

#11



Anders Johnson

Bör hela Sverige leva?

– Den gamla geografin i den nya ekonomin

© Författaren och Reforminstitutet 2002
Omslag: Ulrica Croneborg
Illustration: Ulrica Croneborg
Sättning: Ateljé Typsnittet L&R AB, Stockholm
Tryck: Larserics Digital Print AB, Bromma, 2002
ISBN 91-89613-10-4, ISSN 1650-4712
Reforminstitutet, tel 08-587 865 20
info@reforminstitutet.nu www.reforminstitutet.nu

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	7
Laven i Laver	11
<i>Glider Sverige isär?</i>	13
Ett folk i rörelse	17
<i>Norrland</i>	20
<i>Svealand</i>	21
<i>Götaland</i>	24
<i>Glöm inte människan!</i>	26
Smugglarna i Ystad	27
<i>Då Skåne spegelvändes</i>	28
Sveriges första Eurostad	33
<i>Företagarna vid Torne älv</i>	35
<i>Megasystemet i Norr</i>	36
<i>Gammal och ny ekonomi</i>	38
<i>Basen för IT</i>	41
Sågarnas stad	43
<i>Går det åt skogen?</i>	45
<i>Norrlands gröna guld</i>	47
<i>Flottare kan livet vara</i>	48
<i>Jordbruk, industri, tjänster</i>	49
<i>Tjänstesamhällets ekonomiska geografi</i>	52

Sveriges största under	55
<i>Vår första industri</i>	56
<i>Stålrevolutionen</i>	58
<i>Det svenska rostbältet</i>	59
<i>De nya patronerna</i>	61
Apotekaren i Kisa	63
<i>Sex sparkande fakta</i>	65
<i>Är politiken problemet eller lösningen?</i>	71
Spår av frihet	75
<i>Att lägga landet tillrätta</i>	76
<i>Stolta och andra städer</i>	80
<i>Den svenska Fristaden</i>	83
<i>Allt är regionalpolitik</i>	84
<i>Det omöjligas konst</i>	85
<i>Döbelnsmedicinen</i>	87
<i>Att gjuta olja på vågorna</i>	89
Omstigning i Töreboda	91
<i>Den arktiska arkipelagen</i>	93
<i>Det började med Bröt-Anund</i>	95
<i>Det stora riksdiket</i>	96
<i>Järnvägar också</i>	101
<i>Den svenska urspårningen</i>	107
<i>Informera mera</i>	110
Där försörjningen hängde på håret	115
<i>Företagarandans djupa rötter</i>	118
<i>Sjuhäradsbygden knallar vidare</i>	120
<i>Tråd och tro i Småland</i>	122
<i>Gå i kluster</i>	124
<i>Tio steg mot regional utveckling</i>	127
Vår förste frihetshjälte	139

”Ingen statsman är ännu i stånd att positivt säga, vilkendera näringen som kan skaffa oss den största nationala vinsten; varigenom lagstiftaren måste stanna i villrådighet, vart han genom författningarna ska leda våra arbetare. Vad förändring i varor, vad olika värde ses icke dagligen? Helt oförmodat öppnar försynen för en nation en rikedomskälla, som varar en tid, men ofta stannar tvärt av, och en annan eller en tredje uppkommer snart i stället, av vilka den nationala vinsten huvudsakligen beror.”

Prästen och politikern Anders Chydenius i
Den nationala vinsten, 1765

”I det långa loppet överlever bara den som säljer riktiga varor eller tjänster till riktiga kunder och får betalt med riktiga pengar.”

Peter Drucker, amerikansk managementguru

FÖRORD

*Det här är ditt land
Det här är mitt land
Från Ale stenar
till norra Lappland
Från Bohus klippor
till Gotlands raukar
Landet det tillhör
dej och mej*

Med dessa rader inleder Mikael Wiehe sin svenska version av den amerikanske trubaduren Woody Guthries ”This is my land”, Wiehes text ger en spännande och ömsint känsla för att land som i sig innehåller inte bara en lång rad olika och skiftande naturmiljöer utan också olika näringar för människors försörjning.

Ibland kan det vara förekomsten av mineraler som gett gruvnäringen i norr. Det är skogarna som gett skogsindustrin, sågverken och massafabriker för att inte glömma sjöfarten och hamnarna som gett många av de norrländska städerna sin prägel.

Ibland kan det vara närheten till andra länder och därmed handeln och

utbytet av varor, tjänster och kunskaper som skapat vad vi i dag kallar kluster men som en gång i tiden kom till uttryck genom stadsprivilegier.

I olika delar av landet ser vi hur olika mönster av välfärd skapades, som av en slump. Snickerierna, slöjdtillverkningen, sömmerierna, väverierna, plåtindustrin, äppelodlingen, skeppsbyggnaden, kringlorna, bergshanteringen, vattenkraften och mycket mer kom till på olika platser i vårt land som en följd av geografins möjligheter och enskilda människors idérike-dom. Plötsligt, om man kan använda detta ord för vad som skedde under några generationer, blev en bygd präglad av den kunskap och den kompetens som fanns just där och inte någon annanstans.

Och ibland, åter en gång, kan det ha varit en omvandling av den ekonomiska och sociala geografin som la grunden till landets utveckling, som när 1800-talets stora basindustri genomgick den kanske mest radikala strukturreform som någon svensk basnäring någonsin har påverkats av, nämligen de olika skiftesreformerna. De la grunden för ett effektivare jordbruk, stora spannmålsöverskott som tillsammans med den tidens sjöfart blev till goda exportinkomster och växande kapitalöverskott som i sin tur gjorde industrialismens framväxt möjlig, vilket i sin tur tog i anspråk de mänskliga resurser som frigjordes från ett lantbruk som inte längre behövde varje hand och rygg som fanns att få.

Det skapade en social rörlighet som förverkligade många människors drömmar om ett nytt och bättre liv, från bysamhällets för alltid fixerade livsuppgifter och ibland inskränkta värld till städernas mångfald och möjligheter. Det gavs en möjlighet för den enskilde att genom strävsamhet och arbete förändra sitt liv. Den enskildes förmåga och kunskaper blev till något att räkna med, därför att han eller hon allt mer kunde göra skillnad.

Det är en utveckling som vi kunnat se allt tydligare. Hur den enskilde blir allt mindre utbytbar och alltmer kan göra skillnad. Det är en spännande och god utveckling om vi förmår förnya och förändra vårt samhälle till att inte bara öppna sig för detta utan också uppmuntra det.

Vi skulle i dag, om vi nu skulle etablera ett regelsystem för arbetsmarknaden, knappast konstruera kollektivavtal byggande på förutsättningen

att var och en kan bytas ut mot någon annan som är likvärdig. För även om vi alla är lika värda har vi likväl skilda värden som gör var och en av oss unika. Något bättre värde än så finns inte.

På motsvarande sätt skulle vi i dag, om vi började om från början, inte etablera stora offentliga system, där alla behandlas lika och inte bara likvärdigt. Förutsättningarna för den enskilde är så annorlunda att vi skulle avvisa det. Det finns inget som är så personligt som skolan, inget som är så individuellt som sjukvården och inget som kräver så mycket personlig hänsyn till den enskilde som äldreomsorgen. I vår tid behöver ingen av dessa livskvaliteter begränsas av geografins gränser, som de en gång gjorde. Tvärtom ligger begränsningen i vår egen fantasi och förmågan att skapa det välstånd som behövs för tryggheten. Samma sak gäller företagande och produktion överhuvudtaget.

Och det är självfallet utifrån denna den nya tidens förutsättningar som Sverige skall leva. Det innebär inte att hela Sverige skall leva som det gjorde under en annan tid men att hela Sverige skall kunna leva med de förutsättningar som finns i dag. Det kommer att prägla och förändra vårt samhälle, så som det har präglat och förändrat vårt lands utveckling. Nu har vi alla människor som kommit till vårt land från andra delar av världen. Vi har den nya informationsteknologin, vi har nya industrier och nya kunskaper som grund för dagens välfärd. Frågan om hur Sverige skall kunna leva handlar om hur pass väl vi tar tillvara den nya tidens många möjligheter.

