliseringsförändringar. De lokaliseringsförändringar som förväntas framgår av tabell 23.16 som liksom tidigare visar *enheter* inte företag (jfr tabell 23.9, s. 403).

Endast 29 enheter (administration, lager m. m.) förväntas bli omlokaliserade eller nyetablerade. Tjugo av dessa tjugonio enheter beräknas lokaliseras närmare någon av de fasta förbindelserna. Ingen enhet förväntas flytta bort från dessa. Endast sex enheter kan tänkas bli lokaliserade i Skåne.

Som tidigare nämnts, väntar sig en handfull svenska företag att flytta över verksamheter till Köpenhamn. Danska företag kommer däremot sannolikt inte att flytta över motsvarande verksamheter till Skåne. Varken svenska eller danska företag kommer således enligt förväntningsstudien att utöva ökat tryck på markresurserna i Skåne som en direkt följd av fasta förbindelser. I den mån någon effekt på företagens lokaliseringar kommer att märkas, blir den synlig i Köpenhamnsregionen.

Resultaten avslöjar inga nämnvärda variationer i sambanden med variabler som branschtillhörighet, handel med Sverige m. m. Materialet är dock så litet att man inte kan dra särskilt långtgående slutsatser. Sammanfattningsvis kan man emellertid påstå att *de fasta förbindelserna beräknas påverka de danska företagens lokaliseringar i ännu mindre grad än de svenska företagens.*

Tabell 23.16 Omlokaliseringar och nyetableringar av enheter som en följd av fasta förbindelser över Öresund. Danska företags förväntningar

Lokaliseringsförändring	Företagsledning, administration	Tillverkning	Lager	Service, marknadsföring, forskning, produktutveckling	Totalt
Närmare någon av de fasta förbindelserna	3	6	7	4	20
Längre ifrån någon av de fasta förbindelserna	–	–	–	–	–
Till andra delar av Danmark (utanför huvudstadsregionen)	–	–	1	–	1
Till Skåne	–	1	1	4	6
Till andra delar av Sverige	1	–	–	1	2
Till utlandet i övrigt	–	–	–	–	–
Summa enheter	4	7	9	9	29

23.7 Sammanfattning

Varken de skånska eller de själländska företagen handlar i någon större utsträckning med sitt grannland. Medan ungefär hälften av de skånska företagen överhuvudtaget inte har några handelsförbindelser med Danmark, är motsvarande siffra för företagen på Själland nästan två tredjedelar. Denna ringa interaktion har också kunnat påvisas i flera andra undersökningar som ingår i denna rapport. Den första reaktionen är att det föreligger olika typer av hinder för handel och kontakter.

Hur ser då företagen i Öresundsregionen på dessa hinder? För *de skånska företagen* är s. k. marknadsförhållanden det i särklass viktigaste hindret för handeln med Danmark. Näst viktigaste hinder synes bristande information vara. Transportsvårigheter nämns i mindre utsträckning. Det mest framträdande draget hos *de själländska företagen* är att mer än hälften menar att det inte föreligger några hinder för det egna företaget. Samtidigt menar man dock att hindren för näringslivet i stort i allmänhet är betydligt större. Till skillnad från de skånska företagen uppfattar man transportsvårigheter som det viktigaste hindret.

En förklaring till den ringa interaktionen som framkommit i enkätsvaren, men även i analysen av bortfallet, är många företags utpräglat lokala inriktning. Typexemplen är i detta fall små hantverk, åkerier, cementgjuterier m. m. För dessa företag kan förbindelserna mellan Danmark och Sverige i princip förbättras hur mycket som helst utan att man varken kan eller vill förändra sin marknadsbild. Vidare är de exporterande företagen inriktade på betydligt större marknadsområden än Öresundsregionen. Det gäller särskilt de danska företagen. Hur ändras då i framtiden företagens situation, om Danmark och Sverige förenas med fasta förbindelser?

Flertalet tror inte på några förändringar. Den minoritet som tror på förändringar framhåller följande. Allmänt sett kan det konstateras att de förväntade effekterna nästan uteslutande uppfattas som positiva för företagen. En mycket liten grupp, någon eller några procent bland företagen, menar dock att de fasta förbindelserna huvudsakligen kommer att medföra nackdelar. Mest framträdande är förväntan om en *ökad konkurrens* särskilt då hos de skånska företagen.

De danska företagen är betydligt mindre intresserade av Öresundsförbindelser än av en förbindelse över Stora Bält. Det viktigaste för företagen på Själland är att via en Stora Bältbro lättare nå övriga delar av Danmark samt få en länk till kontinenten. Intresset riktar sig främst *från* Sverige *mot* kontinenten. Företagen ser heller ingen nämnvärd koppling mellan Öresundsförbindelserna och en Stora Bältbro.

Bland de svenska företagen kan man konstatera en nästan total brist på intresse för en järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. En vägtrafikförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn är däremot betydligt mer attraktiv, utan att därför anses vara särskilt viktig för det stora flertalet företag.

Mera direkta effekter på företagens försäljnings- och inköpsrelationer väntas i relativt liten utsträckning. I runda tal är det nio av tio företag i den svenska undersökningen som inte förväntar sig någon förändring eller endast en mindre förändring. I den danska undersökningen finns inte material som direkt kan ge en motsvarande uppgift, men undersökningen i sin helhet tyder på en liknande inställning hos de själländska företagen.

De företag som har förväntningar att förändra sin handel med Danmark är främst de företag som redan i dag har förbindelser med Danmark. Vad som förväntas hända är att företag med redan etablerade handelsrelationer kommer att stärka dessa. Företag som i dag är utan kontakter med Danmark tror inte heller att man kommer att etablera sådana i framtiden. Man kan skönja två typer av effekter. För det första kan man tala om en förbättringseffekt på de relationer som redan finns idag, innebärande att transporter, personkontakter m. m. underlättas. Det behöver dock inte nödvändigtvis medföra att handeln ökar i någon högre grad (se bl. a. den höga procentuella andelen som anger "svag ökning"), utan kan i stället innebära att kostnaderna av olika slag för upprätthållandet av relationerna kan sänkas. För det andra kan man tala om en tröskeleffekt, vilken innebär att företagen uppfattar sin situation som radikalt förändrad i ett läge med fasta förbindelser. Denna grupp av företag är mycket liten.

Fasta förbindelsers inverkan på företagens lokaliseringsmönster förväntas bli marginell. De danska företagen förväntas påverkas i betydligt mindre utsträckning än de svenska. Materialet tyder inte på att det föreligger risk för ökat tryck på markresurserna i Skåne som en följd av fasta Öresundsförbindelser. Det är framförallt till Köpenhamnsregionen som företagen på båda sidor om sundet förväntas lokalisera olika typer av verksamheter, mest rör det sig om lager och s. k. serviceenheter, medan både företagsledning och produktion inte väntas påverkas nämnvärt.

24 Hushållens bedömningar

24.1 Enkät till hushåll i Skåne

24.1.1 *Syfte*

I del II av denna rapport finns en serie analyser av hushållens möjligheter att nå service och arbetsplatser och att göra fritidsresor inom Öresundsregionen. Analysen gällde både dagens situation och hypotetiska situationer med en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö och en annan mellan Helsingör och Helsingborg. Efter dessa undersökningar av hushållens yttre möjligheter och handlingsramar vidtog studier av hur enskilda individer uppfattar sin situation. Några undersökningar presenterades i syfte att belysa olika människors kunskaper om och attityder till sin omgivning.

Detta kapitel kan ses som ett komplement till tidigare studier av människors kunskaper om och attityder till omgivningens utbud av service, arbetsplatser och rekreation. Till skillnad från de tidigare undersökningarna syftar emellertid studierna i detta kapitel till en *bedömning av framtiden*. Olika grupper av individer har ombetts ge uttryck för sina förväntningar inför och bedömningar av en situation med fasta förbindelser över Öresund.

Det är således fråga om samma typ av *opinionsundersökning* som den i föregående kapitel, men som här kommer att ägnas enskilda individer i deras egenskap av hushållsmedlemmar.

Det bör redan från början göras klart, att det är mycket svårt för enskilda människor att uttala sig om en framtida situation. De flesta kanske inte alls har haft anledning att begrunda frågan om fasta Öresundsförbindelser från sin egen privata utgångspunkt. I det privata perspektivet kan frågan förefalla perifer. Det är därför klart att *de resultat som redovisas i detta kapitel måste tolkas med stor försiktighet*. Syftet med undersökningarna är *inte* att dessa ensamma skall kunna läggas till grund för prognoser (jfr s. k. "marknadsundersökningar"). Det är snarare fråga om en slags "omgivningsbildsstudier i framtidsperspektiv". Resultaten bör hela tiden ställas i relation till och jämföras med övriga studier som redovisas i denna rapport.

24.1.2 *Uppläggning och omfattning*

Data har insamlats genom postenkäter som sänts till 1 000 personer bosatta i Skåne. Med enkäterna följde information om undersökningens syfte. En-

käten är indelad i fyra avsnitt. Det första berör *serviceutnyttjande och friluftsliv i dag* både i Sverige och Danmark. En andra avdelning tar upp frågor om vilka *förväntade effekter* fasta förbindelser kan få på svenskars serviceutnyttjande och friluftsliv i Danmark. Dessutom berörs *attityder* till situationer där den utfrågade antas arbeta eller bo i Danmark. I ett tredje avsnitt efterfrågas vilka för- och nackdelar individerna ser i en eventuell utbyggnad av fasta förbindelser över Öresund. Slutligen ombedes respondenterna ge *bakgrundsuppgifter* som utbildning, sysselsättning etc. *Analysen av de insamlade uppgifterna koncentreras till en jämförelse mellan dagens beteende och förväntat beteende.* Bland de viktigaste variablerna mot vilka förväntningarna ställs finns dagens kontakter med Danmark.

För att i *urvalet* få med olika lägen och ortstyper valdes ett tjugotal orter, spridda i Skåne. Dessa representerar storstäder (Malmö), regioncentra (Helsingborg, Lund, Kristianstad), regiondelscentra (Eslöv, Landskrona, Trelleborg, Ystad, Ängelholm, Hässleholm) och lokala centra (Höganäs, Hörby, Sjöbo, Skurup, Staffanstorp, Svalöv, Bromölla, Båstad, Klippan, Osby, Simrishamn). Indelningen grundar sig på den folkmängd och den servicenivå orterna har.

Urvalet består som nämnts av 1 000 individer. Orterna representeras i urvalet proportionellt mot befolkningstalen. Dock har en lägsta gräns för delpopulationerna satts till tjugo individer, vilket innebär att de minsta orterna är något överrepresenterade i urvalet. För varje ort har urvalet skett slumpmässigt bland alla personer mellan 16 och 70 år.

Bortfallet är, som man kunde vänta sig med tanke på enkätens storlek, ganska stort. Av 1 000 utskickade enkäter återkom 436 i bearbetningsbart skick, dvs. 44 procent. Skillnaderna i svarsprocent mellan olika A-regioner är inte särskilt stora. De svarandes ålder, utbildning, antal barn, sysselsättning etc. visar samma variation och fördelning som motsvarande personuppgifter hos totalbefolkningen i Skåne. Enkäterna skickades ut i oktober 1976 och undersökningen avslutades i början av januari 1977.

24.2 Dagens situation

24.2.1 *Att utnyttja service i Sverige*

För att få en bakgrund till förväntat serviceutnyttjande har en fråga ställts i enkäten om hur ofta olika typer av service utnyttjas i dag. Frågan är formulerad "när besökte ni senast följande typer av service". Valet av servicetyper har gjorts med tanke på vilka typer som kan tänkas utnyttjas i Danmark (se tabell 24.1). Eftersom materialet är mycket stort, kan svaren räknas om till besöksfrekvenser.

Hur ofta man utnyttjar olika typer av service har beskrivits i andra undersökningar. Materialet i ett delbetänkande till låginkomstutredningens levnadsnivåundersökning[1] är redovisat så att det i grova drag kan jämföras med denna undersökning. Utnyttjandefrekvenser för bio, teater, konserter, muséer och utställningar är något högre i tabell 24.1 än i låginkomstutredningen. Av den senare framgår att dessa servicetyper utnyttjas oftare

[1] Agneta Lundahl, *Fritid och rekreation*. Utkast till kap 11 i betänkande om svenska folkets levnadsförhållanden. Stockholm 1971.

Tabell 24.1 Servicebesök i Sverige

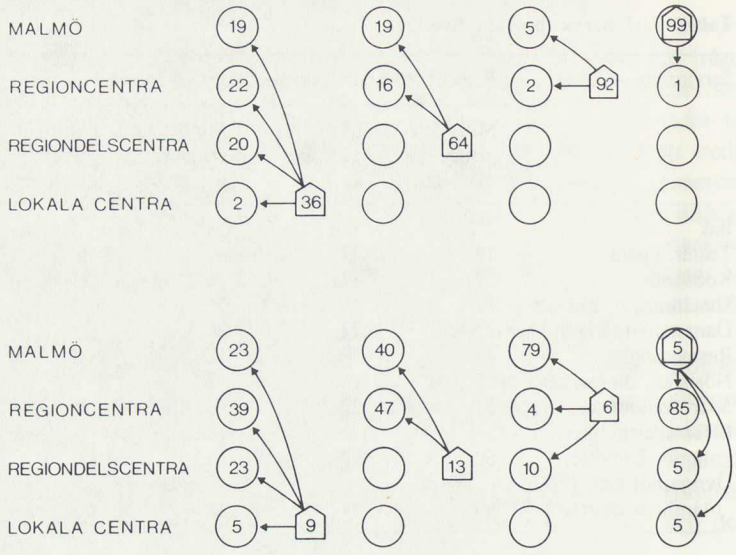
Servicetyp	Procentuell andel personer som gör besök					
	Minst en gång i månaden	Minst en gång per år	Mindre än en gång per år	Aldrig besökt	Ingen uppgift	Summa
Bio	25	27	38	4	6	100
Teater, opera	12	27	44	12	6	101
Konserter	7	14	36	35	8	100
Utställningar, museer	17	45	26	6	6	100
Dansställen, jazzklubbar	27	22	30	15	6	100
Restauranger	43	37	12	3	5	100
Nöjesfält, djurparker	5	45	41	4	6	101
Sportevenemang	23	22	33	16	7	101
Livsmedelsbutiker utanför hemorten	60	22	11	3	4	100
Övriga butiker utanför hemorten	60	24	10	2	4	100

av befolkningen i storstadsområdena än i mindre städer och på landsbygden. En stor andel av de som ingår i tabell 24.1 är bosatta i Malmö storstadsområde, vilket kan förklara de högre utnyttjandefrekvenserna.

Fasta förbindelser kommer att göra Köpenhamn mer tillgängligt för en stor del av Skånes befolkning. För att försöka förutse vilken dragningskraft Köpenhamn som serviceort kan tänkas få i framtiden, är det av vikt att konstatera, i vilka ortstyper man utnyttjar servicen i dag. Intressant är då att se hur pass uppbundet serviceutnyttjandet är i den ortshierarki som finns i Skåne. Om man besöker annan ort än hemorten, besöker man då orter närmast högre upp i ortshierarkin, eller hoppar man över en eller flera nivåer i denna hierarki?

Denna fråga har studerats närmare och som exempel har valts biobesök. För dessa besök är hemorten förstahandort för de flesta som bor i Malmö eller i regionala centra, medan hemorten inte alls dominerar på samma sätt för orter längre ner i hierarkin, regiondelscentra och lokala centra. Dessa orters besöksmönster kan åskådliggöras på det sätt som redovisas i figur 24:1, där hemorterna är markerade med husliknande tecken, besöksorterna med cirklar. Figuren visar hur personer bosatta på mindre orter ofta "hoppar över" en eller två nivåer i ortshierarkin, medan t. ex. Malmöborna sällan besöker någon annan ort än hemorten för att gå på bio. Individer bosatta i regioncentra har huvudsakligen Malmö som andrahandsort. Som framgår av figuren, sker "överhoppning" i ortshierarkin även vad gäller andrahandsorten för individer bosatta i regiondelscentra och lokala centra.

På samma sätt har ett flertal serviceutbud studerats och undersökningarna har visat att mönstret med en viss överhoppning i ortshierarkin återkommer. Man kan därför anta att vissa serviceresor som i dag går till t. ex. Malmö i en framtid med fasta förbindelser kan tänkas gå till Köpenhamn etc.



Figur 24:1 Besöksorter (cirklar) i första hand (övre figuren) och besöksorter i andra hand (nedre figuren) för personer bosatta i olika ortstyper (husliknande tecken). Siffrorna anger procent.

24.2.2 *Friluftsliv i Sverige*

I enkäten finns en fråga om hur många gånger man de senaste sex månaderna har bedrivit vissa typer av friluftsaktiviteter utanför hemorten. Frågan berör endast de friluftsaktiviteter som man har ägnat sig åt under *en dag* eller *ett veckoslut* (aktiviteter under semesterresor är inte medräknade). Det är främst i detta tidsperspektiv vi menar att fasta förbindelser över Öresund kan vara av intresse. De friluftsaktiviteter som finns medtagna i enkäten är bad, camping, fiske, strövtåg i naturen, utomhussporter och vistelse i sommarstuga.

Som framgår av tabell 24.2, ägnar sig de tillfrågade personerna i Skåne (sammanlagt 436) i ringa utsträckning åt friluftsaktiviteter utanför den egna bostadsorten under en dag eller ett veckoslut. När man vid enstaka tillfällen ägnar sig åt friluftsliv är det bad och strövtåg i naturen som lockar mest.