Anders Johnson har på Reforminstitutets uppdrag skrivit om den regionala utvecklingens förutsättningar i framtidens Sverige. Han gör det mot bakgrund av hur dagens Sverige har vuxit fram. I ”Bör hela Sverige leva?” diskuterar han den gamla geografin i den nya ekonomin och resonerar om de viktiga förutsättningar som måste uppfyllas för att vi skall kunna få en god regional utveckling där vi tar tillvara de möjligheter vårt land besitter. Anders Johnson är skriftställare och ledamot av Reforminstitutets styrelse. De åsikter och uppfattningar han för fram är självfallet hans egna men vi är från Reforminstitutets sida stolta och glada över

att kunna presentera dem inom ramen för vårt utredningsarbete för ett nytt och reformerat Sverige. Det är ett land och ett samhälle som skall kunna sprudla av vitalitet och framtidstro ”från Ale stenar till norra Lapp-land” och där emellan.

Gunnar Hökmark

VD Reforminstitutet

LAVEN I LAVER

Klockan 09.25 landar SK004 på Kallax flygplats 3 350 meter långa rullbana. Det är Skandinavians längsta kommersiella rullbana som med pompa och ståt invigdes av statsminister Göran Persson i november 1999. Staten bidrog med 90 av de 140 miljoner kronor som det kostade att förlänga banan med 1 150 meter.

Tanken med att bygga ut rullbanan var att här etablera en internationell trafikknut för flygfrakt mellan flera kontinenter – framför allt för tekniska stopp mellan Europa och Nordostasien. Det finns bara ett problem. Ryssland har begärt ohemult höga avgifter för att upplåta sitt luftrum. Detta upptäcktes först sedan flygplatsen hade invigts och därför kommer bara sporadiskt några enstaka fraktflygplan till Kallax. De 1 000 nya jobb som Göran Persson utlovade vid invigningen har man fått titta i luften efter.

Regionalpolitik är svårt. Kallax rullbana är långt ifrån det enda exemplet på storstilade politiska planer som har kostat betydligt mer än de smakar. Kanske kan en rimlig överenskommelse med ryssarna så småningom nås. Men nog hade det varit bäst att försäkra sig om flygmöjligheterna innan man byggde ut flygplatsen.

Nu var det emellertid inte Kallax som var målet för mitt norrbottniska besök i maj 2002, utan ett gruvsamhälle i landskapets sydvästra hörn. Jag

hämtade därför ut hyrbilen och körde mot Älvsbyn. Där får man inte missa den lilla Caltex-macken som ligger vid infartsrondellen. Det är ett miniatyrmuseum, skapat av Per-Olof Lindroth och Per Lundkvist, som innehåller allt vad en gammal bensinmack kan inhysa – utom bensin.

Jag var fikasugen och tog därför sikte på en parkeringsplats i närheten av det som kunde bedömas vara Älvsbyns huvudgata. Efter att ha promenerat några kvarter i jakten på en servering fick jag napp. En skylt på gatan annonserade dagens rätt: ”I dag: palt. Torsdag: blodpalt”. *Tema con variazioni*.

Efter Älvsbyn fortsatte jag på väg 94 mot Arvidsjaur och vid Nattberget var det dags att vika av åt höger på vägen mot Moskosel. Under de tre milen sedan Älvsbyn hade jag nästan inte mött någon bil och nu upphörde all mänsklig kontakt. Efter två mil på Moskoselvägen pekade en liten skylt upp mot en grusväg in i skogen.

Vägen leder efter ett tag in i det mönstersamhälle som Bolidenbolaget uppförde vid Lavers koppargruva på 1930-talet: kaffestuga, dansbana och Folkets hus längst ner på vänster sida. De stora verksanläggningarna når man via Gruvvägen till höger. Älvsbyvägen leder rakt fram uppför bergsslutningen. Längs fyra parallella gator till vänster om Älvsbyvägen bor arbetarna i tvåfamiljsvillor. Där bortanför ligger skolan. På vägens högra sida ligger torget med handelsbod, kiosk och ungarlsbarackerna lite längre bort. Längre upp på Älvsbyvägens högra sida ligger verkmästarens och gruvfogdens villor. Längst upp i Älvsbyvägens förlängning, så att man ser den redan på långt håll, ligger platschefens ståtliga villa.

”Ett Per Albinskt folkhem mitt i den norrbottniska ödemarken”, skrev en tidning på 30-talet. Och författaren Helmer Grundström skriver 1937 i *Norrland i ord och bild*:

Liksom i sagan en ljus fe rör med sitt spö döda ting och får dem att leva och blomma, har duktiga ingenjörer och byggmästare på ett par år trollat fram ett modernt bostadssamhälle vid lilla Laver. Man kan i dag gå in i en av villorna i detta samhälle och finna elektrisk spis i köket, varmt och kallt vatten,

avlopp. Rummen är tidsenligt möblerade, i ett av dem står en femrörsradio och från en av alkoverna kommer en yrvaken, men lycklig man. Samhället har elektriskt ljus, här finns det biograf och Folkets Hus. Här finns också allmänbad och en hyperelegant folkskola.

Men det är något som fattas då man i dag besöker Laver. Här finns inte en människa. Här finns heller inga byggnader – förutom resterna av en gruvlave. Vägarna hålls fria från sly och det enda som finns kvar är husgrunderna samt skyltar som prydligt märker ut de olika gatornas namn och var de olika byggnaderna har legat.

Gruvdriften påbörjades i full skala 1938 och som mest bodde här 240 personer. Men kopparhalten i malmen var låg så det var först efter stor tvekan som Boliden beslöt inleda brytning här. Efter några år stod det klart att fyndigheten inte var lönsam och den 2 november 1946 uppfordrades det sista skippet malm genom gruvschaktet.

Arbetarna fick erbjudanden om jobb i bolagets andra gruvor. Alla byggnader monterades ner och skickades till olika platser: Konsum flyttades till Brännberg, bostäder till Kristineberg och Slagnäs, skolan till Lillkors-träsk och Folkets hus till Överklinten. I september 1947 var rivningen slutförd.

Några av byggnaderna hamnade i Laisvall, Arjeplogs kommun, där ett nytt samhälle byggdes upp kring den blygruva som öppnades 1943. I november 2001 sköts sista salvan i den gruvan. Blir Laisvall i framtiden ännu ett samhälle där enbart skyltar och husgrunder vittnar om att det här en gång har stått hus och bott människor?

Glider Sverige isär?

Bilden av Laver kanske för många framstår som en framtidsbild av hela Landsbygdssverige: Företagen packar ihop och försvinner därför att landsbygden inte är lönsam. Människor tvingas välja mellan arbetslöshet och att flytta någon annanstans.

Sverige har en mycket ojämn befolkningsfördelning mellan olika delar

av landet och det är lätt att teckna en bild av växande regionala olikheter. Tätorterna upptar 1,3 procent av landets yta och här bor 84 procent av befolkningen. Hälften av befolkningen bor inom tre mil från Nordsjöns och Östersjöns kuster. Och i **tabell 1** visas hur ojämn befolkningsfördelningen är i den nord–sydliga dimensionen.

Tabell 1: Befolkningsfördelning från norr till söder

OM MAN DRAR NIO HORIZONTELLA LINJER PÅ EN KARTA ÖVER SVERIGE SÅ ATT LANDET DELAS IN I TIO DELAR MED LIKA STORT INVÅNARANTAL I VARJE DEL, SÅ KOMMER DE NIO LINJERNA ATT GÅ VID FÖLJANDE ORTER:

1. HEDE–SUNDSVALL
 2. MUNKFORS–UPPSALA
 3. KARLSTAD–TÄBY
 4. KRISTINEHAMN–STOCKHOLM
 5. STRÖMSTAD–FLEN
 6. VÄNERSBORG–LINKÖPING
 7. GÖTEBORG–VÄSTERVIK
 8. VARBERG–VÄRNAMO
 9. HELSINGBORG–KARLSKRONA
-

Befolkningen har minskat i över 200 av landets kommuner sedan 1996. Av **tabell 2** framgår att i det typiska länet så minskar befolkningen i alla kommuner utom residensstaden. Det finns bara fyra regioner med flera sammanhängande kommuner som inte har minskat i befolkning under de senaste fem åren:

- Stockholmsregionen som omfattar Uppsala, Stockholms och Södermanlands län. Här minskar dock befolkningen i Norduppland och sydvästra Södermanland.
- Göteborgsregionen som omfattar de sydvästra delarna av Västra Götalands län och norra Halland. Befolkningen minskar i de kommuner som ligger i övriga delar av dessa län med undantag av Strömstad och Halmstad.

- Jönköpingsregionen som omfattar Jönköping, Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd och Värnamo.
- Malmöregionen som omfattar före detta Malmöhus län (utom Bjuv och Svalöv) samt Kristianstad och Ängelholm. Befolkningen minskar i övriga Skåne.

Tabell 2: Befolkningsförändringar 1997–2001

LÄN DÄR BEFOLKNINGEN...	
... MINSKADE I ALLA KOMMUNER	VÄSTERNORRLAND, JÄMTLAND, GOTLAND
... MINSKADE I ALLA KOMMUNER UTOM RESIDENSSTADEN	NORRBOTTEN, VÄSTERBOTTEN, GÄVLEBORG, DALARNA, VÄRMLAND, ÖREBRO*, VÄSTMANLAND, ÖSTERGÖTLAND*, KALMAR, KRONOBERG, BLEKINGE
... ÖKADE I FLERA KOMMUNER	UPPSALA, STOCKHOLM, SÖDERMANLAND, VÄSTRA GÖTALAND, HALLAND, JÖNKÖPING, SKÅNE

* *Befolkningen minskade inte heller i Kumla (Örebro län) eller Söderköping (Östergötland).*

Under senare år har vi läst om hur lanthandel och annan service försvinner i glesbygden. I bruksorterna rivs lägenheter medan den arbetslösa befolkningen står bredvid och tittar på. Det påstås att Sverige håller på att gå isär: å ena sidan de välmående storstads- och högskoleorterna, å andra sidan resten av Sverige, Gnosjö möjligtvis undantaget.

Stämmer denna bild? Är det i så fall ett problem? Och kan vi göra något åt det? Jag har under de senaste åren kört ungefär 3 500 mil och besökt över 600 platser runt om i Sverige i syfte att studera den ekonomiska historien och dess spår i dagens samhälle. Jag ska inte berätta om alla dessa platser här – det hoppas jag få återkomma till i en annan bok. Men några besök ska jag berätta om för att levandegöra de mer teoretiska resonemangen om regionalpolitikens möjligheter och begränsningar som denna bok handlar om. Jag kommer att koncentrera mig på de regionala frågor som är förknippade med glesbygd, småorter och folkminskning

och i stort sett förbigå de – kanske minst lika allvarliga – problem som är förknippade med storstadsregionerna, bland annat trafikinfarkt, bostadsbrist och segregerade bostadsområden präglade av strukturell arbetslöshet och bidragsberoende.

ETT FOLK I RÖRELSE

A tt Sverige – liksom övriga ekonomiskt utvecklade länder – för närvarande genomgår stora strukturella förändringar är uppenbart, liksom att dessa förändringar har geografiska implikationer. Det finns många namn för att beskriva detta: den nya ekonomin, tjänstesamhället, informationsamhället, kunskapssamhället, globaliseringen. Informationsteknikens snabba utveckling har beskrivits som den tredje industriella revolutionen. För att bättre förstå vad dagens omvandling kan innebära för den ekonomiska geografin ska vi börja med att försöka beskriva huvud dragen i befolkningsutvecklingen sedan det industriella genombrottet.

Den första industriella revolutionen, med ångkraften som basteknologi, fick sitt genomslag i Sverige vid mitten av 1800-talet. Fabriker började etableras i många branscher runt om i landet. De nya industrierna var ofta råvarubaserade eller hade sina rötter i bondesamhället varför de förlades till landsbygden. I detta skede fick därför industrialiseringen inga dramatiska regionala effekter utom – som vi senare ska se – i Norrland.

Den andra industriella revolutionen, med förbränningsmotorn och elektriciteten som basteknologi, nådde Sverige i slutet av 1800-talet. Detta blev starten för massproduktion och masskonsumtion. Industrierna förlades i stor utsträckning till städerna, varför urbaniseringen nu började ta fart på allvar.

Ångmaskinen, förbränningsmotorn och elektriciteten medförde genomgripande förändringar i hela samhället; stora befolkningsomflyttningar ägde rum, städerna växte, nya varor och tjänster skapades, arbetsplatser och bostäder förändrades. Detta ledde till en ekonomisk tillväxt som radikalt har förbättrat levnadsvillkoren för alla svenskar. Arbetstiden har minskat kraftigt men vi producerar tjugo gånger mer. Vi lever längre, har högre utbildning och är friskare. Arbetsplatserna och bostäderna är sundare. I **tabell 3** beskrivs några nyckeldata i den utvecklingen.

Tabell 3: Sverige under 150 år

	1850	1900	1950	2000
BEFOLKNING (MILJONER)	3,5	5,1	7,0	8,9
SPÄDBARNSDÖDLIGHET (%)	15	9	2	0,35
MEDELLIVSLÄNGD (ÅR)				
– MÄN	40	52	69	76
– KVINNOR	45	55	72	81
ANDEL BOENDE I TÄTORT (%)	10	28	66	84
BNP/CAPITA (1850=INDEX 100)	100	200	800	2 000
FÖRVÄRVSARBETANDE (%)				
– JORD- OCH SKOGSBRUK	78	57	22	2
– INDUSTRI OCH HANTVERK	9	20	41	26
– TJÄNSTER	13	23	37	72
ANTAL OFFENTLIGANSTÄLLDA (TUSENTAL)	60	100	500	1 300

Sedan det industriella genombrottet har stora befolkningsomflyttningar ägt rum, både i form av inrikes flyttningar och i form av emigration och immigration. Låt oss se hur befolkningens fördelning mellan olika delar av landet har förändrats. I **tabell 4** redovisas befolkningsfördelningen mellan länen i dag och vid fem tidigare tidpunkter, nämligen:

Tabell 4: Befolkningens fördelning på län (%)

	1830	1880	1930	1965	1990	2002
<i>NORRLAND</i>	11,0	13,8	17,9	15,4	14,0	12,8
NORRBOTTEN	1,5	2,0	3,3	3,3	3,1	2,8
VÄSTERBOTTEN	1,7	2,3	3,3	3,0	2,9	2,8
VÄSTERNORRLAND	2,7	3,7	4,5	3,6	3,0	2,7
JÄMTLAND	1,5	1,8	2,2	1,7	1,6	1,4
GÄVLEBORG	3,6	3,9	4,6	3,8	3,4	3,1
<i>SVEALAND</i>	31,0	29,4	32,5	37,2	38,0	39,0
DALARNA	4,7	4,2	4,1	3,6	3,4	3,1
VÄRMLAND	6,0	5,9	4,4	3,7	3,3	3,1
ÖREBRO	4,0	4,0	3,6	3,4	3,2	3,0
VÄSTMANLAND	3,1	2,8	2,6	3,2	3,0	2,9
UPPSALA	2,8	2,4	2,3	2,4	3,1	3,3
STOCKHOLM	6,6	6,9	12,5	17,8	19,1	20,7
SÖDERMANLAND	3,8	3,2	3,1	3,1	3,0	2,9
<i>GÖTALAND</i>	58,3	56,8	49,7	47,4	47,8	47,8
GÖTEBORG OCH BOHUS	5,3	5,7	7,4	8,6	8,6	9,3
HALLAND	3,1	3,0	2,5	2,3	2,9	3,1
MALMÖHUS	6,9	7,7	8,3	8,6	9,0	9,5
JÖNKÖPING	4,8	4,3	3,8	3,8	3,6	3,7
ÖSTERGÖTLAND	6,5	5,9	5,1	4,7	4,7	4,6
ÄLVSBOG	6,9	6,3	5,1	5,0	5,1	4,9
SKARABORG	5,8	5,7	4,0	3,3	3,2	2,6
KALMAR	5,7	5,4	3,8	3,0	2,8	2,6
GOTLAND	1,4	1,2	0,9	0,7	0,7	0,6
KRONOBERG	3,8	3,7	2,5	2,1	2,1	2,0
BLEKINGE	3,0	3,0	2,4	1,9	1,8	1,7
KRISTIANSTAD	5,2	5,1	4,0	3,4	3,4	3,2
<i>FOLKMÄNGD (MILJONER)</i>	2,9	4,6	6,1	7,8	8,5	8,9

- 1830: Vid denna tidpunkt har det industriella genombrottet i Sverige ännu inte ägt rum.
- 1880: Den första industriella revolutionen har ägt rum och snart ska den andra revolutionen få sitt genombrott.
- 1930: På 1930-talet blir industrisektorn sysselsättningsmässigt större än jordbruket och Sverige går in i den högindustriella epoken.

- 1965: Industrisysselsättningen når sitt maximum med 45 procent av arbetskraften. Därefter står tjänstesektorn för hela sysselsättningsexpansionen.
- 1990: Sverige genomgår den tredje industriella revolutionen.