Ovan nämnda låginkomstutredning (se not 1, s. 414) redovisar högre frekvenser friluftsliv än tabell 24.2. Detta torde hänga samman med att först-

Tabell 24.2 Friluftsliv i Sverige juni–november 1976

Aktivitet	Procentuell andel personer som idkat friluftsliv följande antal gånger under de senaste sex månaderna						
	0	1–5	6–10	11–20	21–30	30–	Summa
Bad	79	8	7	4	2	1	101
Camping	96	3	0,3	0,3			100
Fiske	94	4	1	1			100
Strövtåg i naturen	76	10	6	4	2	0,5	99
Utomhussport	90	4	2	3	1	1	101
Besök vid sommarstuga	86	2	2	3	4	2	99

nämnda utredning avser hela Sverige och att den *inte* begränsar resorna till att gälla aktiviteter utanför hemorten och resor över endast en dag eller ett veckoslut.

24.2.3 *Resor till Danmark*

Mer än 20 procent av de personer som har besvarat enkäten har inte varit i Danmark under det senaste året. Hälften har gjort enstaka resor (en till fem gånger det senaste året). De som har rest till Danmark ofta – åtminstone en gång i veckan – utgör två procent. (Tabell 24.3).

Antal resor till Danmark under det senaste året varierar märkbart mellan olika A-regioner. Andelen som åker ofta är störst i Malmö och Helsingborg. Även i Ängelholms A-region är denna andel relativt stor. I de A-regioner som ligger längre bort från färjeförbindelserna sjunker resandefrekvenserna markant. (Jfr de teoretiska beräkningarna i kapitel 5.)

Tabell 24.3 Resor till Danmark från olika A-regioner i Skåne

A-region	Procentuell andel personer som angett följande antal resor under ett år						
	0	1–2	3–5	6–20	21–50	51–	Summa
Malmö/Lund/Trelleborg	18	27	25	26	3	1	100
Helsingborg/Landskrona	13	18	21	34	7	7	100
Eslöv	43	29	25		4		101
Ystad/Simrishamn	36	38	16	11			101
Kristianstad	43	36	21				100
Hässleholm	26	48	15	11			100
Ängelholm	15	15	42	27			99
Hela Skåne	22	27	24	22	3	2	100

Tabell 24.4 Resvägar till Danmark från olika A-regioner i Skåne

A-region	Procentuell andel personer som vanligen utnyttjar följande förbindelser över Öresund				
	Helsingborg-Helsingör	Landskrona-Tuborg	Malmö-Köpenhamn	Limhamn-Dragör	Summa
Malmö/Lund/Trelleborg	8	1	70	22	101
Helsingborg/Landskrona	85	15			100
Eslöv	27	20	47	7	101
Ystad/Simrishamn	29		46	25	100
Kristianstad	47		40	13	100
Hässleholm	60		40		100
Ängelholm	95	5			100
Hela Skåne	40	5	42	13	100

Tabell 24.4 visar vilka vägar de 436 tillfrågade personerna *vanligen* utnyttjat vid resor över Öresund under det senaste året. Ca 42 procent använder oftast förbindelsen Malmö–Köpenhamn och 40 procent reser vanligen mellan Helsingborg–Helsingör. Som man naturligtvis kunde vänta sig, utnyttjar man vanligen den förbindelse som ligger närmast bostadsorten.

24.2.4 *Att utnyttja service i Danmark*

När personer bosatta i Skåne gör serviceresor till Danmark, är det livsmedelsbutiker och övriga affärer man i första hand besöker. Mer än hälften av hushållen handlar i Danmark åtminstone någon gång om året. Även restauranger, nöjesfält och djurparker besöks relativt ofta. Däremot är besöksfrekvensen för olika typer av kulturutbud som teater, opera, konserter och bio mycket liten. Det är ungefär 75 procent av respondenterna som aldrig utnyttjar detta utbud i Danmark (se tabell 24.5).

Det finns i detta sammanhang anledning att erinra om en tidigare redovisad undersökning som visar, att den största delen av serviceutbudet utnyttjas i samband med utflyktsresor av olika slag. Planlagda serviceresor, där serviceärendet är huvudsyftet, förekommer endast i mindre omfattning. (Se närmare avsnitt 2.3, s. 33 ff.)

Sammanlagt har en tredjedel av de tillfrågade överhuvudtaget inte alls utnyttjat service i Danmark under det senaste året. Ytterligare en tredjedel har gjort enstaka servicebesök (1-10 gånger), medan en liten grupp gjort mer än 50 besök.

De som bor nära båt- och färjeförbindelse utnyttjar servicen i större utsträckning än de som bor längre bort. Däremot är bakgrundsvariabler som ålder, bilinnehav, barn i familjen utan betydelse för utfallet. Den ort man vanligen reser till för att utnyttja service i Danmark är Köpenhamn, som 70 procent angett. Samtidigt har 19 procent uppgett Helsingör och två procent övriga orter. Nio procent har inte besvarat frågan.

Tabell 24.5 Servicebesök i Danmark

Servicetyp	Procentuell andel personer som gör besök					
	Minst en gång i månaden	Minst en gång per år	Mindre än en gång per år	Aldrig besökt	Ingen uppgift	Summa
Bio	1	3	14	74	8	100
Teater, opera	1	2	14	76	7	100
Konserter	2	4	12	74	8	100
Utställningar, museer	4	17	33	39	7	100
Dansställen, jazzklubbar	3	9	29	53	8	102
Restauranger	7	30	37	20	6	100
Nöjesfält, djurparker	2	33	53	7	5	100
Sportevenemang	1	4	15	72	7	99
Livsmedelsbutiker	16	45	28	9	4	102
Övriga butiker	14	39	29	12	6	100

24.2.5 *Friluftsliv i Danmark*

Aktiviteter som bedrivits under semesterresor har som tidigare uteslutits. Intresset har inriktats på fritidsresor i ett tidsperspektiv som sträcker sig över en dag eller ett veckoslut.

Tabell 24.6 Friluftsliv i Danmark juni-november 1976

Aktivitet	Procentuell andel personer som idkat friluftsliv följande antal gånger under de senaste sex månaderna				
	0	1-5	6-10	11-	Summa
Bad	98	1	0,3	0,3	100
Camping	100				100
Fiske	100				100
Strövtåg i naturen	98	2		0,3	100
Utomhussport	97	2		0,3	99
Besök vid sommarstuga	100				100

Resultaten av enkätundersökningen framgår av tabell 24.6. Den visar klart, att svenska hushållsmedlemmar i mycket ringa grad ägnar sig åt friluftsliv på den danska sidan av Öresund under besök som varar en dag eller ett veckoslut.

24.3 Hushållens syn på fasta förbindelser över Öresund

24.3.1 *Förutsättningar*

I enkätundersökningen ombads hushållen att utifrån sina egna utgångspunkter bedöma de framtida effekterna av fasta förbindelser över Öresund (jfr företagsenkäten i föregående kapitel). Hushållen ombads utgå från följande förutsättningar och den kartskiss som finns omtalad i inledningen till föregående kapitel (s. 400).

1 Fast förbindelse (bro och tunnel) för bil- och busstrafik mellan Köpenhamn och Malmö

2 Tunnel för järnvägstrafik mellan Helsingör och Helsingborg (ej lokaltrafik)

Vidare angavs att båt- och bilfärjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör kommer att finnas kvar, samt att det mellan Malmö och Köpenhamn endast upprätthålls persontrafik med båtar (ej bilfärjor). Vissa ungefärliga restider och reskostnader har också angivits. Dagens restider och reskostnader för de olika färjeförbindelserna finns dessutom angivna i en bilaga till enkäten.

24.3.2 *Transportsätt och resvägar*

I enkäten finns en fråga om vilket transportsätt man förväntar sig att använda oftast vid resorna till Danmark, om det byggs en vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö och en järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg. Hur hushållen i dag bedömer denna framtida situation framgår av tabell 24.7.

Cirka 40 procent av de tillfrågade tror att de vanligen kommer att åka bil över en bro till Danmark och 35 procent förväntar sig att fortsätta

åka båt. Relativt få kommer att åka buss via en bro och ännu färre förväntar sig att åka tåg via en HH-led som inte är anpassad till rent lokal trafik. En genomgående tendens i materialet är att det främst är de som bor långt ifrån de fasta förbindelserna som tror att de i framtiden kommer att åka bil över en bro.

Tabell 24.8 antyder några intressanta samband. De som i dag reser till Danmark mycket ofta tänker i stor utsträckning fortsätta att åka båt i framtiden, vilket egentligen inte är förvånansvärt med tanke på de huvudsakliga syftena med dagens resor över Öresund (se tabell 2.12, s. 36). Bland de flitiga resenärerna finns också sådana som kan tänka sig åka kollektivt i en framtida situation. De som i dag aldrig eller sällan åker till Danmark är som synes osäkra i sitt val av alternativ.

Tabell 24.7 Vanligaste transportsätt till Danmark från olika områden. Svenska hushålls förväntningar

A-region	Procentuell andel som förväntas resa med						
	Bil via KM-led	Buss via KM-led	Tåg via HH-led	Båt	Vet ej	Ingen uppgift	Summa
Malmö/Lund/Trelleborg	41	15	1	27	13	4	101
Helsingborg/Landskrona	27	1	2	60	7	2	99
Eslöv	46	4	7	43			100
Ystad/Simrishamn	56	4		27	13		100
Kristianstad	64	4	4	21	7		100
Hässleholm	52	4		30	15		101
Ängelholm	50		15	27	8		100
Hela Skåne	42	8	2	35	10	2	99

Tabell 24.8 Dagens resvanor och framtida transportsätt till Danmark. Svenska hushålls förvärtningar

Resfrekvens (resor per år)	Procentuell andel som förväntas resa med						
	Bil via KM-led	Buss via KM-led	Tåg via HH-led	Båt	Vet ej	Ingen uppgift	Summa
0	41	6	3	27	21	2	100
1– 2	44	6	2	36	13		101
3– 5	47	11	1	31	7	4	101
6–20	41	9	3	41	2	3	99
21–50	31	15	8	46			100
51–	11			67	11	11	100
Samtliga	42	8	2	35	10	2	99

24.3.3 *Service*

Av 436 skånska hushållsmedlemmar tror 39 procent att de kommer att utnyttja service i Danmark oftare i en framtida situation med fasta förbindelser över Öresund, 61 procent tror inte på någon förändring. Vilken typ av service man förväntar sig att utnyttja oftare kan utläsas ur tabell 24.9.

Tabell 24.9 Framtida servicebesök i Danmark. Svenska hushålls bedömningar

Servicetyp	Procentuell andel personer som förväntar sig utnyttja service oftare
Bio	8
Teater, opera	12
Konserter	10
Utställningar, museer	21
Dansställen, jazzklubbar	12
Restauranger	22
Nöjesfält, djurparker	27
Sportevenemang	10
Livsmedelsbutiker	25
Övriga butiker	27

Tabell 24.9 kan jämföras med tabell 24.5 (s. 418), som visar dagens beteende. Det finns som synes ett tydligt samband mellan dagens beteende och förväntat beteende.

De olika servicetyperna kan delas in i två grupper. Den första gruppen omfattar livsmedelsbutiker, övriga butiker, nöjesfält, djurparker, restauranger, utställningar och museer. Dessa servicetyper utnyttjas redan i dag och det är just dessa som man främst förväntar sig att utnyttja oftare i en situation med fasta förbindelser. Den andra gruppen av servicetyper omfattar bio, teater, opera, dansställen, jazzklubbar och sportevenemang. Dessa servicetyper utnyttjas sällan i Danmark i dag och relativt få förväntar sig att utnyttja dem oftare i framtiden.

Sannolikt finns det ett samband mellan de *förväntningar* man har och den *information* och de *kunskaper* om Danmark man fått genom egna erfarenheter. Av dem som ingår i undersökningen har 29 procent släkt eller vänner i Danmark. Av dessa förväntar sig drygt hälften att utnyttja service i Danmark oftare i framtiden. Bland dem som varken har släkt eller vänner förväntar sig bara en tredjedel detta. Ju oftare man reser till Danmark i dag, i desto större utsträckning tror man att man kommer att utnyttja service i framtiden.

Andelen som förväntar sig att i framtiden utnyttja service oftare i Danmark varierar mellan de olika A-regionerna, men på ett osystematiskt sätt. Förväntningarna varierar märkbart mellan olika åldersgrupper. De yngre har större förväntningar än de äldre. Utbildning och bilinnehav tycks däremot inte spela någon roll i sammanhanget.

24.3.4 *Friluftsliv*

Det finns 436 svar på frågan om man i en framtid med fasta förbindelser över Öresund tror att antalet besök för att idka friluftsliv i Danmark kommer att öka.

Tre fjärdedelar av de tillfrågade tror *inte* att de kommer att resa till Danmark oftare i framtiden. Den danska sidan av Öresund kommer även i fortsättningen att i liten omfattning utnyttjas för friluftsliv från svensk sida (jfr tabell 24.6, s. 419). Bara en fjärdedel av de tillfrågade anser det troligt att man kommer att besöka fritidsområden oftare. De aktiviteter

man förväntar sig att ägna sig åt är främst bad och strövtåg i naturen.

De som har släkt eller vänner i Danmark tror mer än andra att de kommer att besöka danska fritidsområden. För alla kategorier gäller att förväntningarna avtar med avståndet från Öresundskusten. Liksom när det gäller utnyttjandet av service i Danmark är det de yngre som i något större utsträckning än de äldre förväntar sig att besöka fritidsområdena oftare. Barnfamiljer har de största förväntningarna.

24.3.5 *Att bo eller arbeta i Danmark*

En situation med fasta förbindelser över Öresund skulle för en stor del av Skånes befolkning innebära förbättrade möjligheter att resa till Själland. Från kommunikationssynpunkt skulle det för denna befolkning betyda att särskilt Köpenhamnsregionens arbetsmarknad blev tillgänglig. Detta framgår av de beräkningar som tidigare redovisats i kapitel 5. Mot denna bakgrund är det av intresse att kartera de attityder människorna har inför situationer där man tänkes arbeta eller bo i Danmark.

Personer bosatta i Skåne har ombetts bedöma två situationer. I situation 1 antas man *arbeta i Danmark och bo i Skåne*. I situation 2 gäller omvänt förhållande, dvs. man antas *bo i Danmark och arbeta i Skåne*. I båda situationerna gäller att fasta förbindelser är byggda enligt tidigare angivna alternativ. I tabell 24.10 och 24.11 finns en rad förhållanden och faktorer uppräknade som de tillfrågade personerna ombetts ta ställning till för att beskriva sin syn på respektive situation.

Situation 1: Arbeta i Danmark och samtidigt bo i Sverige.

Vad tabell 24.10 i första hand uttrycker är en stor *osäkerhet*. De flesta tillfrågade har svårt att bedöma arbetssituationen på andra sidan Öresund. De anger därför ofta ingen uppfattning eller avstår helt från att lämna uppgift. Det är en relativt liten grupp människor som ser fördelar i att arbeta i Danmark och samtidigt bo kvar i Sverige. Bland fördelarna är den vanligast förekommande "Andra sedvanor och tänkesätt i Danmark". Den näst vanligaste fördelen är prisnivån i Danmark. Nackdelarna nämns i betydligt större utsträckning än fördelarna. När det gäller faktorer som rör arbete och sociala förmåner etc. är man genomgående negativt inställd. Det gäller också anställningstryggheten, sociala förmåner, löneläge och språket.

I enkäten följdes frågan om för- och nackdelar upp av en fråga, där respondenterna ombads summera sin bedömning av situation 1. Enligt svaren anser sex procent att fördelarna med att bo i Sverige och arbeta i Danmark skulle överväga. Drygt 62 procent tror att nackdelarna skulle överväga, medan 32 procent inte lämnar någon uppgift. Man kan av svaren sannolikt dra slutsatsen att skånska hushållsmedlemmar i framtiden knappast kommer att söka sig till arbetstillfällen på danska sidan av Öresund annat än i en ganska extrem arbetsmarknadssituation med stora löneskillnader eller stora olikheter i fråga om tillgång och efterfrågan på arbetstillfällen mellan Öresundsregionens båda halvor.

I företagsundersökningen (se kapitel 23) var de kontakter (personkontakter, handelsförbindelser) företagen hade med Danmark en viktig orsak

Tabell 24.10 Att arbeta i Danmark och samtidigt bo i Sverige. Svenska hushålls bedömningar

Förhållanden	Procentuell andel som angett olika förhållanden som				
	Fördel	Nackdel	Ingen uppfattning	Ingen uppgift	Summa
Löneläge	4	31	52	13	100
Skatt	7	14	66	13	100
Prisnivå	15	15	57	13	100
Sociala förmåner	2	31	54	12	99
Anställningstrygghet	1	33	53	13	100
Andra arbetskramrater	12	15	59	14	100
Möjligheter att delta i fackligt arbete	1	19	66	13	99
Möjligheter att delta i politiskt arbete	2	19	66	13	100
Andra sedvanor och tänkesätt i Danmark	20	15	51	14	100
Språk	5	37	44	14	100

till variationerna i de bedömningar man gjorde av de fasta förbindelsernas för- och nackdelar. Det kan därför vara av intresse att se hur bedömningarna av situation 1 varierar med de kontakter hushållen har med Danmark. Som två relativt grova mått på sådana kontakter har här använts antal resor till Danmark under det senaste året samt om man har släkt eller vänner bosatta i Danmark.