Jag har använt mig av den länsindelning som gällde före bildandet av storregionerna i Skåne och västra Götaland.

Naturligtvis har det även skett stora befolkningsomflyttningar inom länen, bland annat i form av urbanisering. Före det industriella genombrottet bodde ungefär en tiondel av svenskarna i tätorter. I dag är denna andel 84 procent. För att komplettera bilden av de regionala omflyttningarna redovisas i **tabell 5 och 6** de största svenska tätorterna 1830 respektive 2000.

Låt oss nu göra en snabbanalys från norr till söder av dessa förändringar.

Norrland

Mellan 1750 och fram till 1830 ökade Norrlands befolkning från 150 000 till 320 000. Särskilt snabb var befolkningsökningen i Norrbotten och Västerbotten. Mellan 1830 och 1880 skedde ännu en fördubbling av Norrlands befolkning. Ökningen var särskilt stor i övre Norrland. Mellersta Norrland har hållit ställningarna medan Gävleborg har minskat sin befolkningsandel.

Samma mönster återfinner vi i listan över de största tätorterna. År 1830 fanns endast Gävle med på listan och staden har sjunkit från 6:e till 13:e plats. Nya på 25-i-topp år 2000 är Umeå, Sundsvall, Luleå och Östersund. Umeå är den kommun som har haft den sjätte största absoluta befolkningsökningen i riket sedan 1950. Före Umeå ligger endast Uppsala, Göteborg och tre förortskommuner till Stockholm.

Ser vi på utvecklingen efter 1930 så har alla län tappat befolkningsandelar. Minskningen har varit minst i övre Norrland och störst i Väster-norrland. (Landskapet Norrbotten har hållit sin befolkningsandel sedan

1970 och landskapet Västerbottens andel har ökat.) Vi ska återkomma till Norrlands uppgång och fall i senare kapitel.

Tabell 5: Sveriges största städer år 1830

	INVÅNARE ÅR 1830	PLACERING ÅR 2000**
1. STOCKHOLM	81 000	1
2. GÖTEBORG	21 000	2
3. KARLSKRONA	12 000	31
4. NORRKÖPING	10 000	9
5. MALMÖ	9 000	3
6. GÄVLE	8 000	13
7. KALMAR	5 000	29
8. UPPSALA	5 000	4
9. KRISTIANSTAD	5 000	33
10. JÖNKÖPING	4 000	10
11. LUND	4 000	11
12. ÖREBRO	4 000	7
13. KARLSHAMN	4 000	*
14. FALUN	4 000	27
15. VISBY	4 000	*
16. YSTAD	4 000	*
17. LINKÖPING	4 000	6
18. UDDEVALLA	4 000	36
19. LANDSKRONA	4 000	39
20. VÄSTERÅS	3 000	5
21. VÄSTERVIK	3 000	*
22. HELSINGBORG	3 000	8
23. SALA	3 000	*
24. NYKÖPING	3 000	40
25. ESKILSTUNA	3 000	15

* = Ej bland de 40 största tätorterna 2000.

** = Avser tätorten, ej kommunen.

Svealand

Även Svealand har ökat sin befolkningsandel sedan 1830 och huvuddelen av ökningen ägde rum under den högindustriella eran. Därefter har ökningen fortsatt, men i måttligare takt. Utvecklingen inom olika delar av Svealand varierar dock påtagligt.

Tabell 6: Nya tätorter på listan över de 25 största år 2000

PLACERING ÅR 2000	
UMEÅ	12
BORÅS	14
SÖDERTÄLJE	16
TÄBY	17
KARLSTAD	18
HALMSTAD	19
VÄXJÖ	20
SUNDSVALL	21
LULEÅ	22
TROLLHÄTTAN	23
ÖSTERSUND	24
BORLÄNGE	25

I Dalarnas, Värmlands, Örebro och Södermanlands län har det skett en kontinuerlig minskning av befolkningsandelen med sammanlagt en tredjedel. I Värmland har andelen nära nog halverats.

Motsatt utveckling har ägt rum i Stockholms län som har tredubblat sin befolkningsandel. Ökningen var snabbast mellan 1880 och 1965. Även Uppsala län har ökat sin befolkningsandel. Men här minskade först andelen och den verkliga expansionen inträffade efter den högindustriella epoken. Västmanland har haft en jämnare befolkningsutveckling.

År 1830 fanns i Svealand åtta av de 25 största städerna (varav fyra på plats 20 eller lägre): Stockholm, Uppsala, Örebro, Falun, Västerås, Sala, Nyköping och Eskilstuna. Det är påfallande hur liten andel av rikets 10 eller 20 största städer som då låg i Svealand. Stockholm har sedan dess behållit förstaplatsen. Uppsala, Örebro, Västerås och Eskilstuna har stigit på listan. Falun, Sala och Nyköping har fallit. Nya på 2000 års lista är Södertälje, Täby, Karlstad och Borlänge.

Det går att se ett väst-östligt mönster i Svealands befolkningsutveckling. De västra länen (Dalarnas, Värmlands och Örebro län) ligger i Bergslagen som under senare decennier har haft betydande strukturproblem. I de östra delarna finns en storstadsregion där universitetsstäderna Stockholm

och Uppsala fungerar som viktiga centra för utvecklingen av kvalificerade industri- och tjänsteföretag. Uppsala är den kommun som har haft den största absoluta befolkningsökningen i riket sedan 1950.

Västmanland har ett ben i vardera regionen. Delar av länet tillhör det krisdrabbade Bergslagen. Men här finns också Västerås som under 1900-talet, främst tack vare Asea, utvecklades till en avancerad industristad. Västerås har haft den nionde största absoluta befolkningsökningen i riket sedan 1950.

Bergslagens problem kommer vi att återvända till. Här ska jag dock kommentera utvecklingen i Södermanland, som utgör ett intressant undantag från det allmänna mönstret i Svealand. Länet ligger lika nära den dynamiska Stockholmsregionen som Uppsala län. Men både när det gäller befolkningsutveckling och näringslivsstruktur ligger länet klart sämre till. En orsak kan vara att Södermanland saknar ett centrum av den typ som Uppsala och Västerås har varit för sina län.

Varför har det då inte utvecklats ett kraftfullt urbant centrum i Södermanland? En del av förklaringen kan vi söka i de naturgeografiska betingelserna.

Före det industriella genombrottet uppstod de viktigaste städerna ofta vid kusten eller de stora sjöarna där inre vattenvägar och landsvägar strålade samman. (Det finns givetvis undantag, till exempel bergsstäder som Falun och Sala samt garnisonsstäder som Karlskrona och Kristianstad.) Ju större och ju rikare omland som staden behärskade, desto viktigare blev staden. Och omlandets storlek avgjordes före järnvägarnas tid huvudsakligen av de inre vattenvägarnas utbredning.

Den sörmländska geografin har inte varit så gynnsam för uppkomsten av stora städer eftersom vattendelaren går rakt genom landskapet. I den norra delen sker avrinningen till Mälaren medan de centrala och södra delarna avrinner mot Nyköping (och i någon mån mot Trosa). När järnvägarna byggdes på 1800-talet kom huvudlinjerna att gå mitt i landskapet och således att undvika de äldre huvudorterna. Sammantaget har detta givit upphov till en splittrad ortsstruktur. Vi ska återkomma till den sörmländska stad som klarade industrialiseringen bäst – Eskilstuna.

Götaland

Det är Götaland som är den stora befolkningsmässiga förloraren efter det industriella genombrottet. Minskningen ägde huvudsakligen rum före 1930. De dramatiska förändringarna märks också i listan över de största städerna. År 1830 låg 16 av de 25 största städerna i Götaland. Nio av dem tillhör i dag inte de 25 största tätorterna i landet. Av de 12 nya tätorterna på 25-i-topp ligger fyra i Götaland.

Nedgången har inte drabbat landskapen längst i väster. De två storstadslänen, Göteborg och Bohuslän samt Malmöhus, har ökat sin befolkningsandel. Halland har haft en konstant andel. (Detta hindrar inte att delar av dessa län, till exempel norra Bohuslän, under vissa perioder har drabbats av strukturella problem.)

Göteborg har hållit ställningen som Sveriges näst största stad. Malmö och Helsingborg har avancerat. Lund har hållit ställningarna medan Uddevalla och Landskrona har fallit tillbaka. Halmstad har tillkommit på topplistan. (Även Ystad tillhörde Malmöhus län. Men jag kommer, av skäl som senare framgår, att behandla den staden tillsammans med östra Skåne och Kristianstads län.)

Minskningen i befolkningsandel har varit måttlig i Jönköpings län och Jönköping har hållit ställningen som Sveriges tionde största tätort. Som tidigare har framgått är Jönköpingsregionen (inklusive Gnosjö med omnejd) den enda region utanför storstäderna som har ökat sin befolkning under de senaste fem åren. Här finns sedan länge en mycket stark industriell tradition. Vi får anledning att återkomma till denna region.

Även i Östergötland har minskningen i befolkningsandel varit måttlig. Till skillnad från Södermanland är detta ett område som före det industriella genombrottet hade en ideal naturgeografi. I de centrala delarna ligger ett bördigt slättland som hålls samman av ett gemensamt vatten-system och här ligger regionens viktigaste städer, Norrköping och Linköping. Dessa städer har också fått god tillgång till den industriella infrastrukturen i form av järnvägar och motorleder och har därför kunnat fortsätta att fungera som viktiga motorer i utvecklingen. (Även om Norr-

köping drabbades hårt av tekokrisen.)

Älvsborgs län har också haft en måttlig minskning av befolkningsandelen. Här bör man notera att Dalsland har haft en mycket ogynnsam befolkningsutveckling. Landskapet fördubblade visserligen sin befolkning mellan 1810 och 1868, och uppgick då till 85 000 personer. År 2000 bodde 53 000 personer i Dalsland. Det innebär att landskapets andel av Sveriges befolkning sjönk från 2,0 till 0,6 procent. Övriga delar av Älvsborgs län har haft en relativt oförändrad befolkningsandel. Här har också två orter, Borås och Trollhättan, tillkommit på topplistan. Vi kommer att återvända till Borås och Sjuhäradsbygden senare.

Götalands tillbakagång kan huvudsakligen hänföras till två områden: Vänerområdet (Dalsland och Skaraborgs län) samt sydöstra Götaland (Kalmar län, Gotland, Kronoberg, Blekinge och Kristianstads län). Vänerområdets tillbakagång kan förklaras bland annat av ett läge i inlandet en bra bit bort från storstadsområdena. Här finns inga universitetsorter och beroendet av jordbruk har varit starkt. Här fanns inga orter på 25-i-topplistan, varken 1830 eller 2000. Dalsland har dålig tillgång till viktiga järnvägar och motorleder och i Skaraborg har denna infrastruktur, precis som i Södermanland, fått en lokalisering som undviker flera av de äldre huvudorterna.

Sydöstra Götalands tillbakagång är än mer dramatisk. Regionens andel av Sveriges befolkning har minskat från 19,1 till 10,1 procent sedan 1830. Samma dramatik syns i listan över de stora städerna. År 1830 fanns sju städer från sydöstra Götaland med på 25- i -topp. (Jag räknar då alltså även med Ystad.) Av dessa tillhör i dag Karlshamn, Visby, Ystad och Västervik inte ens de 40 största tätorterna. Karlskrona har rasat från tredje till 31:a plats, Kalmar från sjunde till 29:e och Kristianstad från nionde till 33:e. En ny större ort har tillkommit, nämligen universitetsstaden Växjö.

Alla de städer i sydöstra Götaland som har försvunnit från topplistan ligger vid kusten medan den nya huvudorten, Växjö, inte gör det. En viktig förklaring till regionens tillbakagång är Östersjöhandelns minskade betydelse, bland annat till följd av den kommunistiska härtagningen av

länderna på andra sidan vattnet. Därtill kommer att regionen blivit vanlottad då det gäller huvudleder för järnvägs- och motortrafik. Sydöstra Götalandskusten har därför kommit att hamna vid ett regionalekonomiskt bakvatten. Vi ska, med Skåne som exempel, senare se hur den ekonomiska tyngdpunkten i södra Götaland har förflyttats från öst till väst.

Glöm inte människan!

Jag har i detta kapitel givit några exempel på betydelsen av naturgeografi och infrastruktur när det gäller ekonomisk utveckling. Men det vore farligt om vi trodde att sådana faktorer var allena saliggörande – eller att brister i sådana avseenden gör en region dömd till fattigdom och avfolkning. Ekonomisk utveckling handlar alltid ytterst om skapande människor och deras insatser.

Ibland kan en enskild individ ha en avgörande betydelse för att en oansenlig plats utvecklas till en viktig industristad. Sandviken är oförklarad utan Göran Fredrik Göransson; Tidaholm utan Hans Henrik von Essen; Borlänge utan Erik Johan Ljungberg; Perstorp utan Wilhelm Wendt; Svedala utan Åbjörn Andersson; Malung utan Niss Oskar Jonsson – för att nu nämna några exempel. Och Göteborg kanske inte hade blivit den viktigaste svenska industristaden om det inte hade varit för den driftiga Mor Anna på Selgereds förläggargård i Marks härad, som är anmodern till den viktiga industrisläkten J:son Mark.

Det finns också skillnader mellan olika regioner när det gäller företagsklimat och entreprenörsanda, som ofta bygger på månghundraåriga traditioner. Västra Småland (Gnosjöregionen) och södra Älvsborg (Sjuhäradabygden) har visat prov på en dynamisk företagsamhet som är mindre utvecklad i exempelvis sydöstra Götaland. Att analysera orsakerna till detta, måste vara en viktig uppgift då man diskuterar regional utveckling. Även denna fråga ska jag därför återkomma till.

Låt oss nu göra ett antal nedslag i Sverige för att se vad vi där kan lära om regional utveckling. Vi börjar med Ystad där vi finner en del av förklaringen till sydöstra Götalands tillbakagång.

SMUGGLARNA I YSTAD

Hur de ekonomiska konjunkturerna har växlat för olika orter och regioner kan man tydligt se i det vackra Ystad. Mellan Västerportstorg och Österportstorg breder än i dag medeltidens oregelbundna gatunät ut sig och här ligger vackra handels- och hantverksgårdar från olika epoker, flera av dem byggda i korsvirke.

Ystad uppkom på 1200-talet i anslutning till sillfisket och Hansans Östersjöhandel. På 1500-talet var den en av Skånes mest betydelsefulla städer. Staden drabbades på 1600-talet hårt av de svensk-danska krigerna. Men sedan började utvecklingen vända uppåt. Redan 1683 fick Sverige den första reguljära förbindelsen till kontinenten genom postbåten mellan Ystad och Stralsund. Den traditionella vägen från Mälardalskapen till kontinenten gick före järnvägens tid över Växjö, Kristianstad och Ystad. Längs denna väg låg länge Skånes ekonomiska ryggrad.

Omkring år 1700 var Ystad landets viktigaste exporthamn och här fanns under 1700-talet Skånes största handelsflotta. De många importförbuderna gjorde att handelshusen i Ystad kunde göra goda vinster på det smuggelgodset som rymdes i de stora källarna och som transporterades i lönngångar mellan fastigheterna. Staden upplevde en högkonjunktur under Napoleonkrigen i början av 1800-talet. Då blockerade Frankrike möjligheterna för engelska skeppare att komma till hamnarna på konti-

nen. I stället skickades många engelska varor till Ystad och smugglades därifrån vidare till kontinenten.

Det ännu i dag verksamma Hotell Continental i Ystad slog 1829 upp sina portar som ett av de första stadshotellen i landet och två år senare grundades Skånska Privatbanken som Sveriges första affärsbank. Men under senare delen av 1800-talet föll Ystad tillbaka. Då järnvägarna kom tog Trelleborg över Tysklandstrafiken och Skånes ekonomiska tyngdpunkt försköts mot Öresundsregionen.

Trelleborg hade fått stadsprivilegier ungefär samtidigt som Ystad på 1200-talet men framtogs dessa 1619. Under 1800-talet rycktes man med i det ekonomiska uppsvinget och återfick stadsrättigheterna 1867. Stadsmiljön i Trelleborg har därför påverkats betydligt mer av industrialismen än Ystad. Åtminstone om man får tro Ystadsborna, så innebär det att Ystad i dag kan erbjuda en attraktivare livsmiljö. Detta kommer att bli en allt viktigare konkurrensfaktor i framtiden då det gäller att locka människor som boende eller besökande.