De som har släkt eller vänner bosatta i Danmark är betydligt mer positiva till situation 1 än andra. Däremot ger inte resefrekvensen till Danmark som mått på kontakter något entydigt utslag i denna fråga. Man kan möjligtvis konstatera att de som reser varje vecka eller oftare är mer positivt inställda till att arbeta i Danmark än andra. I övrigt synes inga märkbara skillnder mellan resefrekvenser och inställning till att pendla över sundet.

Situation 2: Bo i Danmark och samtidigt arbeta i Sverige.

Personer i skånska hushåll ställdes också inför situationen att bo i Danmark och samtidigt arbeta i Sverige. Svaren framgår av tabell 24.11. Den visar som föregående tabell på *stor osäkerhet*. De flesta anser sig helt enkelt inte kunna bedöma en hypotetisk situation av detta slag, vilket knappast är förvånansvärt.

En jämförelse mellan tabellerna 24.10 och 24.11 tyder närmast på att nackdelarna med att *bo* i Danmark bedöms som fler och större än nackdelarna med att *arbeta* där. Bland nackdelarna med att bo i Danmark märks särskilt boendekostnader och boendestandard samt språket. Inställningen till sjukvård, utbildning och sociala försäkringar är också huvudsakligen negativ. De enda fördelar som förs fram av en mindre grupp personer (16 á 17 procent) är prisnivån, andra sedvanor och tänkesätt och annat umgänge på andra sidan Öresund.

En summering av de tillfrågades bedömningar av situation 2 visar att åtta procent menar att fördelarna överväger medan 58 procent anser att nackdelarna med en sådan situation överväger. Nästan en tredjedel har

inte besvarat frågan. Liksom i situation 1 är det personer med släkt eller vänner i Danmark som i högre grad än andra ser fördelar i att bo i Danmark och samtidigt arbeta i Sverige.

Det är här intressant att jämföra vissa resultat med den "olikhetsstudie" som tidigare omtalats (s. 42). De faktorer som karterats i olikhetsstudien och som samtidigt är bedömda i denna förväntningsstudie är inkomstskatt, löneläge, prisnivå, sociala förmåner, boendekostnader samt anställningstrygghet. När det gäller de fyra förstnämnda faktorerna finns det i verkligheten inga egentliga skillnader mellan Sverige och Danmark, men det tror ofta de tillfrågade hushållsmedlemmarna. Enligt olikhetsstudien är boendekostnaderna högre och anställningstryggheten något sämre i Danmark. I enkäten har man också i stor utsträckning bedömt dessa två förhållanden som nackdelar. Inga av de jämförda förhållandena uppfattas alltså som mer fördelaktiga än de egentligen är.

Tabell 24.11 Att bo i Danmark och samtidigt arbeta i Sverige. Svenska hushålls bedömningar

Förhållanden	Procentuell andel som angett olika förhållanden som				
	Fördel	Nackdel	Ingen uppfattning	Ingen uppgift	Summa
Boendekostnader	8	30	49	13	100
Bostadsstandard	3	35	48	13	99
Boendemiljö	7	23	55	14	99
Inkomstskatt	10	11	66	14	101
Prisnivå	16	16	55	13	100
Sjukvård i Danmark	3	23	61	13	100
Utbildning i Danmark	6	20	61	13	100
Sociala försäkringar	2	24	61	13	100
Möjlighet att delta i fackligt arbete	1	17	67	14	99
Möjlighet att delta i politiskt arbete	2	16	69	13	100
Andra sedvanor och tänkesätt i Danmark	16	12	58	14	100
Annan umgängeskrets	17	13	55	15	100
Annat språk	5	33	47	15	100

24.3.6 *För- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund*

I slutet av enkäten finns en s. k. *öppen fråga*. Skånska hushållsmedlemmar ombads att fritt formulera för- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund. De *fördelar* som anges rör i de flesta fall förbättrade transportmöjligheter och kommunikationer. Nästan 80 procent av respondenterna pekar på förbättrade transportmöjligheter till Danmark och kontinenten. Ett stort antal pekar särskilt på fördelarna med att slippa vänteider och tidtabeller. Ett mindre antal nämner fördelar som integration inom näringslivet, sysselsättningsökning och större tillgång till service som en följd av förbättrade transportmöjligheter.

De *nackdelar* som anges ger en mer splittrad bild. De fria formuleringar som finns i olika enkäter har i tabell 24.12 samlats under ett antal rubriker

som bedömts svara mot respondenternas intentioner. Bland de nämnda nackdelarna dominerar olika typer av miljöpåverkan. Drygt 60 procent handlar om "miljöförstöring", bebyggelse på åkermark, ökad koncentration av befolkning och bebyggelse i sydvästra Skåne samt ökade trafikproblem. En liten grupp menar också att konkurrensen om fritidshus och fritidsområden kommer att öka. Vidare kan man lägga märke till att drygt 10 procent kommer att sakna båttrafiken och tror att resorna till Danmark kommer att fördyras.

Tabell 24.12 Nackdelar med fasta förbindelser över Öresund. Svenska hushålls bedömningar

Nackdel	Nämnd antal gånger	Procentuell andel av enkäterna där samma typ av nackdel förekommer
Miljöförstöring	64	15
Värdefull åkermark bebyggs	22	5
Ökad konkurrens om fritidshus och fritidsområden	20	5
Dyrare resor till Danmark	11	3
Höga anläggningskostnader	23	5
Ökad koncentration av befolkning och näringsliv	49	11
Trafikproblem	52	12
Underlättar smuggling och illegal invandring	29	7
Minskad båttrafik	34	8

Som en sista fråga i enkäten ombads respondenterna summera den uppfattning man har i fråga om etablerandet av fasta förbindelser över Öresund. Resultaten visar tre nästan exakt lika stora grupperingar. Det är 30 procent som menar att fördelarna överväger medan 32 procent anser att nackdelarna överväger. Slutligen är det 31 procent som inte har någon bestämd uppfattning samt sju procent som inte besvarat frågan.

Om man har sociala kontakter i Danmark eller ej har en märkbar effekt på den betydelse som tillmäts de fasta förbindelserna. Medan respondenter med släkt eller vänner bosatta i Danmark till 41 procent menar att fördelarna överväger, är motsvarande siffra för övriga 26 procent. Gruppen med kontakter i Danmark svarar också i något mindre omfattning än andra att nackdelarna överväger.

Uppfattningen om Öresundsförbindelsernas betydelse varierar i viss omfattning med bostadsortens läge. I Malmö A-region är man något mer positiv än i övriga regioner. I Helsingborgs A-region är man mest negativ till förbindelserna. Med tanke på dagens goda färjeförbindelser och de tänkta förbindelsernas utformning och läge är detta kanske inte särskilt anmärkningsvärt.

Respondenternas innehav av villa, bil, sommarhus etc. tycks inte på-

verka bedömningarna. Man kunde annars tänka sig att bilägare i större utsträckning skulle se fördelarna i en situation som just underlättar biltrafiken, men så är inte fallet. Personer med längre utbildning är enligt svaren mer engagerade i de frågor som berörts i detta avsnitt än de med kortare skolgång. Vidare står det klart att personer med lång utbildning är mer negativt inställda till fasta förbindelser än andra.

24.4 Enkät till hushåll på Själland

24.4.1 *Syfte*

Den undersökning som presenteras i detta avsnitt är ett motstycke till den studie av de skånska hushållens förväntningar som hittills redovisats i detta kapitel. Syftena med de båda undersökningarna är identiska och de har så långt möjligt lagts upp på samma sätt (se avsnitt 24.1.1, s. 413 ff).

24.4.2 *Uppläggning och omfattning*

Data har insamlats genom postenkäter till 1 000 personer bosatta på Själland. Till enkäterna fogades liksom i den svenska undersökningen information om undersökningens bakgrund och syfte. Den danska enkäten är en ren översättning av den svenska. Undersökningen genomfördes i januari, februari och mars 1977.[1]

Av de utskickade enkäterna återkom 408 eller drygt 40 procent i bearbetningsbart skick. Beroende på att urvalet baserats på telefonabonnenter är det inte proportionellt mot totalbefolkningens sammansättning. Därtill är andelen yrkesarbetande alldeles för stor. Man kan också märka att de som bor nära de tänkta fasta förbindelserna besvarar enkäten i större utsträckning än övriga.

24.5 Dagens situation

24.5.1 *Serviceutnyttjande i Danmark*

På samma sätt som i den svenska delunderökningen har serviceutnyttjandet inom den egna regionhalvan (här Själland) kartlagts för att ge en bakgrund till en studie av framtida serviceutnyttjande i Sverige. Skillnaden mellan hur danskar och svenskar utnyttjar olika servicetyper är inte speciellt stor. Danskarna går inte så ofta på dansställen, jazzklubbar och sportevenemang. Däremot går danskarna oftare på teater, opera, bio, nöjesfält och djurparker, vilket sannolikt främst beror på det större utbudet i Köpenhamnsområdet (tabell 24.13).

24.5.2 *Friluftsliv i Danmark*

Tabell 24.14 innehåller en sammanställning av danska hushållsmedlem-

[1] Avsikten var naturligtvis att undersökningarna skulle drivas parallellt. Men på grund av olika omständigheter blev undersökningarna på dansk sida försenade.

mars friluftsliv under sex månader, augusti 1976 – januari 1977. Det är således inte fråga om samma period som i den svenska undersökningen (juni–november 1976). Det är som tidigare fråga om friluftsaktiviteter över en dag eller ett veckoslut *utanför hemorten*.

Som framgår av tabellen, ägnar sig danska hushållsmedlemmar i mycket liten utsträckning åt friluftsaktiviteter. Att aktivitetsnivån är ännu lägre än i den svenska undersökningen torde delvis hänga samman med att den danska undersökningen endast omfattar en riktig sommarmånad, medan den svenska inbegriper tre. En annan orsak kan naturligtvis vara att utrymmen för denna typ av verksamheter (med undantag av bad) är mindre på den danska än på den svenska sidan av Öresund. Bland de aktiviteter danskar ägnar sig åt är som synes bad och besök vid sommarstugan vanligast.

Tabell 24.13 Servicebesök i Danmark

Servicetyp	Procentuell andel personer som gör besök					
	Minst en gång per månad	Minst en gång per år	Mindre än en gång per år	Aldrig besökt	Ingen uppgift	Summa
Bio	22	44	27	3	4	100
Teater, opera	19	32	34	11	4	100
Konserter	6	17	37	32	8	100
Utställningar, museer	18	45	26	7	5	101
Dansställen, jazzklubbar	10	20	35	28	7	100
Restauranger	39	43	11	5	3	101
Nöjesfält, djurparker	4	62	27	3	5	101
Sportevenemang	14	18	33	28	7	100
Livsmedelsbutiker utanför hemorten	52	24	7	13	4	100
Övriga butiker utanför hemorten	60	23	5	9	3	100

Tabell 24.14 Friluftsliv i Danmark augusti 1976 – januari 1977

Aktivitet	Procentuell andel personer som utövat friluftsliv följande antal gånger under de senaste sex månaderna						
	0	1-5	6-10	11-20	21-30	31-	Summa
Bad	90	5	2	1	0,2	1	99
Camping	97	2		0,2			99
Fiske	98	1	1	0,2			100
Strövtåg i naturen	95	2	2		1	0,4	100
Utomhussporter	98	0,4	0,2	1		1	101
Besök vid sommarstuga	88	6	3	2	1	1	101

24.5.3 *Resor till Sverige*

Danskarna åker till Sverige i betydligt mindre omfattning än vad svenskarna åker till Danmark. Av dem som har besvarat den danska enkäten har 44 procent inte rest till Sverige under det senaste året. Vidare har 47 procent gjort enstaka resor till Sverige (1 till 5 resor). Endast några få personer har rest så ofta som en gång i veckan (tabell 24.15). Avståndet till närmaste båt- eller färjeförbindelse har även på den danska sidan betydelse för hur ofta man reser över Öresund. De som bor på västra Själland, alltså längst bort från någon båt- eller färjeförbindelse, åker sällan till Sverige. Oftast åker de som bor i Helsingör.

Drygt hälften av dem som har rest till Sverige under det senaste året väljer oftast förbindelsen mellan Helsingör och Helsingborg. Det är den mest använda förbindelsen i samtliga geografiska områden. Särskilt anmärkningsvärt är att Köpenhamnsborna i så stor utsträckning använder denna norra förbindelse när de åker till Sverige (tabell 24.16).

Tabell 24.15 Resor till Sverige från olika geografiska områden på Själland

Geografiskt område[a]	Procentuell andel personer som angett följande antal resor under ett år						
	0	1-2	3-5	6-20	21-50	51-	Summa
Köpenhamn	45	28	15	11	1	1	101
Helsingör	29	21	29	14	7		100
Övriga delar av östra Själland	43	30	19	6	1	1	100
Västra Själland	49	40	11				100
Hela Själland	44	30	17	8	1	1	101

[a] *Köpenhamn* = Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner. *Helsingör* = Helsingörs, Asminderöds och Grönholts kommuner. *Övriga delar av östra Själland* = Köpenhamn, Frederiksborg och Roskilde amter förutom ovan nämnda kommuner. Dessutom ingår Rönnede, Fakse och Stevens kommuner. *Västra Själland* = Västsjällands amt samt de delar av Storströms amt som är belägna på Själland utom Rönnede, Fakse och Stevens kommuner.

Tabell 24.16 Resvägar till Sverige från olika geografiska områden på Själland

Geografiskt område	Procentuell andel personer som vanligen utnyttjar följande förbindelser över Öresund					
	Helsingör-Helsingborg	Tuborg-Landskrona	Köpenhamn-Malmö	Dragör-Limhamn	Flyg	Summa
Köpenhamn	38	26	24	12		100
Helsingör	100					100
Övriga delar av östra Själland	61	9	21	7	2	100
Västra Själland	64	9	14	9	5	101
Hela Själland	54	15	20	9	1	99

24.5.4 *Att utnyttja service i Sverige*

Danskars serviceutnyttjande i Sverige visar i stora drag ett mönster likt svenskarnas serviceutnyttjande i Danmark, med den skillnaden att *danskarna genomgående utnyttjar det svenska utbudet i mindre omfattning än svenskarna det danska* (tabell 24.17). De servicetyper som utnyttjas oftast är butiker av olika slag samt restauranger medan kulturell service som teater, opera, konserter etc. besöks i mycket liten utsträckning – omkring 80 procent uppger att de *aldrig* tagit del av detta utbud i Sverige.

Summeras serviceutnyttjandet, finner man att 12 procent aldrig utnyttjar service i Sverige, medan ungefär 40 procent endast gjort maximalt fem servicebesök det senaste året. Det bör då påpekas att flera servicebesök kan vara genomförda under en och samma resa till Sverige. Vidare kan man urskilja en liten grupp, fyra procent, som gjort mer än femtio servicebesök i Sverige under det senaste året. Avståndet från bostadsort till färjeförbindelserna spelar en viss roll för dagens serviceutnyttjande i Sverige. I Helsingör är det en betydligt större andel än i övriga områden som utnyttjar service i stor utsträckning. På frågan vilken ort man vanligen reser till för att utnyttja service i Sverige har 32 procent angett Malmö, 23 procent Helsingborg, sju procent Landskrona och 13 procent övriga orter.

Tabell 24.17 Servicebesök i Sverige

Servicetyp	Procentuell andel personer som gör besök					
	Minst en gång i månaden	Minst en gång per år	Mindre än en gång per år	Aldrig besökt	Ingen uppgift	Summa
Bio	1	1	18	75	5	100
Teater, opera	0,2	1	13	81	5	100
Konserter	1	2	9	83	5	100
Utställningar, museer	1	9	34	52	4	100
Dansställen, jazzklubbar	1	3	18	73	5	100
Restauranger	5	21	43	29	2	100
Nöjesfält, djurparker	0,4	6	29	59	5	99
Sportevenemang	0,2	3	15	77	5	100
Livsmedelsbutiker	5	20	34	37	4	100
Övriga butiker	7	27	43	20	3	100

24.5.5 *Friluftsliv i Sverige*

I den danska enkäten gäller samma förutsättningar för frågan om friluftsaktiviteter som i den svenska, dvs. frågan gäller aktiviteter under loppet av en dag eller veckoslut, ej under semesterresor, samt för en sexmånadersperiod (i detta fall augusti 1976- januari 1977).

Som framgår av tabell 24.12, är det inte fråga om något utbrett utnyttjande av svenska marker för friluftsliv. Här torde dock undersökningsperioden ha betydelse för utfallet.

Tabell 24.18 Friluftsliv i Sverige augusti 1976 – januari 1977

Aktivitet	Procentuell andel personer som idkat friluftsliv följande antal gånger de senaste sex månaderna				
	0	1-5	6-10	11-	Summa
Bad	99	1			100
Camping	99	0,3			99
Fiske	99		0,3	0,3	100
Strövtåg i naturen	98	2	0,3	0,3	101
Utomhussporter	99	1			100
Besök vid sommarstuga	98	2	0,3		100

24.6 Hushållens syn på fasta förbindelser över Öresund

24.6.1 *Förutsättningar*

Samma förutsättningar som i den svenska enkätundersökningen gäller som underlag för att besvara frågorna på dansk sida, dvs. olika utbyggnadsalternativ, restider och kostnader (se s. 419 ff).

24.6.2 *Transportsätt och resvägar*

I en situation där fasta förbindelser är utbyggda enligt tidigare angivna förutsättningar är det 56 procent som förväntar sig att resa till Sverige med bil. Knappt 10 procent uppger att de huvudsakligen kommer att utnyttja buss via en KM-led. Endast tre procent menar att man skulle resa med tåg via en järnvägsförbindelse Helsingborg-Helsingör, medan 17 procent förväntar sig fortsätta resa via någon av båtförbindelserna (tabell 24.19).

Större andel danskar (65 procent) än svenskar (50 procent) tror att de kommer att utnyttja en fast förbindelse i det södra läget. Samtidigt är det dubbelt så många i Skåne som uppger att de troligen kommer att fortsätta åka båt.

Beträffande sambandet mellan dagens resvanor och framtida resor över Öresund, föreligger samma relationer som i det svenska materialet. Ju

Tabell 24.19 Vanligaste transportsätt till Sverige från olika områden. Danska hushålls förväntningar

Geografiskt område	Procentuell andel som förväntas resa med						
	Bil via KM-led	Buss via KM-led	Tåg via HH-led	Båt	Vet ej	Ingen uppgift	Summa
Köpenhamn	45	13	3	20	12	7	100
Helsingör	36		7	36	14	7	100
Övriga östra Själland	65	7	3	16	7	2	100
Västra Själland	65	9	2	4	15	4	99
Hela Själland	56	9	3	17	10	4	99

större resefrekvens, desto större förväntningar om framtiden. En i detta sammanhang viktig iakttagelse gäller bilisternas förväntningar. De danska hushållen med bil tror att de kommer att använda en fast Öresundsförbindelse i större utsträckning än de svenska.

24.6.3 *Service*

På frågan om man förväntar sig att utnyttja service i Sverige oftare om fasta förbindelser byggs ut har 52 procent svarat "ja" och 45 procent "nej". Tre procent har inte besvarat frågan alls. Det förväntade serviceutnyttjandet i Sverige skiljer sig inte mycket från svenskarnas förväntade utnyttjande av service i Danmark. Det är framför allt detaljhandeln man tror att man kommer att dra mer nytta av i framtiden, medan relativt få förväntar sig att utnyttja s. k. kulturell service, undantaget besök på utställningar och museer (tabell 24.20).

Det serviceutbud som danskarna efterfrågar mest i Sverige i dag är livsmedelsbutiker, övriga butiker och restauranger. Även utställningar och museer besöks oftare än annan service. Det är just dessa servicetyper som man också förväntar sig att utnyttja oftare i framtiden. Som tidigare, finns det också ett tydligt samband mellan dagens besöksfrekvenser och förväntningarna om framtida resor.

Andelen som förväntar sig att dra nytta av service i Sverige oftare i framtiden varierar med hemort. I Köpenhamn och i övriga östra Själland är andelen störst (54 respektive 55 procent). På västra Själland är andelen betydligt lägre (38 procent) och lägst är den i Helsingör (36 procent). Även i andra avseenden finns det tydliga "paralleller" med den svenska undersökningen.

24.6.4 *Friluftsliv*

I enkäten finns frågan om man förväntar sig att ägna sig åt friluftsaktiviteter oftare i Sverige i en situation med fasta förbindelser. Det är 41 procent av de tillfrågade som anser det troligt att de kommer att utnyttja svenska marker oftare, främst för strövtåg i naturen och bad. Av 408 har 19 procent nämnt camping, medan endast några få har nämnt övriga friluftsaktiviteter. Jämfört med svenskarna är det således betydligt fler bland danskarna som förväntar sig att utnyttja grannlandets fritidsområden i en framtid med fasta förbindelser över Öresund. Som i andra sammanhang finns det ett tydligt samband mellan dagens beteende och förväntningarna. Parallellerna och likheterna med resultaten i den svenska undersökningen är genomgående tydliga. (Jfr tidigare diskussioner av olika variabler.)

Tabell 24.20 Framtida servicebesök i Sverige. Danska hushålls bedömningar

Servicetyp	Procentuell andel personer som förväntar sig utnyttja service oftare
Bio	9
Teater, opera	14
Konserter	12
Utställningar, museer	30
Dansställen, jazzklubbar	5
Restauranger	27
Nöjesfält, djurparker	21
Sportevenemang	20
Livsmedelsbutiker	27
Övriga butiker	45

24.6.5 *Att bo eller arbeta i Sverige*

Utbyggda fasta förbindelser över Öresund skulle innebära att särskilt västra Skånes arbetsmarknad från kommunikationssynpunkt blev tillgänglig för en stor del av befolkningen på Själland (se modellförsöken i kapitel 5). På motsvarande sätt skulle det i en situation med fasta förbindelser bli lättare än i dag att bo i Skåne och arbeta på Själland. Det är i det perspektivet intressant att utröna hur man på Själland ser på situationer där man tänkes arbeta eller bo i grannlandet.

Situation 1: Arbeta i Sverige och samtidigt bo i Danmark

Respondenterna har först ombetts bedöma vissa förhållanden i Sverige i termerna av fördelar och nackdelar i en situation där man tänkes arbeta i Sverige men bo kvar på Själland. Som inledningsvis framgår av tabell 24.21, är det genomgående mer än hälften av de svarande som inte har någon bestämd uppfattning i frågan. De förhållanden som i störst utsträckning bedöms innebära fördelar är sådana med direkt anknytning till arbetsmarknadssituationen, såsom löneläge och anställningstrygghet. Även sociala förmåner och prisnivå i Sverige upplevs i något högre grad som fördelar än nackdelar. Det förhållande som i störst utsträckning upplevs som en nackdel är språkskillnaderna länderna emellan, dvs. samma bedömning som i det svenska materialet. *Vid en jämförelse i övrigt med svenskarnas bedömningar framgår det att danskarna genomgående ser större fördelar med att arbeta i grannlandet än vad svenskarna gör. Det är särskilt markant när det gäller bedömningarna av löneläge, anställningstrygghet och sociala förmåner.* Dessa faktorer bedömer svenskarna som stora nackdelar med att arbeta i Danmark. Här finns tydligen en likartad uppfattning på båda sidor om Öresund. Det förhållande som upplevs som mest positivt i den svenska delundersökningen är de annorlunda sedvanor och tänkesätt som anses existera i Danmark. Motsvarande uppskattning hos danskarna av det svenska levnadssättet kan man däremot inte finna. På frågan om fördelarna eller nackdelar överväger, menar 15 procent att fördelarna överväger och lika många menar att nackdelarna överväger. Den stora delen av tillfrågade har dock ingen bestämd uppfattning i frågan. Dessa resultat befäster den tidigare konstaterade trenden att danskarna i betydligt större utsträckning än svenskarna ser fördelar i att arbeta på andra sidan Öresund.

Tabell 24.21 Att arbeta i Sverige och samtidigt bo i Danmark. Danska hushålls förväntningar

Förhållanden	Procentuell andel som angett olika förhållanden som				
	Fördel	Nackdel	Ingen bestämd uppfattning	Ingen uppgift	Summa
Löneläge	23	10	58	9	100
Inkomstskatt	15	15	60	10	100
Prisnivå	19	14	56	11	100
Sociala förmåner	18	10	62	10	100
Anställningstrygghet	26	5	61	9	101
Andra arbetskamrater	7	19	62	11	99
Möjligheter att delta i fackligt arbete	7	12	70	11	100
Möjligheter att delta i annat politiskt arbete	4	14	71	11	100
Andra sedvanor och tänkesätt i Sverige	12	13	64	11	100
Annat språk i Sverige	14	26	49	12	101

Närheten till de tänkta fasta förbindelserna har ingen avgörande betydelse för den inställning man har till att pendla över Öresund. Det är snarare så att personer på västra Själland, som har de längsta avstånden, är något mer positiva än andra. Dessa resultat stämmer väl överens med motsvarande siffror i det svenska materialet, där heller inte avstånden spelade någon påtaglig roll.

Situation 2: Bo i Sverige och samtidigt arbeta i Danmark

I situation 2 är man bosatt i Sverige men har sitt arbete i Danmark. *Denna situation bedöms mycket positivt i det danska materialet.* Man är i Danmark framförallt positiv till boendekostnader och bostadsstandard men i viss mån även boendemiljön i Skåne. Intressant är att konstatera att just dessa förhållanden tillhör de faktorer som av svenskarna bedöms vara bland de mest ofördelaktiga i en situation där man tänkes bo i Danmark (se tabell 24.11). Det finns tydligen en på båda sidor av Öresund likartad föreställning om boendeförhållanden i Skåne och på Själland. De danska bedömningarna framgår av tabell 24.22.

Liksom i situation 1 upplevs det annorlunda språket som en nackdel, men även att man skulle behöva bygga upp en delvis ny umgängeskrets ses av många som något negativt. När det gäller möjligheterna att delta i fackligt och annat politiskt arbete är det, bland de fåtal som uttrycker någon bestämd uppfattning, fler som menar att dessa möjligheter är sämre i grannlandet. Liknande resultat fann vi också i svenskarnas bedömning av situation 2.

Sjukvården och de sociala försäkringarna upplevs av betydligt fler som fördelar än nackdelar. Här kan man erinra om att svenskarnas bedömningar av dessa förhållanden i Danmark var mycket negativa. Danskar och svenskar upplever tydligen skillnaderna mellan Danmark och Sverige på ungefär samma sätt.

I nästa led ombads intervjupersonerna att summera de uppfattningar man hade om situation 2. Dessa summeringar visar att 20 procent menar

att fördelarna med en sådan situation överväger medan 12 procent anser att nackdelarna överväger. Övriga har inte uttryckt någon bestämd uppfattning eller inte svarat alls på frågan. Noterbart är att mer än dubbelt så många i den danska jämfört med den svenska undersökningen menar att fördelarna med situation 2 överväger. I den danska undersökningen kan man också konstatera en något positivare inställning till att bo i Sverige än att arbeta där.

Tabell 24.22 Att bo i Sverige och samtidigt arbeta i Danmark. Danska hushålls bedömningar

Förhållanden	Procentuell andel som anger olika förhållanden som				
	Fördel	Nackdel	Ingen bestämd uppfattning	Ingen uppgift	Summa
Boendekostnader	40	5	47	8	100
Bostadsstandard	36	7	49	8	100
Boendemiljö	28	9	55	8	100
Inkomstskatt	18	11	61	10	100
Prisnivå	17	16	58	10	101
Sjukvård	15	7	68	9	99
Utbildning	13	14	65	9	101
Sociala försäkringar	17	8	66	9	100
Möjlighet att delta i fackligt arbete	7	10	74	9	100
Möjlighet att delta i annat politiskt arbete	4	12	75	10	101
Andra sedvanor och tänkesätt i Sverige	9	13	67	12	101
Annan umgängeskrets	8	22	59	11	100
Annat språk	11	24	53	11	99

De danskar som har släkt eller vänner bosatta i Sverige är mera positiva till att bo i Sverige än övriga. Det är fler i denna grupp som menar att fördelarna överväger samtidigt som det också är färre som menar att nackdelarna överväger.

Bostadsortens läge har ingen betydelse för de bedömningar man gör. Människor som bor långt ifrån de tänkta fasta förbindelserna gör ungefär samma bedömning av situation 2 som de som bor i t. ex. Köpenhamn. Däremot är det betydligt större andel bland Helsingörsborna som menar att nackdelarna överväger än det är i övriga områden. Det är betydligt fler bland de högutbildade (lägst gymnasiestudier eller motsvarande) än bland övriga som menar att nackdelarna med situation 2 överväger.

Som tidigare nämnts, har en olikhetsstudie genomförts, där syftet har varit att undersöka vissa förhållanden i Sverige och Danmark och notera olikheterna med avseende på dessa förhållanden. De faktorer som kunnat jämföras är, som tidigare angivits, boendekostnader, löneläge, inkomstskatt, prisnivå, sociala förmåner samt anställningstrygghet. I det danska materialet finner man, tvärtemot vad som gäller i det svenska, att vissa förhållanden bedöms vara mer positiva än de i själva verket är. Det

gäller framförallt löneläget och de sociala förmånerna i Sverige. Danskarna menar att ingen av de jämförda faktorerna är mer ofördelaktig än olikhetsstudien visat att den egentligen är. *Med avseende på tidigare diskuterade faktorer kan man konstatera att danskarna har en "överdrivet" positiv inställning till Sverige.*

24.6.6 *För- och nackdelar med fasta förbindelser över Öresund*

Liksom i den svenska enkäten finns en *öppen fråga*, där de tillfrågade ombads ange de mer allmänna för- och nackdelar de ser i att bygga fasta förbindelser över Öresund. De flesta *fördelarna* som anges berör direkt de förbättrade, snabbare och smidigare kommunikationerna med Sverige. En inte ringa del menar att slippa passa tidtabeller skulle innebära en väsentlig fördel (tabell 24.23).

Medan några procent ser den ökade genomfartstrafiken som en fördel är det några fler som också ser denna trafik som en bland olika *nackdelar*. En annan nackdel som nämns är miljöförstöring, som dock inte intar samma framskjutna position som i det svenska materialet. Liksom i det svenska materialet finns det en del som menar att projektet med fasta förbindelser är ekonomiskt betungande. Några menar också att den minskade färjetrafiken innebär en nackdel (tabell 24.24).

Totalt menar 32 procent att fördelarna överväger, medan 14 procent anser att nackdelarna överväger. Det är 33 procent som inte har någon bestämd uppfattning samtidigt som 22 procent inte besvarat frågan.

De som har sociala kontakter i Sverige menar i betydligt större utsträckning än övriga att fördelarna överväger. Den högre svarsprocenten bland dem som har släkt eller vänner i Sverige tyder på att frågan intresserar dessa mer än övriga.

Den betydelse man tillmäter de fasta förbindelserna över Öresund varierar i viss grad beroende på bostadsort. De som inte bor i direkt anknytning till de tänkta fasta förbindelserna, dvs. de utanför Köpenhamns- och Helsingörsområdena, menar i högre utsträckning än övriga att fördelarna övervägar (36 procent mot 29 procent). Liksom Helsingborg uppvisade den största andelen som menar att nackdelarna överväger, är det i det danska materialet Helsingör som intar motsvarande position. Liksom i det svenska materialet kan man också antagligen förklara denna inställning med dagens goda färjeförbindelser mellan Helsingör och Helsingborg samt de tänkta fasta förbindelsernas utformning och läge. Intressant att notera är vidare att inte en enda person på västra Själland menar att nackdelarna överväger.

De tillfrågades innehav av bil, sommarhus etc. påverkar inte märkbart den bedömning man gör i denna fråga. Med tanke på att en vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö objektivt sett förbättrar möjligheterna att ta sig över sundet med bil, kan det kanske verka överraskande. I det svenska materialet kunde man göra exakt samma iakttagelse.

Tabell 24.23 Fördelar med fasta förbindelser över Öresund

Fördel	Nämnd antal gånger	Procentuell andel av enkäterna där samma typ av fördelar förekommer
Bättre kommunikationer till Sverige	81	20
Ökad transittrafik genom Danmark	11	3
Ej bunden av tidtabeller	28	7
Ökade kontakter med Sverige	43	11
Ökade kontaktmöjligheter för det danska näringslivet	16	4
Ökad handel med Sverige på kort sikt	13	3
Intäkter från turism	2	0,5

Tabell 24.24 Nackdelar med fasta förbindelser över Öresund

Nackdel	Nämnd antal gånger	Procentuell andel av enkäterna där samma typ av nackdelar förekommer
Miljöförstöring	21	5
Minskad färjetrafik	10	2
Ökad transittrafik genom Danmark	34	8
Ekonomisk belastning	23	6
Minskad handel på lång sikt	6	1

24.7 Sammanfattning

Personer bosatta i Skåne besöker Danmark i större utsträckning än personer bosatta på Själland besöker Sverige. Medan t. ex. drygt 20 procent av svenskarna inte besökt Danmark under det senaste året, så har drygt 40 procent av danskarna inte besökt Sverige.

De förbindelser som svenskarna oftast använder vid resorna till Danmark är Malmö–Köpenhamn och Helsingborg–Helsingör. Båda förbindelserna utnyttjas ungefär lika mycket. Danskarna reser däremot oftast mellan Helsingör–Helsingborg. Drygt hälften väljer vanligen denna förbindelse, medan endast en femtedel oftast reser mellan Köpenhamn och Malmö

På båda sidor om Öresund förväntar man sig i första hand utnyttja en KM-led i ett läge där fasta förbindelser över Öresund är utbyggda. Dock är det betydligt fler på Själland än i Skåne som ämnar använda denna förbindelse. Samtidigt är det 35 procent i Skåne och 17 procent på Själland som anger att de tänker fortsätta att åka båt. Både i Skåne och på Själland är det de som bor i närheten av färjeförbindelserna som i störst utsträckning förväntas utnyttja dessa även i framtiden. De som är bosatta längre ifrån

kommer i stället att färdas med bil via en KM-led. Dessa resultat kan antagligen förklaras av att färjeförbindelserna i dag uppfattas som relativt goda i de orter som ligger i anslutning till dessa. Det som är viktigt i detta sammanhang torde vara att de som bor en bit ifrån färjelägen i framtiden slipper "passningsproblemen" i anslutning till resan över Öresund.