Regional framgång bygger ofta på entreprenörskap. Det gäller att upptäcka tillgångar och möjligheter som inte andra har eller ser – och gärna att kunna vända en svaghet till en styrka. Det gäller också att kunna få positiv uppmärksamhet – att skapa ett varumärke – genom att kringorten eller regionen formulera en intressant berättelse. På Ystads kommuns hemsida visar man prov på detta då man tolkar den ekonomiska tillbakagången efter det industriella genombrottet som en genomtänkt strategi inför den postindustriella eran:

”Folk utifrån häpnar. Hur kan en småstad ha mer än 300 bevarade korsvirkeshus? Förklaringen är enkel: När andra rev, bevarade Ystad. Och det är typiskt för hur vi tänker här. Vi månar om den levande staden. Om dess charm och äkthet.”

Då Skåne spegelvändes

I Skåne blev det industriella genombrottet av två skäl mer omvälvande än på många andra håll i Sverige. För det första hade den ekonomiska ut-

vecklingen varit dålig sedan landskapet blev en del av Sverige genom freden i Roskilde 1658. På 1800-talet förbättrades de svensk-danska relationerna och inte minst Öresundstullens avskaffande 1857 innebar att den ekonomiska utvecklingen i västra Skåne stimulerades. För det andra skapade de goda förutsättningarna för jordbruket och närheten till kontinenten utmärkta förutsättningar för Skåne i det industriella inlednings-skedet.

Skåne hade tillhört de centrala delarna av det danska riket med Lund och Malmö som viktiga städer. Då Skåne blev svenskt kom landskapet, efter flera krig som hårt drabbade folk och få, att hamna i rikets utkant. Det spända förhållandet till danskarna omöjliggjorde länge en fri ekonomisk samverkan över Öresund. Den skånska stagnationen framgår bland annat av det faktum att ingen ny stad tillkom på nära 300 år efter det att danskarna hade grundat Kristianstad 1622.

En viktig förutsättning för jordbrukets modernisering var den skiftesreform som Rutger Macklean på Svaneholm var den främsta drivkraften bakom. Redan på 1780-talet införde han enskiftet – alltså att varje bonde fick ett sammanhängande stycke jord att bruka – på sitt eget gods. 1803 stadgades det om enskifte i hela Skåne vilket var tidigare än i övriga landet. Skiftet gav bättre möjligheter för företagsamma bönder att tillämpa moderna jordbruksmetoder.

Skåne skulle få stor glädje av sitt effektiva jordbruk lite senare på 1800-talet då den internationella efterfrågan på havre steg snabbt. Havren användes framför allt som föda till de hästar som drog Londons spårvagnar och pråmarna längs Englands kanaler. Havreexporten nådde sin höjdpunkt på 1880-talet och denna första stora exportvåg gav en enorm fart åt det skånska näringslivet, inte bara i jordbruket.

Helsingborg, Landskrona och Malmö blev viktiga exporthamnar och där kunde handelsmän bygga upp stora förmögenheter. Kapitalet investerades ofta i industrier som etablerades i dessa städer. Den viktigaste exporthamnen var Helsingborg och där växte en modern stad fram. Än i dag vittnar de många praktfulla byggnaderna, med Alfred Hellerströms

nygotiska rådhus från 1890-talet som främsta exempel, om det förmögna och självmedvetna borgerskap som lät bygga den nya stenstaden.

I Malmö hade hamnen byggts ut ordentligt under decennierna kring sekelskiftet 1800 med fabriks- och handelsmannen Frans Suell som främste tillskyndare. Helsingborg hade fått en ordentlig hamn på 1830-talet. Men det stora uppsvinget kom med järnvägen. I Skåne förändrade järnvägarna också den relativa betydelsen mellan olika regioner och städer.

Östra Skåne kom genom järnvägen att hamna i ett sämre geografiskt läge även om segelfartygens sista tid gav sjöfarten ett stort uppsving i Brantevik, Simrishamn och Skillinge under några decennier kring sekelskiftet 1900. Stambanan kom nämligen att dras från Malmö och Lund upp genom relativt glest bebodda trakter i centrala Skåne. Redan på SJ:s första trafikdag den 1 december 1856 trafikerades sträckan Malmö – Lund och järnvägen fick en stor betydelse för dessa städer. På 1860-talet nådde Malmö rangen som rikets tredje största stad. Lund, som i början av 1800-talet hade karakteriserats som en ”akademisk bondby” av skalden Esaias Tegné, var i slutet av seklet en av Skånes viktigaste industristäder.

Genom privata bibanor från andra skånska städer och samhällen till stambanan, skapades många nya knutpunkter där stationssamhällen växte upp, bland annat Eslöv och Hässleholm. Dessa två orter blev 1911 respektive 1914 de första skånska städerna sedan Kristianstad grundades. Ytterligare en stad skulle Skåne få innan stadsbegreppet försvann ur den svenska lagstiftningen 1971, nämligen Höganäs 1936.

Malmö kom i slutet av 1800-talet att bli en av Sveriges viktigaste industristäder. Här etablerades både tunga verkstadsindustrier som Kockums samt industrier för textil, skor, livsmedel och andra konsumentvaror. Malmö blev ett finansiellt och ägarmässigt centrum för näringslivet i Skåne och ett tidigt fäste för arbetarrörelsen.

Ännu på 1960-talet stod tillverkningsindustrin för över 40 procent av arbetstillfällena. Malmö var något av den svenska modellen i miniatyr: staden styrdes av en stabil socialdemokratisk majoritet i samförstånd med en framgångsrik krets av industriägare och företagsledare. Men den indu-

stristruktur som dominerade Malmö gjorde att staden drabbades hårt av 1970- och 80-talens strukturkriser. Malmö lider fortfarande av en industriell baksmälla.

Bara någon mil från Malmö ligger Lund, som har en helt annan tradition och ekonomisk struktur. Här finns Nordens största universitet och en omfattande sjukvårdsverksamhet. De företag som finns i Lund är ofta kunskapsintensiva och många är rent forskningsinriktade. Flera av efterkrigstidens mest framgångsrika svenska företag, till exempel Tetra Pak och Gambro, är Lundaföretag och såväl Astra som Ericsson har bedrivit mycket betydelsefull utvecklingsverksamhet här.

Det borde finnas goda förutsättningar för en blomstrande ekonomisk utveckling i Skåne. Här finns många framgångsrika företag, flera högskolor, en stor hemmamarknad och nära till kontinenten. I den dansksvenska Öresundsregionen finns exempelvis 60 procent av Skandinavien läkemedels- och medicintekniska industri, vilket har skapat ett utvecklingsblock i världsklass.

Regionen har nu knutits tätare samman, dels fysiskt med en fast förbindelse över Öresund, dels ekonomiskt genom Sveriges och Danmarks EU-medlemskap. Därför är det naturligtvis tragiskt att man politiskt har trasslat till integrationen, den fysiska genom de höga broavgifterna och den ekonomiska genom orimliga mellanstatliga bestämmelser då det gäller till exempel skatter och sociala förmåner. Men sådant är ju lätt att åtgärda. Och skulle man dessutom förbättra Skånes öst-västliga kommunikationer, så skulle även det fagra Österlen fångas upp bättre i den ekonomiska dynamiken. Östra Skåne, liksom sydöstra Götaland i övrigt, har dessutom genom kommunismens fall i Europa plötsligt hamnat i ett bättre näringsgeografiskt läge.

SVERIGES FÖRSTA EUROSTAD

I likhet med Ystad är Haparanda ett gott exempel på att en strategiskt belägen gränsstad ibland kan uppleva ett häftigt ekonomiskt uppsving. I Ystads fall gällde det Napoleonkrigen och i Haparandas första världskriget hundra år senare.

Tornedalen är en särpräglad region förenad av Torne älv. Vid mynningen fanns länge en viktig handelsplats som kring midsommartid lockade handelsmän från både Mälardalen och Ryssland. Då Sverige förlorade Finland 1809 drogs en hindrande nationsgräns rakt igenom denna region. Eftersom Sverige hade förlorat Torneå stad vid älvmyningen utfärdades 1812 privilegier för en ny stad, Karl Johans stad. Men projektet misslyckades då ingen ville bosätta sig på den anvisade platsen invid Nikkala by en mil västerut. I stället tillkom 1821 Haparanda friköping intill Haparanda by vid älvmyningen. Köpingen fick stadsrättigheter 1842.