En järnvägsförbindelse i HH-leden är ointressant för hushållen. Däremot är man särskilt på Själland intresserade av en vägförbindelse i samma läge. Resultaten i denna undersökning tyder på att det framförallt är resor som kan karaktäriseras som *utflyktsresor* som förväntas öka de båda länderna emellan. *Sannolikt blir ökningen av antalet bilutflykter till respektive grannland den viktigaste konsekvensen* bland hushållen.

Närmare tre fjärdedelar av svenskarna väljer vanligen Köpenhamn för att utnyttja service i Danmark. Endast i de nordvästra delarna av Skåne är det mer vanligt att man reser till Helsingör. Danskarnas servicebesök på andra sidan Öresund är mera spridda mellan de skånska orterna. Medan drygt hälften av danskarna förväntar sig att utnyttja servicen oftare på andra sidan Öresund, är motsvarande andel bland svenskarna något mindre. Det utbud som man både i Skåne och på Själland förväntas efterfråga oftare i framtiden är framförallt *kommersiell service* av olika slag. Det är också detta utbud som man idag utnyttjar oftast i respektive grannland. Det är däremot betydligt färre som färväntar sig att ta del av *kulturutbudet* (teater, konserter etc.). Det är också detta utbud som man i dag utnyttjar i minst utsträckning i respektive grannland.

Medan det kan konstateras att endast några få procent ägnat sig åt *friluftsliv* i dag i respektive grannland är det betydligt fler som förväntar sig göra det om fasta förbindelser anläggs. Bland svenskarna är det 24 procent och bland danskarna drygt 40 procent som menar att de kommer att besöka områden eller platser på andra sidan sundet i sådana syften. De aktiviteter som man från båda håll nämner oftast är bad och strövtåg i naturen.

Från en renodlad kommunikationssynpunkt skulle de fasta förbindelserna göra *arbetsmarknaderna i Skåne och på Själland* tillgängliga för en stor del av befolkningen inom Öresundsregionen. Det har därför varit av värde att kartlägga de bedömningar individerna gör av situationer där man tänkes arbeta eller bo i grannlandet. *Danskarna är betydligt mer positiva än svenskarna till att både arbeta och bo i grannlandet.* Vidare kan man när det gäller t. ex. boendeförhållanden och vissa arbetsmarknadsförhållanden notera, att man på båda sidor om Öresund gör likartade bedömningar. Dvs. förhållanden i grannlandet som svenskarna övervägande uppfattar som nackdelar, bedömer danskarna i motsvarande grad vara fördelar i det andra landet. Vid en jämförelse mellan individernas bedömningar och de faktiska förhållandena i de båda länderna finner man att *svenskarna genomgående är mer negativa och danskarna mer positiva än man har anledningar att vara.*

De fördelar med fasta Öresundsförbindelser som både svenskar och danskar spontant pekar på rör direkt förbättrade kommunikationer, särskilt utsikterna att *slippa* vara bunden av *tidtabeller.* Detta är en uppfattning som framförts spontant i öppna frågor. En liten grupp på båda sidor om sundet menar också att kontakterna mellan länderna kommer att öka inom

olika områden och att vi i viss mån skulle få uppleva en ökad integration mellan Skåne och Själland. Medan olika typer av miljöpåverkan dominerar bland de *nackdelar* som anges av svenskarna, är det framförallt den ökade transittrafiken genom Danmark som av danskarna upplevs som en nackdel. *Genomgående kan man säga att man i Skåne är mer negativt inställd till de fasta förbindelserna än man är på Själland.*

Man finner också genomgående att de som har *personliga kontakter* på andra sidan Öresund, och därigenom också antagligen *mer information* om förhållandena där, visar *det största intresset för de fasta förbindelserna.* Det gäller förväntningar rörande både serviceutnyttjande och friluftsaktiviteter. Man är också betydligt *mer positiv* i sina bedömningar av olika arbetsmarknads- och boendeförhållanden i respektive grannland.

Det är vidare viktigt att konstatera hur man i Helsingör och Helsingborg genomgående är minst intresserade av de fasta förbindelserna. Man upplever tydligen inte att tillgängligheten till olika typer av utbud på andra sidan sundet förbättras i lika stor utsträckning som man gör i övriga områden. Men även när det gäller att bedöma de mer övergripande för- och nackdelar som förbindelserna kan medföra, är man i dessa orter betydligt mer negativ än man är i andra delar av Öresundsregionen.

Den viktigaste slutsatsen av förväntningsstudien återstår att sammanfatta. *Både på dansk och svensk sida är informationen om den andra sidan liten. Osäkerheten är stor. Många anser sig därför inte kunna bedöma hur de kommer att reagera i en framtid med fasta förbindelser över Öresund.*

25 Forskargruppens sammanfattning och bedömningar

25.1 Forskargruppen i ekonomisk geografi

De undersökningar som redovisats i denna rapport har genomförts av forskargruppen i ekonomisk geografi vid Lunds universitet. Sammanlagt 12 personer har deltagit i arbetet, som bör ses som ett *lagarbete*. Några av de undersökningar som presenterats ligger inom ramen för pågående mera långsiktiga projekt av grundforskningskaraktär. Andra är mera direkt anpassade efter de speciella frågeställningar som ligger till grund för denna rapport.

Som framgått, är undersökningarna tillsammans mycket omfattande. Många olika material har insamlats och bearbetats. Ett stort antal modellförsök har genomförts. Olika företag och individgrupper har gett sin syn på de frågor som varit aktuella att belysa. Många metoder har prövats. *Mångsidigheten* har varit nödvändig, då de problem och frågor som tacklats är komplexa.

Samtidigt har en grundtanke varit att komplexa problem inte kan belysas på ett tillfredsställande sätt genom översiktliga analyser av jättelika datamängder. Insikt i grundläggande problem är lättare att få genom studier av *enskilda fall och situationer*. Krav på fullständighet och allmängiltighet har fått träda i bakgrunden. Målet har varit att komma åt några få grundläggande *principer*.

25.2 Syfte och avgränsning

Forskargruppens uppgift har varit att studera tänkbara *konsekvenser* för näringsliv och boende kring Öresund av alternativa fasta förbindelser mellan Danmark och Sverige. Gruppen har funnit denna uppgift stimulerande, då den rymmer problem och frågor av en art som förefaller synnerligen relevanta för dagens samhällsforskare att angripa.

T. ex geografer och ekonomer har hittills i sin regionala forskning mest sysslat med frågor som rör existensvillkoren och expansionsmöjligheterna för olika typer av verksamheter i olika regionala omgivningar och landsdelar. Som exempel på frågor som behandlats i en omfattande litteratur kan nämnas: Var kan och bör en viss verksamhet lokaliseras? Vilka är utvecklingsmöjligheterna för tillverkningsföretag i övre Norrland? Kan sty-

rande och administrerande verksamheter fungera i mindre samhällen långt borta från stora och täta stadsområden?

Något tillspetsat skulle man kunna säga att denna typ av frågor egentligen inte längre är särskilt aktuella. De tillhör ett *"kolonisationsskede"* som i vissa avseende kulminerade under 1960-talet i de samhällen som gör skäl för beteckningen efterindustriella.

De kallas efterindustriella därför att produktionsapparaten i stort sett är fullt utbyggd. Inom vissa sektorer och områden finns överkapacitet. Sysselsättningen inom *tillverkning* och *godshantering* har stagnerat. Ökat antal arbetstillfällen inom en bransch motverkas av minskat antal inom en annan. I efterindustriella samhällen byggs få *helt* nya anläggningar. När nya tillverkande enheter byggs, läggs gamla ned. Tillväxt inom en region uppvägs av nedgång i andra. Det är med andra ord fråga om omdispositioner och omfördelningar inom ett befintligt bestånd av anläggningar och verksamheter. Som senare skall beröras närmare, är det istället *service och administration* av olika slag som erbjuder nya arbetstillfällen. Inom dessa verksamheter sker också stor del av all nyetablering och utbyggnad.

Inför framtiden torde det vara väsentligt att ta upp forskning kring frågor som rör *förändringsrisker, anpassningsmöjligheter* och *förnyelse*. För lite forskning har hittills ägnats hur t. ex företag och hushåll kan anpassa sig efter en chockartad eller drastisk förändring i omvärlden. Tänkbara exempel på sådana förändringar kan vara utländsk konkurrens av hittills okänd omfattning eller energibrist. Många torde också uppfatta fasta förbindelser mellan Danmark och Sverige som en ganska drastisk förändring av en gammal miljö och av företagens och hushållens situation på båda sidor om Öresund.

Som framhållits i inledningen till denna rapport (avsnitt 1.2), rymmer utredningsuppdraget ett mycket omfattande komplex av frågor. Att allsidigt och uttömmande belysa alla tänkbara konsekvenser för företag och hushåll av fasta förbindelser har varit en orimlig uppgift inom ramen för uppdraget. En *snäv ämnesavgränsning* har varit nödvändig. Studierna har inriktats på valda *typfall*. Undersökningarna har ägnats frågor om hur situationen i vissa avseenden förändras för företag med olika verksamhetsinriktning och lokalisering, för hushåll av olika typ och i skilda lägen samt för olika individer, om fasta förbindelser enligt olika alternativ byggs mellan Danmark och Sverige.

Det har emellertid inte bara gällt att studera *situationer*. Det har också gällt att studera hur som typfall valda företag, hushåll och individer själva uppfattar sin situation och att bedöma hur de kan tänkas *reagera* i en framtida situation med förändrade transportmöjligheter. Att bedöma reaktioner är betydligt svårare än att studera situationer. Forskare och utredare kan med stor precision mäta hur t. ex. förändrade transportmöjligheter påverkar kostnader och tidsåtgång för person- och godstransporter. Däremot är det, med de kunskaper vi för närvarande har, omöjligt att förutsäga faktiska beteenden med någon större säkerhet.

Denna rapport har behandlat de *objekt och lokaliseringsenheter* som finns upptagna i figur 1:1 (s. 18). Där finns hushåll, enheter inom service och detaljhandel, lager och grossister, tillverkande enheter inom industrin och olika typer av administration. Enheterna har kopplats samman i kom-

binationer i syfte att visa de former av *kontakter och transporter* som varit föremål för studier. Där finns arbetsresor, serviceresor, personkontakter och godstransporter.

I rapporten finns exempel på studier på nationell nivå, dvs. studier som omfattat hela Danmark och hela Sverige. Där finns också internationella översikter som omfattar hela Europa. Men mestadels har undersökningarna i enlighet med utredningsuppdraget begränsats till att gälla *Öresundsregionen,* som i denna rapport ansetts omfatta hela landskapet Skåne och ön Själland.

25.3 Synsätt

Inom ramen för de avgränsningar som gjorts har en geografisk *helhetssyn* på Öresundsregionen eftersträvats. För att presentera denna helhetssyn har ett par principskisser utarbetats (figur 3:2 och 3:3, s. 47 och 49). De är grundläggande för en förståelse av denna rapports uppläggning och hela forskningsarbetets organisation. Utgångspunkten är en region. I denna ses befolkning, bebyggelsens och näringslivets lokalisering samt markanvändning och kommunikationer som en *helhet* under ständig förändring i *tid och rum.*

För att kunna handskas med de komplexa förhållanden som råder inom en region av Öresundsregionens omfattning har det varit nödvändigt att sovra och generalisera. I figurerna antas uppgiften vara att förutsäga sannolika beteenden i en framtida situation. De former av beteenden som därvid ansetts vara av intresse är godstransporter, direkta personkontakter, serviceresor, fritidsresor och pendling.

I konventionella prognoser söker man ofta förutsäga framtida beteenden genom att göra trendframskrivningar utifrån registreringar av beteenden i ett kortare eller längre historiskt perspektiv. Trendframskrivningar kan ge goda förutsägelser under förutsättning att den faktiska utvecklingen fortgår under kända förhållanden och utan dramatiska förändringar av företagens och hushållens omgivning. De undersökningar som redovisats i denna rapport bygger på övertygelsen att denna form av prognoser behöver kompletteras med ett annat sätt att göra framtidsbedömningar. Utgångspunkten har därvid varit att fasta förbindelser över Öresund innebär en genomgripande förändring av produktionsbetingelser och boendeförhållanden i Skåne och på Själland.

Det är lätt att kritisera konventionella metoder, betydligt svårare att hitta på något nytt som samtidigt är bättre. Denna rapport bör ses som en redovisning av några *inledande försök* att pröva nya angreppssätt. Dessa experiment har kunnat göras i vetskap om att mer beprövade metoder används i utredningar som drives parallellt.

Arbetena i denna utredning har koncentrerats till kartläggningar av de *yttre förutsättningar* och *handlingsramar* som styr och begränsar företagens och hushållens åtgärder och handlande i en region. I figurerna 3:2 och 3:3 har dessa sorterats in under rubriken socio-teknisk organisation. Särskild uppmärksamhet har ägnats de *transportmöjligheter* som infrastruk-

turen erbjuder. Efter en kartläggning av dagens situation har uppgiften varit att belysa hur dessa förutsättningar och handlingsramar kan tänkas förändras av alternativa fasta förbindelser över Öresund.

En grundläggande tanke har sedan varit att dessa kartläggningar av yttre omständigheter inte räcker för att förklara och förutsäga faktiskt beteende. Kartläggningar och analyser måste kompletteras med studier av hur t. ex. beslutsfattare i företag och offentliga förvaltningar liksom enskilda hushållsmedlemmar uppfattar sin situation. Dessa studier har ägnats företagens och hushållens *information* om sin omgivning, deras *kunskaper* och *attityder*. Försök har också gjorts att komma åt deras *förväntningar* inför framtiden. I vissa undersökningar har beteckningen *omgivningsbilder* använts som samlande beteckning på individers och befattningshavares subjektiva attityder till och kunskaper om olika abstrakta och konkreta företeelser i omgivningen.

I ovanstående rapport har en objektmässig disposition tillämpats. Del II har ägnats *hushåll och individer* och deras relationer till arbetsplatser, service och fritidsaktiviteter. Del III har ägnats *tillverkning och godshantering*. I del IV har *styrande och administrerande verksamheter* behandlats. I del V slutligen har olika *bedömningar och förväntningar* samlats. Bland de resultat som redovisas i dessa olika delar märks följande.

25.4 Arbete, service och fritid

25.4.1 *Möjligheter*

Hushållens möjligheter och handlingsramar har kartlagts med hjälp av *modellförsök*, av vilka några utförligt presenterats i denna rapport. Försöken bygger på dagens bosättnings- och bebyggelsemönster och med olika antaganden om arbetsplatsernas och serviceanläggningarnas lokalisering samt olika fritidsområden som resemål. Vidare har hänsyn tagits till t. ex. öppethållandetider och individernas egen tidsorganisation.

I varje modellförsök ingår detaljerade uppgifter om resemöjligheter inom Öresundsregionen med bil och kollektiva transportmedel. Alla modellförsök har inletts med analyser av dagens situation för att sedan följas av försök med alternativa fasta förbindelser över Öresund. Som *exempel på resultat* från dessa undersökningar kan nämnas följande.

Möjligheterna att resa i Öresundsregionen är i hög grad beroende av om man har tillgång till bil eller är hänvisad till kollektiva transportmedel. Skillnaderna i rörlighet och räckvidd mellan bilburna och icke bilburna är mycket stora.

I *dagens transportsituation* varierar möjligheterna att nå målpunkter på andra sidan sundet med bostadsort. Den som har tillgång till *bil* och samtidigt bor i nordvästra Skåne har den största räckvidden. Men även i andra delar av Skåne kan man uträtta *serviceärenden* på andra sidan sundet i både kortare och längre dagsperspektiv. De som bor långt från hamnar och färjelägen kan emellertid bara klara detta under förutsättning att de disponerar bil på den egna sidan om sundet. Efter sundspassagen blir räckvidden mycket begränsad, om man inte på nytt har tillgång till bil för den fortsatta resan.

Den som är hänvisad till *kollektiva transportmedel* har idag små möjligheter att nå målpunkter i grannlandet. Serviceärenden, som inte får ta mer än en halv dag i anspråk, är helt förbehållna hushållsmedlemmar i en smal zon utefter sundskusterna. Goda möjligheter finns egentligen bara mellan de orter som har direkta båt- eller färjeförbindelser med varandra, dvs. på svensk sida Malmö, Landskrona och Helsingborg och på dansk sida centrala Köpenhamn och Helsingör. Sedan den billöse väl tagit sig över Öresund, är hans räckvidd starkt begränsad utom när det gäller vissa målpunkter inom Köpenhamn, under förutsättning att han tillfullo förmår utnyttja den kollektivtrafik som bjuds.

Vad som hittills sagts om serviceresor gäller också för *arbetsresor*, dvs. det är främst bilister som kan bo på ena sidan sundet och arbeta på den andra. Den som saknar bil måste bo i nära anslutning till berörda hamnar för att klara ett sådant pendlingsprogram.

De avgörande hindren för service- och arbetsresor är inte så mycket själva sundsförbindelserna. Analyserna visar i stället att det med få undantag är *bristerna i de kollektiva kommunikationerna till lands* som gör det svårt eller omöjligt att uträtta ärenden på andra sidan sundet. Det finns i detta avseende en påtaglig skillnad mellan Öresundsregionens båda halvor. Inom Köpenhamnsregionen är det kollektiva nätet väl utbyggt och hävdar sig märkbart bättre än motsvarande trafiksystem i olika delar av Skåne.