Under första världskriget blev Haparanda plötsligt en av de livligaste platserna i Sverige. Kriget hade spärrat Rysslands alla förbindelser västerut med undantag av vägen över Haparanda. Finland tillhörde ju då Ryssland. Här gick all post till och från Ryssland, liksom stora varutransporter. Genom Haparanda passerade mängder av diplomater och flyktingar, spioner och krigsfångar, affärsmän och journalister. Stambanan drogs i rekordfart fram till staden. Det som i dag minner om denna tid är den

enorma (och för tågtrafik numera outnyttjade) stationsbyggnaden.

Genom Sveriges och Finlands EU-inträde 1995 förenades Tornedalen åter i en gemensam marknad. Det är knappast någon tillfällighet att kommunledningen i Haparanda har förklarat staden som den första svenska delen av euroområdet.

Kommunerna längs Torne och Kalix älvar tillhör dem som under senare decennier har drabbats hårdast av befolkningsminskningar. Överkalix har tappat mest i Sverige (antalet invånare 1998 utgjorde 47 procent av invånarantalet 1950). Pajala hamnar på tredje plats (51 procent) och Övertorneå på tionde (58 procent).

Just här framstår idén om att ge kommunerna återbäring på den skatt som tas ut på vattenkraftverk belägna inom kommungränsen som extra bisarr. Torne och Kalix älvar tillhör ju våra fyra nationalälvar som är skyddade mot all framtida kraftexploatering.

Förslaget om skatteåterbäring skulle alltså inte ge något till de hårt ansatta kommunerna längs Kalix och Torne älvar. Det skulle däremot Jokkmokk få som producerar en tiondel av landets elkraft (och där återbäringen bara behöver fördelas mellan knappt 6 000 själar). Det växande Umeå skulle också få en dusör eftersom Sveriges energimässigt största vattenkraftverk, Stornorrforss, (som bland annat får sitt tillflöde från en annan nationalälv, Vindelälven) ligger där. Men Vindelns kommun blir utan. Laholm får också en hygglig utdelning genom kraftverken i Lagan. Överhuvudtaget får västra Götaland mer än östra Götaland eftersom de flesta lågtrycken kommer västerifrån. (Fast det kanske ska ses som en kompensation för dåligt väder?)

Och varför ska inte kärnkraftskommunerna få återbäring? (Kärnkraften anses ju riskabel och någon kompensation ska väl invånarna i riskzonen ha.) I så fall får Varberg, Oskarshamn och Östhammar storvinster på återbäringslotteriet medan Kävlinge får ett temporärt tröstpris.

Finns det kanske också andra geografiskt bundna tillgångar som ska rendera särskild kommunal skatteåterbäring? Eller bör man, för att något mildra godtycket, ge pengarna till landstingen i stället? Nej, trots att det

handlar om regionalpolitik, finns det faktiskt anledning att hävda vissa principer. I den mån regionalpolitiska stöd ska förekomma, bör de motiveras utifrån en regions behov och den nytta som stöden kan göra.

Företagarna vid Torne älv

Låt oss återvända till Torne älv. En av de mest fascinerande resor man kan göra i Sverige är att färdas längs denna älv. Här finns många platser som vittnar om mänsklig företagsamhet i en region präglad av hårt klimat och stora avstånd: Kukkolaforsen där siken fångas direkt i håvar från långa bryggor som går ut i älven; kyrkudden i Hedenäset som var en livlig marknadsplats redan på 1300-talet; den lilla byn Lovikka där Erika Aittamaa 1892 stickade den första Lovikkavanten.

Men det som fascinerar mig mest vid älven är resterna från det tidiga bergsbruket. Vid Kengis strax öster om Pajala anlade lübeckaren Arendt Grape 1646 världens nordligaste järnbruk. I nära 300 år var bruket verksamt och här finns herrgården och ett par andra byggnader bevarade. I Palokorva och Tornefors längre uppåt älven finns resterna av masugnar från 1700-talet mitt ute i ödemarken. I Masugnsbyn bröts järnet och här anlades även en masugn på 1640-talet. I Svappavaara startade de holländska bröderna Abraham och Jacob Momma kopparbrytning och kopparhytta i slutet av 1600-talet. De blev så förtjusta i de renar som de mötte att de vid adlandet antog namnet Reenstierna.

Vid den gamla marknads- och kyrkplatsen i Jukkasjärvi finns en av de mest uppmärksammade svenska entreprenörerna i dag, nämligen Yngve Bergqvist. Det var han som för tolv år sedan startade det berömda ishotellet dit människor från hela världen vallfärdar. En annan ort där man med stor framgång har kommersialiserat en av Norrbottens kraftfullaste naturtillgångar, alltså kylan, är Arjeplog som har blivit världscentrum för vintertest av bilar och bilkomponenter. Även flera andra orter har nu dragits in i denna verksamhet.

Yngve Bergqvist vittnar i årets augustinummer av tidningen *Arkitekten* om alla de nya idéer som ständigt tas fram för att utveckla verksamheten

och bibehålla det stora intresset. Årets nyhet blir att bygga en iskopia av Shakespeares Globe Theatre i naturlig storlek. Han pekar också på de svårigheter som finns för entreprenörer i denna region. Både Kiruna och Luleå kommuner har varit dåliga på att dra nytta av det stora intresse som ishotellet har skapat. Tvärtom har Bergqvist fått vänta i årtal på bygglov. Bergqvist säger:

Det blev ett jävla liv och fem års försening. Byggandet i glesbygden måste vara flexiblare, man ska inte vara så förbaskat ängslig. En sådan här by ska man inte förstöra med för mycket bebyggelse, men det finns så otroligt många älvar och sjöar där man skulle kunna låta folk bygga lite friare. Det tror jag skulle sätta fart på den här orten. Lagarna som finns är ofta för kusten vid Malmö eller Stockholms skärgård.

Inte heller har det etablerats särskilt många nya privata verksamheter i regionen som har kunnat få ytterligare fart på besöksnäringen. Kirunaarkitekten Lars Sundström, som numera är baserad i Stockholm, säger i *Arkitekten*:

Det finns en oerhörd potential i turistnäringen. Mötet mellan klimat, landskap och mänsklig kulturbildning har spektakulära kvaliteter, som kan formuleras i det byggda. Men den politiska struktur som härjat här uppe i generationer, är ett hinder för utvecklingen. Bidragsberoendet, en oförmåga till enskilt initiativ, en fientlighet till entreprenörskap; en misstänksamhet mot influenser utifrån.

Låt oss se hur Norrbottens speciella ekonomiska historia har skapat ett sådant klimat.

Megasystemet i Norr

Runt om i Norrbotten finns många spår av bergsbruk från 1600-, 1700- och 1800-talen – ambitiösa satsningar som ofta blev kostsamma miss-

lyckanden. Transportproblemen var enorma, klimatet hårt och kvaliteten på järnmalmen var olämplig med den tidens teknik. I slutet av 1800-talet kom två teknologiska genombrott som avsevärt ökade värdet av de norrbottniska malmfälten: thomasprocessen 1878 gjorde det möjligt att utnyttja den fosforrika järnmalmen och järnvägarna sänkte transportkostnaderna.

Den engelska ingenjörfirman Wilkinson & Jarvis erhöll 1883 brytningsrätten vid Gällivare malmfält för en period av 50 år och företaget byggde även malmbanan mellan Luleå och Gällivare. Att utländska intressen fick en sådan nyckelposition stred mot tidens politiska strömningar.

De konservativa präglades av nationalism och protektionism. Socialdemokraterna ansåg att naturtillgångarna skulle tillhöra det allmänna. Liberalerna ville främst av socialpolitiska skäl hellre se ett statligt ägande än den typ av bolagsvälde som hade skapat sådana sociala problem i Norrland i samband med sågverksindustrins snabba expansion ett par decennier tidigare. (Detta så kallade baggböleri fick namn efter den Dicksonska firmans vattensåg i Baggböle vid Ume älv. Sågen är borta men i den bevarade herrgården finns en trevlig kaffeservering.)

De mellansvenska bruksägarna tryckte på för att förstatliga såväl malmbanan som gruvorna. De kände sig hotade av att utländska intressen kontrollerade de rika malmtillgångarna i norr. Om staten skaffade sig kontroll över produktion och malmutförsel skulle den mellansvenska järnhanteringen kunna räddas. De norrbottniska aktörer som yttrade sig tog där emot bestämt avstånd från socialiseringssträvandena.

1891 köpte staten malmbanan och Grängesbolaget köpte LKAB 1903. Fyra år senare beslöt riksdagen, på förslag av den konservative statsministern och hedersamiralen Arvid Lindman (tillika LKAB:s vd 1900–01), att överta hälften av aktierna i LKAB. I köpet ingick även en option för staten att efter 50 år köpa alla aktier, vilken också utnyttjades.