Med bil är det redan *i dag* möjligt att göra *utflyktsresor* till mål runt om i Öresundsregionen från de flesta startpunkter. Möjligheterna är dock störst i norra delen av regionen. Av intresse är att konstatera att Köpenhamnsborna i dag dock har tidsmässigt ganska begränsade möjligheter att göra utflykter till södra och framförallt östra Skåne. Den billöses möjligheter att göra dagsutflykter till områden i grannlandet är ytterst begränsade. För denna kategori av resenärer måste både start- och målpunkter för utflykten ligga i anslutning till hamnarna.

Fasta förbindelser medför följande. För den som har tillgång till bil ger en vägförbindelse Köpenhamn–Malmö starkt ökade resemöjligheter. Detta gäller särskilt *utflyktsresor* över en dag. T. ex. Köpenhamnsbor med bil kan på en eller ett par timmar nå alla mål av intresse i sydvästra Skåne. En vägförbindelse mellan Helsingör–Helsingborg skulle på motsvarande sätt öppna nordvästra Skåne för en miljonbefolkning. På svensk sida är det i denna nya situation framförallt hushållen på längre avstånd från Malmö, Landskrona och Helsingborg som med bil får utökade möjligheter att göra utflyktsresor på Själland.

När det gäller kollektivtrafikanter blir förbättringarna mindre påtagliga. Avgörande är här hur väl *hela kollektivtrafiknätet* i Öresundsregionen i en framtid kan komma att *integreras*. Om landkommunikationerna på den danska och svenska sidan av Öresund i framtiden kan kopplas samman till *ett* system, blir effekten av fasta förbindelser betydande. Om man i stort sett behåller dagens linjenät och tidtabeller till lands, blir effekterna marginella.

25.4.2 *Kunskaper, attityder och förväntningar*

Kommer människor kring Öresund att i framtiden utnyttja alla de möj-

ligheter som fasta förbindelser över Öresund skulle erbjuda? Det är knappast troligt. Det visar klart de undersökningar som gjorts av hushållsmedlemmars *kunskaper och attityder* (kapitlen 6 och 7) och de kartläggningar som finns av dagens *resvanor* (kapitlen 2, 8 och 24). Stöd för detta antagande finns också i de enkätundersökningar av danska och svenska hushållsmedlemmars *förväntningar* som genomförts och rapporterats i denna skrift (se kapitel 24).

Det står helt klart att de flesta människor har mycket begränsade kunskaper om sin omgivning. Man känner väl till den omedelbara omgivningen kring bostad och arbetsplats samt några spridda utbudspunkter för olika typer av service och kanske en och annan fläck där man vanligen utövar någon form av fritidsaktivitet.

Man bör ha klart för sig att kunskaperna och informationen om en grannregion, som dessutom ligger på andra sidan om en nationsgräns, är liten. Som exempel kan nämnas, att av de personer som i olika undersökningar besvarat frågor (postenkäter och gruppintervjuer) är det få som regelbundet ser på grannlandets television eller som någonsin läser grannlandets tidningar. Det är också få som annat än tillfälligt (genomresa eller liknande) besökt andra platser i Danmark än centrala Köpenhamn och Helsingör, för att ta exempel från enkätundersökningar som genomförts i Skåne. Situationen är likartad sedd från dansk sida visar motsvarande undersökningar på Själland.

Dagens faktiska beteende visar en rumslig bild som är mycket lik den som studierna av informationsfält och kunskaper ger. Den är däremot *inte* lik möjlighetsbilden. Dvs. service och rekreation söker man i första hand på den egna bostadsorten eller i den omedelbara omgivningen. Det kan i detta sammanhang framhållas att de flesta personer som ingår i olika undersökningar sällan ägnar sig åt friluftsliv (bad, fiske, skogspromenader etc.) utanför den egna bostadsorten annat än i anslutning till semester. Flertalet har således i dag ett mycket begränsat dagligt aktivitetsfält. Sannolikt kommer framtidens resvanor att utvidga dessa fält, men endast i en utsträckning som måste betecknas som marginell.

Personer bosatta i Skåne besöker oftare Danmark än personer bosatta på Själland besöker Sverige. Svenskarna reser till två punkter, Köpenhamn och Helsingör, för att göra vissa inköp eller gå på Tivoli eller Zoo. De flesta reser bara för att njuta av sjöresan. Danskarna visar ett mera spritt besöksmönster på den svenska sidan av Öresund.

Förväntningsstudien bland själländska och skånska hushåll visar bl. a. följande. Fasta förbindelser kommer inte att medföra några drastiska förändringar av hushållens situation. KM-leden tror man kommer att få en viss betydelse, medan en järnvägstunnel i HH-leden helt naturligt är ointressant för hushållens vidkommande. Men många, 35 procent av de intervjuade i Skåne, tror att de kommer att fortsätta att åka båt mellan Malmö och Köpenhamn, även när det finns en bro.

Fasta förbindelser över Öresund kommer att öka möjligheterna att *bo på ena sidan av Öresund och arbeta på den andra.* De flesta svenskar har emellertid svårt att tänka sig utnyttja denna situation. Det är så mycket annat än restiderna som lägger hinder i vägen. Danskarna är betydligt mer positiva i detta avseende. Många danskar uppfattar Skåne som ett attraktivt bostadsområde.

I både Danmark och Sverige tror man att det främst är *utflyktsresorna över en dag* som kommer att öka i omfattning. Detta gäller särskilt personer som bor långt från terminalorterna på båda sidor om sundet. I detta sammanhang kommer sannolikt storleken på de broavgifter som kommer att tas ut att bli betydelsefull. Utan avgift kan man vänta sig omfattande trafik, medan höga avgifter säkert dämpar resandet avsevärt.

Samtidigt bör dock understrykas att alla undersökningar klart visar att *de stora fördelarna med en broförbindelse ligger i att den erbjuder slumpmässig åtkomst*. Med detta begrepp avses att tidsavståndet vid olika tider på dygnet mellan start och målpunkter på olika sidor av Öresund blir konstant (se figur 16:1, s 274). Osäkerheten i samband med transporter elimineras till stor del. När byten, stopp och väntetider tas bort, upplever de flesta människor en känsla av ökad räckvidd. Detta framgår bl. a. klart av de studier som gjorts av hur bilister och kollektivtrafikanter upplever tidsavstånd inom t. ex. ett stadsområde. De förra underskattar systematiskt tidsavstånd, medan de senare överskattar dem. För särskilt bilister kommer fasta förbindelser att ge en stark *känsla av ökad komfort*.

Avslutningsvis är det angeläget att ställa frågan hur människors uppfattning av sin omgivning på längre sikt kan komma att förändras. Fasta förbindelser kan ge en *känsla av större räckvidd* och leda till *ökat resande*, till en början kanske av ren nyfikenhet.

Ett sådant resande, som kanske till en början blir ganska "planlöst", måste på sikt ge *ökad information* om service, rekreation och arbetsförhållanden i grannregionen. Ökade kunskaper och förändrade attityder kommer i sin tur sannolikt att öka antalet *"målinriktade" resor* och antalet *kontakter* mellan den danska och svenska halvan av Öresundsregionen. Ett ökat resande måste ge *ökad information* som i sin tur skapar förutsättningar för en *ökad interaktion* mellan den danska och svenska halvan av Öresund.

25.5 Tillverkning och godshantering

25.5.1 *Underleverantörssystem och marknadsbilder*

Omfattande inventeringar av skånska och själländska företags underleveranser och marknadsbilder har redovisats i kapitlen 2, 10 och 11. Dessa har entydigt visat, att *handelsutbytet mellan den svenska och danska delen av Öresundsregionen är anmärkningsvärt litet* med tanke på regionernas kommersiella tyngd och geografiska närhet. Öresund fungerar som en *barriär*.

De svenska och danska underleverantörssystemen är i förhållande till varandra nästan slutna system. Företag på Själland köper varor och tjänster främst inom den egna regionen, sedan från andra delar av Danmark eller Västeuropa. Företag i Skåne är bundna till det egna landskapet, Mellansverige och Västeuropa. Långt ner i kedjorna av underleveranser finns ett visst samband mellan danska och svenska produktionssystem. Det är då vanligen fråga om grossister i Köpenhamn som köper varor från företag i Mellansverige och Småland.

Att de danska och svenska underleverantörssystemen är så isolerade i förhållande till varandra tycks närmast vara en följd av *organisatoriska*

förhållanden. En annan viktig omständighet är helt enkelt *brist på information.*

Undersökningar som gjorts (kapitel 10) visar, att *möjligheterna till integration* mellan underleverantörssystem i Danmark och Sverige är goda. Särskilt gäller att skånska företag nästan helt skulle kunna försörjas av underleveranser från enheter inom näringslivet på Själland. Särskilt bör man därvid observera den omfattande *partihandel* som finns i Köpenhamsregionen.

På motsvarande sätt är *varudistributionen* på Själland och motsvarande distribution i Skåne två skilda fenomen. Få företag och lagerenheter distribuerar i båda regionhalvorna samtidigt. Här finns naturligtvis i en framtid stora möjligheter till både *samarbete och konkurrens.*

25.5.2 *Transportkostnader och transporttider*

I utredningen har stor uppmärksamhet ägnats *modellförsök* i syfte att visa hur transportkostnader och transporttider för gods förändras av fasta förbindelser över Öresund (kapitel 12). Modellförsöken har baserats på som typexempel valda marknadsbilder, antaganden om alternativa lokaliseringar över hela Skånes och Själlands yta samt nutida och framtida transportsystem.

Studierna ger vid handen, att *Öresund* fungerar *som transporthinder* i två typer av fall. Dels är sundet i dag ett hinder för särskilt *lågvärdiga produkter,* där transportkostnaderna medför en avsevärd fördyring av varan. Dels är överfarten i dag ett hinder för transporter, där *tidsfaktorn* är av betydelse. Detta gäller t. ex. distribution av dagligvaror.

I vilken omfattning *fasta förbindelser* kommer att påverka transportkostnaderna beror naturligtvis på hur stora *avgifter* som kommer att krävas för överfart via fasta förbindelser. Med avgifter som motsvarar dagens färjekostnader blir effekten liten (endast tidskostnaden ändras). Slopas avgiften helt blir effekten betydande för vissa typer av varor.

Resultaten visar, att fasta förbindelser i mycket liten utsträckning kommer att påverka företagens distributionskostnader. För stora sändningar, som levereras direkt från ett ställe till ett annat, kan en stor avgiftssänkning få en viss effekt. För mindre sändningar, som distribueras via mera komplicerade samtransportsystem, får inte ens stora avgiftssänkningar någon betydelse. Den extra kostnaden som drabbar denna kategori av sändningar kan i stället härledas till *administrativa insatser förorsakade av passagen av en nationsgräns.*

Minskningen av tidsåtgången för själva transporten och framförallt möjligheterna att tillämpa den slumpmässiga åtkomstens princip (se ovan) även när det gäller godstransporter är betydligt viktigare än kostnadsaspekten. Fasta förbindelser kommer exempelvis att ge möjligheter till *godstransporter nattetid,* en form av transporter som i dag inte är möjlig mellan Skåne och Själland.

De undersökningar som gjorts visar, att en järnvägsförbindelse i HH-leden i liten utsträckning kommer att påverka transportsituationen för företag i Skåne och på Själland. När både start- och målpunkter ligger inom en region med Öresundsregionens yta är godstransporter på järnväg inte

aktuella. Alla transporter sker idag med bil. Endast transporter till och från områden långt utanför regionen kommer att beröras av en sådan förbindelse, och närheten till en järnvägstunnel är i det sammanhanget ointressant. En vägförbindelse i detta norra läge får däremot en viss effekt. Genomgående gäller dock att *en förbindelse i söder får större regional betydelse än en förbindelse i norr.* Effekterna är entydiga i den bemärkelsen att de *gynnar centrum på periferins bekostnad.*

25.5.3 *Lokalisering*

Kapitel 12 i denna rapport kan ses som en *känslighetsanalys.* I en serie *modellförsök* har olika optimala lägeskombinationer och indelningar av distributionsområden testats. Syftet har varit att utröna hur pass känsliga dagens mönster är för en förändrad transportsituation med fasta förbindelser.

Modellförsöken visar att Öresund i dag utgör ett påtagligt *konkurrenshinder* för åtskilliga produkter. *Framtida vägförbindelser med avgifter på samma nivå som nuvarande färjeavgifter påverkar inte denna bild,* vare sig med avseende på kostnader, marknadsuppdelning eller lokalisering. Det nuvarande lokaliseringsmönstret är mycket stabilt.

Betydande avgiftssänkningar kan ge två effekter. De kan leda till att den distribution som i dag sköts från två eller flera verksamhetsställen på olika sidor om Öresund i framtiden kan skötas från ett verksamhetsställe som har sitt bästa läge på danska sidan av sundet. Fasta förbindelser kan således leda till ökad koncentration. Dessutom kan en reducering av avgifterna leda till *ökad konkurrens.* Enheter på den ena sidan av sundet kan erövra smärre "brohuvuden" på den motsatta sidan. *Denna effekt uppstår dock bara om en vägförbindelse byggs mellan Helsingör och Helsingborg.*

Att de lokaliseringsmönster och indelningar som studerats är så *robusta* är en följd av *den fysiska samhällsstrukturen* på Själland och i Skåne. Bebyggelsen är koncenterad till en smal zon utefter Öresunds kuster. Köpenhamn och Malmö utgör "stabiliserande" marknadsklumpar på var sin sida om sundet. Hela transportsystemet är anpassat efter detta bebyggelsemönster och bildar ett centrerat nätverk med centrala Köpenhamn och Malmö som noder. *Det finns därför ingen anledning förmoda att fasta förbindelser kommer att leda till drastiska förändringar av nuvarande lokaliserings- och bebyggelsemönster kring Öresund.* Om mer marginella förändringar kommer att ske i framtiden som en följd av fasta förbindelser, torde i hög grad bero på de *psykologiska effekter* som skall beröras i fortsättningen.

25.6 Styrande och administrerande verksamheter

25.6.1 *Speciell intresseinriktning*

Styrande och administrerande verksamheter har ägnats särskilt stor uppmärksamhet i denna rapport (del IV). Det finns flera skäl till detta. I efterindustriella samhällen har sysselsättningen inom egentlig tillverkning och godshantering sedan länge stagnerat och håller på att minska. Det

märks inte minst på Själland och i Skåne. Sysselsättningsexpansionen har flyttat upp på det administrativa planet. Dessa förändringar ger den offentliga statistiken i Danmark och Sverige ingen riktig bild av. Speciella statistiska material har sammanställts för att i denna rapport beskriva denna genomgripande förändringsprocess.

De två senaste årtiondenas regionala utveckling kännetecknas av koncentration av administration och informationsbehandling tillsammans med kvalificerad service till några få stora stadsområden runt om i världen. I bl. a. Nord- och Västeuropa kulminerade denna koncentration i slutet av 1960-talet. I dag är Köpenhamn ett styrcentrum av internationell klass. Malmö är ett centrum av betydligt lägre dignitet i skuggan av Stockholm. Det är för närvarande omöjligt att säkert bedöma om utvecklingen kommer att fortsätta enligt samma mönster. Det är dock sannolikt att styrande och administrerande verksamheter och service kommer att spela en helt avgörande roll i den framtida utvecklingen på båda sidor om Öresund.

Administrationens huvuduppgifter är att initiera, planera och styra produktion av varor och tjänster. Inom företagens administrativa delar fattas dagligen *strategiska beslut* som omedelbart eller efter hand ger synliga och påtagliga effekter i omgivningen. Man kan säga att det är dessa beslut som tillsammans *styr utvecklingen* inom ett område.

Om man vill göra framtidsbedömningar, är det därför angeläget att utröna hur styrande och administerande verksamheter *arbetar och fungerar.* Det är också viktigt att få en inblick i *hur de personer som fattar strategiska beslut uppfattar sin omgivning och hur de bedömer framtiden.*

25.6.2 *Kontaktsystem*

De administrativa verksamheterna är informationsbehandlande och i hög grad beroende av inte minst *direkta personkontakter.* De mest kontaktintensiva tjänstemännen ägnar mellan 30 och 50 timmar i veckan åt kontaktverksamhet. I sitt kontaktarbete svarar de för en betydande del av trafiken i stora stadsregioners centrala delar och för nästan all persontrafik med flyg och expresståg mellan stora internationella och nationella centra.

Ingående studier har gjorts av de kontaktberoende befattningshavarnas kontaktmönster. Dessa mönster ger en entydig bild. Ungefär hälften av alla kontakter tas inom det egna stadsområdet. För t. ex. Malmös vidkommande är därefter Stockholmsregionen det viktigaste kontaktområdet, följt av Malmös egna grannregioner. Kontakterna med övriga Sverige visar en splittrad bild. I runda tal berör 10–20 procent av företagens kontakter utländska stadsregioner, främst i Västeuropa.

Tjänstekontakterna mellan den danska och den svenska delen av Öresundsregionen är anmärkningsvärt "underdimensionerade". Från Malmös horisont kan följande exempel nämnas. Mängden befattningshavare och organisationer i Köpenhamnsregionen kan mer än väl jämställas med mängden i Stockholmsregionen. Antingen man mäter avstånd i kilometer, tid eller pengar, är avståndet till Stockholm många gånger större än avståndet till Köpenhamn. Trots det har Köpenhamn bara en bråkdel av Stockholmsregionens andel av kontaktarbetet. Vidare har regionen ungefär åtta gånger större mängd befattningshavare än Malmöregionens tre grannregioner till-

sammans, men har trots det en längre andel kontakter än dessa tre regioner hos samtliga befattningsgrupper. Det är egentligen endast i en jämförelse med utlandet i övrigt som Köpenhamnsregionen har konkurrenskraftiga kontaktandelar. (Se särskilt kapitlen 2 och 22.)

25.6.3 *Handlingsramar*

Ett företags möjligheter och begränsningar att genomföra de aktiviteter och kontakter som är nödvändiga i den administrativa verksamheten avgörs av en mängd olika förhållanden såväl inom företaget som i omgivningen. I denna rapport har intresset koncentrerats till frågor som rör *administrativa regelsystem, organisationernas regionala uppbyggnad och beståndet av befattningshavare och arbetsställen* i företagens omvärld. Särskild uppmärksamhet har ägnats *resemöjligheterna i befintliga och framtida transportsystem.*

Undersökningarna har klart visat, att *"kontaktunderskottet"* mellan t. ex. Köpenhamn och Malmö *knappast kan vara en följd av transportsvårigheter.* Restiderna är redan i dag så små, att de ensamma omöjligt utgör ett hinder för "organisationstrafiken" inom Öresundsregionen. Med en fast vägförbindelse ökar naturligtvis rörelsefriheten och minskar osäkerheten. Men frågan är om skillnaden i förhållande till i dag blir så stor, att den kommer att märkbart påverka kontaktintensiteten mellan företag i Köpenhamn och Malmö. Troligen är frågan om de *internationella kontakterna* utanför Skandinavien i detta sammahang *viktigare.* Den frågan kommer att behandlas i ett följande avsnitt.

De undersökningar som gjorts visar i stället, att *administrativa regelsystem och rutiner* tillsammans med *organisationernas uppbyggnad och koncernsamband* är den kanske viktigaste orsaken till bristen på interaktion över Öresund. Köpenhamn är ett utpräglat *styrcentrum* för danskt näringsliv och utgör en viktig nod i internationella kontaktsystem. Den helt dominerande delen av Köpenhamns organisatoriska och administrativa relationer går åt väster.

Jämfört med Köpenhamn är Malmöregionen en *filialregion.* Relationerna går norr ut. Kopplingarna till Stockholm är betydelsefulla. Bara Stockholm ligger på samma "kontaktnivå" som Köpenhamn. *Öresund som kontaktbarriär är således i första hand en följd av summan organisatoriska arrangemang och administrativa regelsystem i två nationalstater.*

25.6.4 *Omgivningsbilder*

Begreppet omgivningsbild används i del IV som beteckning på administrativa befattningshavares subjektiva attityder till och kunskaper om olika abstrakta och konkreta företeelser i företagets omgivning. Det har antagits att denna omgivningsbild påverkar *varje* beslut som fattas inom företag och andra organisationer.

Omgivningsbilder har kartlagts genom ingående *intervjuer med företagsledare* för stora företag i Danmark och Sverige. Dessa företagsledare har bl. a. bedömt olika europeiska stater med avseende på politisk stabilitet, språkproblem, näringslivets frihet och effektivitet, handelshinder, produkt-

kvalitet, teknisk standard, innovativitet, förhandlingsklimat och uppfyllandet av ingångna avtal. De har också angett i vilken grad de anser sig ha information om förhållanden i andra länder.

Undersökningarna visar *stora likheter mellan svenska och danska beslutsfattares syn på Europa. Skillnaden ligger främst i bedömningen av respektive grannland.* Exempelvis anser båda grupperna att det egna landets näringsliv är mycket effektivt. Svenska beslutsfattare är däremot mindre övertygade om effektiviteten i det danska näringslivet. Endast Storbritanniens näringsliv anses mindre effektivt än det danska i Nordeuropa. Även i några andra avseende, t. ex. förhandlingsklimat, är svenska beslutsfattare något negativa i sin bedömning av Danmark. Som ytterligare exempel kan nämnas att svenska företagsledare anser att dansk företagssamhet är hårdare reglerad och mer centralstyrd än den svenska. Danska beslutsfattare anser tvärt om.

Företagsledarna har också gett sin *syn på den svenska och danska delen av Öresundsregionen.* I mycket kort sammanfattning visar undersökningarna att beslutsfattarna är *väl förtrogna med olika förhållanden inom den egna regionhalvan. Den andra regionhalvan är mindre känd.* Den ligger i utlandet och bilden blir genast mindre skarp. Kanske kan man säga att *schablonerna eller klichéerna blir fler* så fort man har att bedöma förhållanden på andra sidan om en nationsgräns. För att vara en "grannregion" till Malmöregionen har bilden av Köpenhamnsregionen kunskapsmässigt oskarpa konturer i de svenska befattningshavarnas medvetande. Den liknar mera bilden av de mest perifera regionerna i Sverige än bilden av en världsstad som ligger runt hörnet. Att sedan bilden av Köpenhamnsregionen är mera fullständig än bilderna av övriga regioner i utlandet ändrar inte på det förvånansvärda i situationen.

Som framgår av de undersökningar som redovisats i denna rapport, är de svenska beslutsfattarnas uppfattningar och bedömningar av företagens omvärld anmärkningsvärt enhetliga. På motsvarande sätt är de danska beslutsfattarnas omgivningsbilder entydiga. Denna *uniformitet* är sannolikt en följd av en rad omständigheter, av vilka vi känner några. Högt uppsatta beslutsfattare i stora företag har i stort sett samma utbildning. Deras yrkeskarriärer är likartade. De läser samma tidningar och tidskrifter. Deras informationsutbyte och deras personkontakter sker i ett gemensamt nationellt och i vissa fall internationellt kontaktnät.

25.6.5 *Förväntningar*

Ett stort antal företag på Själland och i Skåne har deltagit i en enkätundersökning som redovisats i kapitel 23. I denna har olika typer av företag i skilda lägen gett sin syn på konsekvenserna av alternativa fasta förbindelser över Öresund. Denna förväntningsstudie visar tydligt att företagsledningarna i olika *företag gör mycket realistiska bedömningar* av sin nuvarande och framtida situation. Med "realistisk" bedömning avses då, att bedömningen stämmer överens med resultaten från de beräkningar och modellförsök som redovisats i denna rapport. Som exempel på bedömningar kan nämnas följande.

Flertalet företag både på Själland och i Skåne tror inte att fasta förbindelser

kommer att medföra några förändringar för den egna verksamheten. De få som tror på konsekvenser anser att dessa kommer att bli positiva. Företagen på Själland är betydligt mer intresserade av en fast förbindelse över Stora Bält än fasta Öresundsförbindelser. Företagen i Skåne är nästan helt ointresserade av en järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg. Däremot är en lösning med vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö attraktiv. Den kommer att underlätta verksamheten även om den inte kommer att ge några större effekter. Vad som särskilt förs fram är förbättrade möjligheter att nå Öresundsregionens storflygplats.

Mera direkta effekter för företagens *försäljnings- och inköpsrelationer* väntas i liten utsträckning. Effekterna på de nuvarande *lokaliseringsmönstren* tror man kommer att bli mycket marginella. De förändringar som kan inträffa innebär en viss koncentration av försäljning och distribution till Köpenhamn. De danska företagen förväntas bli påverkade i betydligt mindre utsträckning än de svenska. Slutligen kan nämnas att företag som redan i dag har kontakter av olika slag över Öresund samtidigt har de största förväntningarna inför framtiden. De väntar sig i större utsträckning än andra ökad handel och ökad konkurrens.

I detta sammanhang finns det anledning knyta an till de synpunkter som tidigare anfördes i anslutning till sammanfattningen av hushållens kunskaper, attityder och förväntningar. De *omgivningsbilder som kartlagts för företagsledare inom danska och svenska företag kan på längre sikt förändras* som en följd av förbättrade resemöjligheter över Öresund. Ett ökat resande, även om ökningen till en början är marginell, leder så småningom sannolikt till att informationen om förhållandena i grannregionen ökar. Omgivningsbilderna ändras successivt, och de nya bilderna påverkar i sin tur dagliga rutinbeslut och strategiska beslut som fattas inom företag på båda sidor av Öresund. Det är mycket troligt att dessa beslut leder till ökat handelsutbyte och fler kontakter mellan företag på Själland och i Skåne. Om detta resonemang är riktigt, betyder det att konsekvenserna av fasta Öresundsförbindelser kommer successivt och på lång sikt, inte plötsligt och omedelbart efter det att förbindelserna står färdiga.

25.7 Öresundsregionen i internationellt perspektiv

25.7.1 *Övernationella stadssystem*

Öresundsregionens framtid kan inte bedömas utan att regionens relationer och beroendeförhållanden till yttervärlden behandlas. I denna rapport har den internationella aspekten endast behandlats i samband med undersökningar av styrande och administrerande verksamheters existensvillkor.

I företagsledares omgivningsbilder och i de mönster som beslutsfattares kontaktnät bildar kan man tydligt skönja konturerna av *en internationell "affärsvärld"*. Den består av en uppsättning stora städer eller stadsområden som är inbördes sammanbundna med snabba transportmedel som expresståg och flyg. I dessa länkar rör sig ständigt kontaktberoende befattningshavare på väg till och från sammanträden och konferenser.

Det finns flera undersökningar som visar, att embryot till dessa stadssystem bildades mycket tidigt. Sedan har utvecklingen lett till en allt större

koncentration av styrande och administrerande verksamheter till ett urval av de största enheterna i systemet. Dessa har samtidigt blivit alltmer tillgängliga och åtkomliga genom transportsystemens utbyggnad och den transporttekniska utvecklingen. På nationell nivå har detta, som framgår av denna rapport, lett till att centrum genomgående gynnats på periferiens bekostnad.

Inför framtiden finns det anledning att peka på *flera möjliga utvecklingsalternativ*. Det som närmast redovisas är kanske det som för närvarande förefaller mest sannolikt. Det kan i framtiden bli aktuellt att mer än i dag diskutera *"norrlandsproblem" på internationell nivå*. Utvidgade marknader, tullunioner och handelsavtal leder troligen till en *internationalisering* eller global förstoring även av regionala problem. I detta perspektiv har det ansetts vara av intresse att närmare studera de nordiska stadsområdenas och då särskilt Köpenhamns och Malmös positioner i det europeiska stadssystemet.

En ökad internationalisering av antytt slag leder naturligtvis till ökad konkurrens och troligen till att delar av länders och områdens näringsliv slås ut. Sysselsättningsproblemen kan bli synnerligen allvarliga och tilldra sig ett allt annat överskuggande intresse från statsmakternas sida. En *alternativ utvecklingsmöjlighet* är därför att *internationaliseringstendenserna hejdas* genom olika åtgärder som politiskt och ekonomiskt avskärmar olika länder från yttervärlden. I en starkt protektionistisk och av nationella intressen styrd framtid kommer fasta förbindelser över Öresund förmodligen att spela en mycket liten roll.

Ett tredje alternativ innebär att nationalstaternas grepp om utvecklingen lossnar och att den i stället går mot *ökad regionalisering*, dvs. att de naturliga områdena för produktionssamverkan och annan samhällsorganisation blir kärnområden som är betydligt mindre än de nuvarande nationalstaterna. En sådana regionalisering kan tänkas fortgå parallellt med en internationalisering av det slag som tidigare beskrevs. Det är möjligt att Öresundsregionen på sikt kan bli ett sådant område, i vilket en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö i kombination med en gemensam storflygplats utgör viktiga ingredienser. För Skånes vidkommande skulle ett sådant utvecklingsalternativ sannolikt betyda att många av de nuvarande banden med Stockholm lossas för att i stället knytas samman med Köpenhamn som överordnat kommersiellt centrum.

25.7.2 *Kontakt- och resemöjligheter i Europa*

I denna rapport finns undersökningar som visar de kontakt- och resemöjligheter som i dag finns mellan 98 stora stadsområden i såväl Öst- som Västeuropa (kapitlen 17 och 18). Undersökningarna är bl. a. baserade på detaljerade kartläggningar av möjligheterna att resa med bil, tåg, båt och flyg. I dessa olika beräkningar intar oftast Paris den centralaste positionen, följt av stadsområden som London, Amsterdam, Hamburg, Brüssel, Frankfurt, Zürich och Genéve. På grund av politiska förhållanden bildar stadsområdena i Öst- och Västeuropa i förhållande till varandra ganska slutna system. Dessutom kan man tydligt se, att det finns flera nivåer

i det europeiska stadssystemet, från en överordnad internationell nivå ner till en rent nationell nivå.

I förhållande till Europas kärnområden framstår nordiska stadsområden som ganska perifera. Endast Köpenhamnsregionen intar en position som kan jämföras med vissa stadsområden på kontinenten. Köpenhamns position beror mest på att Kastrup fungerar som en central nod och "sluss" i flera internationella flygnät. Skillnaden mellan Köpenhamn och andra stadsområden i Norden är mest markant när det gäller möjligheterna att utifrån Europa resa till dessa områden. Denna bild har i denna rapport kallats *tillgängligheten i det europeiska kontaktlandskapet.* Medan Köpenhamn når ett index på 65 (Paris =100), har Stockholm 19, Oslo 19, Helsingfors 8 och Malmö 8.

25.7.3 *Malmöregionens dilemma*

Malmöregionens dåliga position i det europeiska kontaktlandskapet är en följd av två omständigheter. Dels fungerar Malmö som en typisk nationell nod i det europeiska flygtrafiknätet, dvs. har få direkta utlandslinjer. De flesta direktlinjerna är riktade mot Stockholm. Dels lägger de nuvarande resemöjligheterna hinder i vägen för befattningshavare i Skåne att fullt utnyttja Köpenhamns gynnsamma position. Det är främst bristen på möjligheter att sent på kvällen resa från Kastrup till Malmö som slår igenom i beräkningarna. Det står dock helt klart att *sydvästra Skåne skulle kunna inta i stort sett samma position som Köpenhamn i det europeiska kontaktlandskapet.*

I London försöker man lösa marktransportproblemet genom att bygga en snabbtågsförbindelse mellan Heathrow och Londons centrum. Med detta nya transportmedel förväntas marktransporten minska avsevärt i tid. En motsvarande lösning på Öresundsregionens – och framför allt Malmös transportproblem – skulle vara en fast förbindelse över Öresund. Genom en sådan förbindelse i KM-läget skulle inte bara transporttiden mellan de båda stadsområdena i söder kunna nedbringas, utan den skulle också kunna ge möjligheter till transporter under hela dygnet. För en individ med tillgång till bil skulle den fasta förbindelsen betyda *konstant tidsavstånd över dygnet* mellan Malmö och Köpenhamn. Detsamma gäller för persontransporter mellan Malmö och en storflygplats på Kastrup eller Saltholm (Se figurerna 18:3 och 18:4, s 321 och 322).

Det måste dock i detta sammanhang påpekas, att Malmös position kan förbättras på annat sätt än genom en fast förbindelse med Köpenhamn. Större turtäthet med flygbåtar även sent på kvällen, direktturer till Kastrup eller Saltholm, en verkligt effektiv flygpendel mellan Sturup och Kastrup eller helikoptertrafik mellan centrala Malmö och en storflygplats skulle kunna ge betydande förbättringar. Samma tillgänglighet och åtkomlighet som med en fast förbindelse kan man emellertid inte nå på detta sätt. Fasta förbindelser är, som flera gånger nämnts, den enda lösning som ger kontaktberoende befattningshavare i Skåne möjligheter att tillämpa den slumpmässiga åtkomstens princip i samband med resor via en internationell storflygplats som ligger på andra sidan Öresund.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Enkät till företag i Skåne.
Enkät till företag på Själland.
Enkät till hushåll i Skåne.
Enkät till hushåll på Själland.
Frakttariffer från berörda transportföretag.
Intervjuer med företagsledare i Danmark.
Intervjuer med företagsledare i Sverige.
Intervjuer med grupper av gymnasister, högskolestuderande och förvärvsarbetande i Skåne och på Själland.
Primärmaterial från företag i Skåne.
Primärmaterial från företag på Själland.
Tidtabeller från berörda trafikföretag.
Transportdata från Hovedstadsrådet i Köpenhamn.
Svenska Arbetsgivareföreningens befattningsnomenklatur och lönestatistiska uppgifter.

Tryckta källor och litteratur

ABC World Airways Guide. Våren 1976.
Abler R, Adams J, Gould P, *Spatial Organization.* Englewood Cliffs 1971.
Balassa B, *The Theory of Economic Integration.* Homewood, Ill. 1961.
Bannister D, Mair J M M, *The Evaluation of Personal Constructs.* London 1968.
Bell D, Notes on the Post-Industrial Society, *The Public Interest,* nr 6 och 7, 1967.
Bourne L A, MacKinnon R D (eds.), *Urban Systems Development in Canada: Selected Papers.* Toronto 1972.
Bowden M J, *The Cognitive Renaissance in American Geography: The Intellectual History of a Movement* (stencil). Clark University 1976.
Cannel C F, Fowler F J, Comparison of a Selfenumerative Procedure and a Personal Interview: A Validity Study, *Public Opinion Quarterly,* 27, 1963.
Chimitz B, *Freight and the Metropolis.* Cambridge, Mass. 1960.
Citizen & City in the Year 2000. European Cultural Foundation. Kluwer, Deventer 1971.
Collins L, Walker D (eds.), *Locational Dynamics of Manufacturing Activity.* London 1975.

Cyert R M, March J G, *A Behavioral Theory of the Firm.* Englewood Cliffs 1963.

Danmarks Statistik: Folke- og boligtællingen 1960.
Folke- og boligtællingen 1965.
Folke- og boligtællingen 1970.

Deutsch K, *Nationalism and Social Communication.* Cambridge, Mass. & New York 1953.

Downs R, *Personal Constructions of Personal Construct Theory* (stencil). Department of Geography, Pennsylvania State University 1975.

Downs R, Stea D (eds.), *Image and Environment. Cognitive Mapping and Spatial Behavior.* London 1973.

Duijker H, Frijda D, *National Character and National Stereotypes.* Amsterdam 1960.

Engström M G, *Regional arbetsfördelning. Nya drag i förvärvsarbetets geografiska organisation i Sverige.* Lund 1970.
– Förändringar i den regionala arbetsfördelningen, *Ds A* 1974:5.

Engström M G, Sahlberg B, *Travel Demand, Transport Systems and Regional Development.* Lund Studies in Geography, Ser. B, No. 39. Lund 1974 (a).
– Kommunikationer och regional utveckling – nuvarande och framtida utvecklingslinjer, *SOU* 1974:3 (b).

Erlandsson U, Inrikesflyg och kommunikationsmöjligheter, *Geografiska Notiser,* 1969:3.
– *Inrikesflyg och kommunikationsmöjligheter.* Urbaniseringsprocessen nr 34 (stencil). Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1970.
– *Kontakt- och resemöjligheter i Europa.* Rapporter och Notiser. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1978.

Erlich H J, Stereotyping and Negro-Jewish Stereotypes, *Social Forces,* 41, 1962.

Fuchs V R, *The Service Economy.* National Bureau of Economic Research, Washington 1968.

Galbraith J K, *Den nya industristaten.* Stockholm 1968.

Goddard J, *Office Location in Urban and Regional Development.* Bristol 1975.

Godlund S, Vistelsetid i Göteborg. Regionala studier av möjligheter till dagsbesök i Göteborg på grundval av tågtidtabeller 1856–1956, *Festskrift till Olof Jonasson, 22 januari 1959.* Göteborg 1959.

Godlund S, Nordström L, Williamsson M, Wärneryd O, *Norden – en lokaliserings- och kommunikationsregion.* Meddelande från Göteborgs Universitets Geografiska Institution, 1968.

Gottmann J, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seabord of the United States.* Cambridge, Mass. 1961.
– Urban Centrality and the Interweaving of Quaternary Activities, *Ekistics,* Vol. 29, 1970.

Gould P, *On Mental Maps.* Discussion Paper No. 9. Ann Arbor, Mich. 1965.
– *Spatial Diffusion.* Commission on College Geography, Resource Paper No. 4. Association of American Geographers, Washington D.C. 1969.
– *People in Information Space: The Mental Maps and Information Surfaces of Sweden.* Lund Studies in Geography, Ser. B, No. 42. Lund 1975.

Gould P, White R, *Mental Maps.* Harmondsworth, Middlesex 1974.
Green D H, *Information, Perception and Decisionmaking in the Industrial Relocation Decision.* Unpublished Ph. D. Thesis. University of Reading 1974.
Green L W, East Pakistan: Knowledge and Use of Contraceptives, *Studies in Family Planning,* 39, 1969.
Gyllström B, *The Organization of Production as a Space-modelling Mechanism in Underdeveloped Countries.* Lund 1977.
Haggett P, Chorley R J, *Network Analysis in Geography.* London 1969.
Hall P, *Världsstäderna.* Verona 1966.
Hamilton I (ed.), *Spatial Perspectives on Industrial Organization and Decisionmaking.* London 1974.
Harrison J, Sarre P, Personal Construct Theory in the Measurement of Environmental Images, *Environment and Behavior,* 1, 1975.
Heckscher E F, Utrikeshandelns verkan på inkomstfördelningen, *Ekonomisk Tidskrift,* 1919.
Hedberg B, *Kontaktsystem inom svenskt näringsliv. En studie av organisationers externa personkontakter.* Lund 1970.
Herlin L, Nordin T, *Kontakt- och resemöjligheter i Västeuropa.* Rapporter och Notiser nr 14. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1974.
Hoover E M, Vernon R, *Anatomy of a Metropolis.* Cambridge, Mass. 1959.
Hägerstrand T, *Innovationsförloppet ur korologisk synpunkt.* Lund 1953.
– Beräkningar rörande de olika öresundsförbindelsernas inverkan på orternas "lägesvärden" i östra Danmark och södra Sverige, *SOU* 1967:54, Bilaga 8.1.
– Nordens möjligheter från internationell lokaliseringssynpunkt, *Industriförbundets Tidskrift* 1968:6.
– Tidsanvändning och omgivningsstruktur, *SOU* 1970:14.
Hägerstrand T, Modén S, Rystedt B, *Atlas över befolkningsunderlag och lägesprofiler.* Urbaniseringsprocessen nr 1 (stencil). Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1967 (a).
– *Atlas över befolkningsunderlag och lägesprofiler.* Urbaniseringsprocessen nr 5. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1967 (b).
Hägerstrand T, Öberg S, Befolkningsfördelningen och dess förändringar, *SOU* 1970:14, Bilaga 1.
Iger S, *Den svenska ekonomins internationalisering.* Sekretariatet för framtidsstudier, Stockholm 1976.
Inventering av naturresurser, markanvändning och miljö i västra Skåne samt analys av konsekvenserna av fasta förbindelser över Öresund (stencil). Lantbrukshögskolan, Alnarp i maj 1977.
Jonsson O, Kock J, Åquist A-C, *Interaktion över en politisk gräns* (stencil). Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1975.
Kahn H, Wiener A, *År 2000.* Stockholm 1969.
Kansky K J, *Structure of Transportation Networks: Relationships between Network Geometry and Regional Characteristics.* Research Paper 84. University of Chicago 1963.
Katona G, *Psychological Analysis of Economic Behavior.* New York 1951.

Katz D, Braly K W, Racial Stereotypes of 100 College Students, *The Journal of Abnormal and Social Psychology,* 28, 1933.

Kelly G, *The Psychology of Personal Constructs,* Vol. 1 and 2. New York 1955.

Kristensson F, *Människor, företag och regioner.* Stockholm 1967.

Kungl. Maj:ts proposition 1973:146 angående fasta förbindelser över Öresund. Stockholm 1973.

Lenntorp B, *Path in Space-time Environments.* Lund 1976.

Lewan N, *Landsbebyggelse i förvandling.* Lund 1967.

– Urbanisering med delvis nya utvecklingsdrag, *Svensk Geografisk Årsbok* 1976.

Lindberg O, *Näringsgeografiska studier över den svenska pappersindustriens lokalisering.* Uppsala 1951.

Lippman W, *Public Opinion.* New York 1922.

Lloyd R E, *The Relationships among Environmental Cognitions, Environmental Preferences, and Spatial Behavior: A Conceptualization and Empirical Examination.* Unpublished Ph. D. Thesis. Department of Geography, Pennsylvania State University 1974.

Lowenthal D, Geography, Experience, and Imagination: Towards a Geographical Epistemology, *Annals of the Association of American Geographers,* 51, 1961.

Lundahl A, *Fritid och rekreation.* Utkast till kap. 11 i betänkande om svenska folkets levnadsförhållanden. Stockholm 1971.

Lundberg L, *Handelshinder och handelspolitik.* Stockholm 1976.

Lundén T, *Individens rumsliga beteende i ett gränsområde.* Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet, Meddelande B 26. Stockholm 1973.

Lynch K, *The Image of the City.* Cambridge, Mass. 1960.

Lösch A, *The Economics of Location.* New Haven 1954.

Mackay R, The Interactance Hypothesis and Boundaries in Canada, *Canadian Geographer* 11, 1958.

McDaniel R, Hurst E, *A Systems Analytic Approach to Economic Geography.* Commission on College Geography Publication No. 8. Washington 1968.

McDermott P J, Taylor M J, Attitudes, Images, and Location: The Subjective Context of Decision Making in New Zealand Manufacturing, *Economic Geography,* 4, 1976.

McKay J, Whitelaw J, *Geographical Mobility of the Australian Labor Force, 1966–1971.* Working Paper No. 3 (stencil). Department of Geography, Monash University, Melbourne 1976.

Mercer D C, Powell J M, *Phenomenology and Related Non-positivistic Viewpoints in the Social Sciences* (stencil). Department of Geography, Monash University, Melbourne 1972.

Moore C P, Golledge R G (eds.), *Environmental Knowing.* Stroudsburg, Penn. 1976.

Norborg K, Potentialbegreppet. Ett viktigt hjälpmedel vid lokaliseringsdiskussioner, *Svensk Geografisk Årsbok* 1962.

– *Befolkningens fördelning och flyttningar i Sverige.* Lund 1974.

Nordbeck S, Rystedt B, *Computer Cartography.* Lund 1972.

Nystuen J, Boundary Shapes and Boundary Problems, *Peace Research Society Papers,* VIII, 1967.

Ohlin B, *Interregional and International Trade.* Cambridge, Mass. 1933.

Ohlin B, Hesselbom P-O, Wijkman P M (eds.), *The International Allocation of Economic Activity*. Proceedings of a Nobel Symposium held at Stockholm. London 1977.

Olander L-O, *Administrativa organisationer i regional samverkan* (prel. titel). Publiceras i Lund 1978.

Olander L-O, Persson T, Hushåll och omgivning. En metod för inomregionala studier av transporter och åtkomlighet, *Rapport Byggforskningen* R51:1976.

Olikhetsstudien, *Öresundsförbindelser*. Bilaga A till de danska och svenska öresundsdelegationernas betänkande, *SOU* 1978:19.

Persson Ch, *Some Geographers' Perception of Europe: Environmental Images and Personal Construct Theory*. Rapporter och Notiser 37. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1977.

– *Synen på Europa och Öresundsregionen inom några större svenska och danska företag – en studie av beslutsfattares omgivningsbilder*. Rapporter och Notiser 43. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 1977.

Pred A, *Behavior and Location*, Parts I and II, Lund Studies in Geography, Ser. B, No. 27 and 28. Lund 1967, 1968.

– The Growth and Development of Systems of Cities in Advanced Economies, se Pred, Törnqvist (1973).

Pred A, Törnqvist G, *Systems of Cities and Information Flows*, Lund Studies in Geography, Ser. B, No. 38. Lund 1973.

Rannels J, *The Core of the City*. New York 1956.

Regional Policy in EFTA. National settlement strategies: A framework for regional development. Geneva 1974.

Reynolds D E, McNulty M, On the Analysis of Political Boundaries as Barriers: A Perceptual Approach, *East Lakes Geographer*, IV, 1968.

Ricardo D, On the Principles of Political Economy and Taxation, *The Works and Correspondence of David Ricardo*, (ed. P. Sraffa), Vol. 1. Cambridge 1951 (första utgåvan 1921).

Robbins S, Terleckyj N, *Money Metropolis*. New York 1960.

Rosenberg A, *Air Travel within Europe*. Stockholm 1970.

Sahlberg B, *Interregionala kontaktmönster. Personkontakter inom svenskt näringsliv – en flygpassagerarstudie*. Lund 1970.

Sauer C O, *The Morphology of Landscape*. University of California Publications in Geography, 2, 1925.

– Foreword to Historical Geography, *Annals of the Association of American Geographers*, 31, 1941.

Shaw P, *Migration, Theory and Fact*. Philadelphia 1975.

Simon H, *Administrative Behavior*. New York 1957.

– *Models of Man: Social and Rational*. New York 1957.

– *The Shape of Automation for Men and Management*. New York 1965.

Smith A, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. London (första utgåvan) 1776.

Stafford H, The Anatomy of the Location Decision: Content Analysis of Case Studies, se Hamilton (1974).

Statens offentliga utredningar (SOU):

1962:53 och 54. Öresundsförbindelsen. Stockholm 1962.

1963:49. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. Stockholm 1963.
1967:54. Fasta förbindelser över Öresund. Stockholm 1967.
1970:14. Urbaniseringen i Sverige. Stockholm 1970.
1974:3. Produktionskostnader och regionala produktionssystem. Stockholm 1974.
1978:18. Öresundsförbindelser. De danska och svenska öresundsdelegationernas betänkande. Stockholm 1978.
sundsdelegationernas betänkande. Stockholm 1978.

Sveriges officiella statistik (SOS):
Folkräkningen 1960.
Folk- och bostadsräkningen 1965.
Folk- och bostadsräkningen 1970.
Folk- och bostadsräkningen 1975.
Industri 1964.
Industri 1974.

Södersten B (red.), *Internationell ekonomi.* Stockholm 1969.

Søfelde J, *Regionala funktionsstudier 1960–70* (stencil). Geografisk Centralinstitut, Københavns Universitet 1976.

– *Regional udvikling og offentlig planlægning. Fra branschestudier til studier af overordnede og servicemæssige funktioner. Danmark 1960–1976.* Köpenhamn 1977.

The Europa Year Book 1975.

Thomas Cook Continental Timetable. Våren 1976.

Thorngren B, Hur påverkar kontaktsystem den regionala utvecklingen?, *SOU* 1970:15.

Törnqvist G, *Studier i industrilokalisering.* Stockholm 1963. (Även *SOU* 1963:49.)

– Personkontakter och lokalisering. En kartläggning av kontaktmönster och regionala utvecklingstendenser inom svenskt näringsliv, *SOU* 1970:14.

– Kontaktbehov och resemöjligheter – några Sverigemodeller för studier av regionala utvecklingsalternativ, *Regioner att leva i.* En rapport från ERU. Uddevalla 1972.

– Det svenska produktionssystemet i geografiskt perspektiv. Särtryck ur *SOU* 1974:3.

– Om fragment och sammanhang i regional forskning, *Att forma regional framtid.* En rapport från ERU. Stockholm 1978.

Törnqvist G et al., *Multiple Location Analysis.* Lund Studies in Geography, Ser. C, No. 12. Lund 1971.

Ullman E, The Role of Transportation and the Bases for Interaction, *Man's Role in Changing the Face of the Earth.* Chicago 1956.

Vernon R, *The Changing Economic Function of the Central City.* New York 1959.

Westaway E J, Contact Potentials and the Occupational Structure of the British Urban System 1961–66: an Empirical Study, *Regional Studies,* 8, 1974.

– The Spatial Hierarchy of Business Organizations and its Implications for the British Urban System, *Regional Studies,* 8, 1974.

William-Olsson W, *Huvudstad och landsort.* Falun 1966.

Wolfe R J, Transportation and Politics: The Example of Canada, *Annals of the Association of American Geographers,* 52, 1962.

Wolpert J, The Decision Process in Spatial Context, *Annals of the Association of American Geographers,* 54, 1964.

Wright J K, *Geographical Lore at the Time of the Crusades. A Study in the History of Medieval Science and Tradition in Western Europe.* New York 1925.

– Terrae Incognitae: The Place of the Imagination in Geography, *Annals of the Association of American Geographers,* 15, 1947.

Wright M, Provincial Office Development, *Urban Studies,* Vol. 4, No. 3, 1967.

Öresundsförbindelser. Planerings- och miljöfrågor. Rapport av den svenska öresundsdelegationens expertgrupp för plan- och miljöfrågor. *Ds K* 1978:6.

Statens offentliga utredningar 1978

Kronologisk förteckning

1. Stat–kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. Kn.
2. Stat–kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. Kn.
3. Stat–kyrka. Bilaga 2–12. Utredningar i delfrågor. Kn.
4. Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. U.
5. Föräldrautbildning. S.
6. Ny skogspolitik. Jo.
7. Skog för framtid. Jo.
8. Hyresrätt 2. Lokalhyra. Ju.
9. Ny konkurrensbegränsningslag. H.
10. Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. Ju.
11. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. E.
12. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. E.
13. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2–4. E.
14. Arbete åt handikappade. A.
15. Praktikfrågor–åtgärder i ett kort perspektiv. U.
16. Regional konsumentpolitisk verksamhet. H.
17. Energi. I.
18. Öresundsförbindelser. K.
19. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. K.
20. Öresundsförbindelser. Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. K.

KONGL. BIBL.
- 1 JUN 1978
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1978

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Hyresrätt 2. Lokalhyra. [8]
Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. [10]

Socialdepartementet

Föräldrautbildning. [5]

Kommunikationsdepartementet

1975 års danska och svenska öresundsdelegationer. 1. Öresundsförbindelser. [18] 2. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. [19] 3. Öresundsförbindelser Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. [20]

Ekonomidepartementet

Kapitalmarknadsutredningen. 1. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. [11] 2. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. [12] 3. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2–4. [13].

Utbildningsdepartementet

Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. [4]

Jordbruksdepartementet

1973 års skogsutredning. 1. Ny skogspolitik. [6] 2. Skog för framtid. [7]

Handelsdepartementet

Ny konkurrensbegränsningslag. [9]
Regional konsumentpolitisk verksamhet. [16]

Arbetsmarknadsdepartementet

Arbete åt handikappade. [14]

Industridepartementet

Energi. [17]

Kommundepartementet

Kyrkoministerns stat–kyrka grupp. 1. Stat–kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. [1] 2. Stat–kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. [2] 3. Stat–kyrka. Bilaga 2–12. Utredningar i delfrågor. [3]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

KUNGL. BIBL.
- 1 JUN 1978
STOCKHOLM

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-04038-7
ISSN 0375-250X