1898 beslöt riksdagen och det norska stortinget att malmbanan skulle förlängas till Narvik. Detta väckte två andra frågor: För det första skulle en järnväg från Östersjön till Atlanten öka Rysslands strategiska intresse

för norra Sverige. Svaret på detta hot blev beslutet att bygga Bodens fästning. För det andra aktualiserade järnvägsutbyggnaden frågan om att elektrifiera banan. Ett kallt klimat, tunga laster och krävande topografi skapade svårigheter med ångdrift.

Staten beslöt bygga ett stort kraftverk i Porjus som skulle göra Norrbotten till centrum för elintensiv industri, trots att det fanns mindre krafttillgångar nära järnvägen som hade räckt för dess behov. (Vid den tiden gick det inte att överföra elektricitet härifrån ända till Mellansverige.) 1910 började vattenrallarna att till fots bära materiel och förnödenheter 54 kilometer från Gällivare till Porjus. Efter fem år var kraftstationen färdig. Därmed var det teknologiska megasystem klart som ända in i vår tid har präglat Norrbottens ekonomi.

Satsningarna i Norrbotten låg helt i linje med tidens industripolitiska strävanden. Svensk industriell utveckling skulle främjas genom exploatering av inhemska naturresurser. Staten skulle ha en central roll i denna utveckling. Politiken berörde i hög grad Norrbotten men den utformades av aktörer utan förankring i länet och utan ett nära samarbete med norrbottniska aktörer. Vårt nordligaste län kom under lång tid att vara beroende av stora, statliga och mycket manligt präglade basindustrier. Detta var knappast den bästa grogrunden för en dynamisk entreprenörmiljö.

Förutom de naturgeografiska nackdelarna som Norrbotten har för många typer av näringsverksamhet har man alltså även en kulturgeografisk nackdel. Det är därför inte så svårt att förstå de svårigheter som regionen har drabbats av då basindustrins behov av arbetskraft minskar. Övre Norrland har för sörlänningar blivit sinnebilden för den döende gamla ekonomin. Just därför kanske Norrbotten är den bästa utsiktspunkten då vi nu ska diskutera den nya ekonomin och hur den skiljer sig från den gamla.

Gammal och ny ekonomi

För några år sedan talades mycket om ”den nya ekonomin”. Företag som var att räkna med skulle vara e-företag, eller möjligen IT-företag. Dessa

företag leddes på ett särskilt sätt, arbetade på ett särskilt sätt och gjorde affärer på ett särskilt sätt. I den nya ekonomin var man inte välkommen och kostymklädd utan kalrakad och hade kläder gjorda av gamla plastflaskor.

Tidningar över hela världen skrev om det svenska IT-undret – vårt namn flög åter ärat över jorden. Johan Staël von Holstein skrev boken *Inget kan stoppa oss nu – En ny generation tar över* och näringsminister Björn Rosengren knäböjde inför Jonas Birgerssons fötter.

Den nya ekonomin följde andra ekonomiska lagar än ”den gamla ekonomin”. Etablerade modeller för utbud och efterfrågan gällde inte längre. Traditionella vinstbegrepp fungerade inte. Redovisningsprinciper som hade formulerats av en munk på 1400-talet – och som med den nya ekonomins sinne för historia därför sades vara anpassade till typiska industriföretag – kunde överhuvudtaget inte användas för att bedöma företagen i den nya ekonomin.

Den gamla ekonomin – alltså etablerade industri-, handels- och tjänsteföretag – var dömda att gå under. Särskilt om de var trista och tröga basindustrier. Överhuvudtaget spelade industrin en allt mindre roll i samhället och skulle snart bli lika marginaliserad som jordbruket.

Men så kom det tjugoförsta århundradet. IT-bubblan på börsen sprack. Talet om den nya ekonomin visade sig också bestå av en hel del bubbel. En del påstod nu att det svenska IT-undret var över innan det knappt hade börjat. Kanske var allt tal om en ny ekonomisk utvecklingsfas felaktigt.

Både haussningen och baissningen av den nya ekonomin är farlig och felaktig. Det finns goda skäl att beskriva det som har hänt runt om i världen under senare år, som en ny ekonomisk utvecklingsfas. Men detta betyder förvisso inte att alla gamla erfarenheter, att alla traditionella ekonomiska mönster och samband eller att alla etablerade företag och näringsgrenar är passé.

De kraftiga problem som många IT-bolag har drabbats av innebär inte att IT-sektorn är död – än mindre att informationsteknikens omvälvande

kraft skulle ha upphört. De problem som drabbat många IT-relaterade företag innebär snarare en tillnyktring från ett läge med orimligt uppskrivade förväntningar. Börsbubblan sprack men den ekonomiska och tekniska revolutionen fortskrider.

Informationsrevolutionen har, som vi tidigare konstaterat, kallats för den tredje industriella revolutionen. Det finns vissa mönster som är gemensamma för de tre industriella revolutionerna. Genom att studera de historiska erfarenheterna, kan man bättre förstå hur en ny basteknologi förändrar samhället

En första viktig iakttagelse är att det är tillämpningarna – inte tekniken i sig – som är det viktiga. Förbränningsmotorn och elektriciteten gav upphov till företag som var direkt knutna till dessa basteknologier, till exempel biltillverkare och oljebolag respektive kraftverksbyggare och el-distributörer. Men den stora betydelsen av dessa basteknologier låg inte i just dessa företag utan i att den nya tekniken kom att tillämpas av alla företag och hushåll på tusentals olika sätt.

På samma sätt är det med informationsteknologin. Den stora betydelsen av informationstekniken är inte IT-industrin utan att den nya tekniken kan tillämpas av alla företag och hushåll på tusentals olika sätt. Nya företag uppstår, nya produktionsmetoder introduceras, nya produkter skapas, nya konsumtionsmönster och livsstilar etableras när datorer och elektroniska nät blir tillgängliga för alla.

En annan viktig iakttagelse är att det inte handlar om gamla och nya företag utan om gamla och nya lösningar. Elektricitetens genombrott innebar att alla företag blev ”elektriska” – oavsett om de var två år eller två hundra år gamla. På samma sätt blir alla företag nu ”elektroniska”.

Visst finns det äldre företag som inte klarar av att ställa om till en ny basteknologi. Men dödligheten är ännu större bland nystartade företag, som ännu inte har byggt upp en stabil organisation och marknadsposition. Många viktiga tillämpningar av den nya informationstekniken görs inom etablerade företag inom alla branscher – från gruv- och skogsindustrin till detaljhandel och försäkringsbolag.

Basen för IT

Den moderna informationsrevolutionen handlar till stor del om teknik som gör att avstånd får mindre betydelse. Och det är ju just ”distansöverbyggande teknik” som norrbottningar alltid har behövt vara bättre på än andra för att kunna överleva. Därför är det kanske inte så konstigt att det här finns en hel del framgångsrika IT-företag.

I Kalix finns exempelvis många duktiga elektronikföretag som sysslar med hårdvarutillverkning. Transportkostnaderna betyder här väsentligt mindre än för många andra industriprodukter. Och för två år sedan startades ett nätverk i Luleå – InternetBay – i syfte att samla IT-företag i Västerbotten, Norrbotten och i Finlands två nordligaste län. InternetBay har i dag drygt hundra medlemsföretag. Detta samarbete har två syften, dels att bygga upp ett samarbete mellan företagen i en region där företagarnätverk inte har en lika stark tradition som på många håll i södra Sverige, dels att göra den kompetens och dynamik som finns i IT-företagen runt Bottenviken bekant på viktiga marknader söderut.

Basindustrin har en mycket stor betydelse för IT-företagen eftersom den i många fall är världsledande då det gäller att tillämpa IT-lösningar. LKAB driver sedan tre år Kirunagruvan med truckar som styrs genom trådlös telefoni. Detta kan i själva verket beskrivas som världens första 3G-nät. Och det utvecklades av företag i regionen. Basindustrin verkar i en mycket hård internationell konkurrens och IT-applikationerna måste kunna fungera felfritt i en tuff fysisk miljö. De företag som klarar dessa krav har bra referensobjekt att visa upp på andra marknader.

Inte minst genom Luleå tekniska universitet finns i dag en hög teknisk kompetens i regionen. Bland många i den yngre generationen finns en utbredd vilja att bryta med brukstraditionen och skapa en starkare företaganda i regionen. Ett problem är dock den svaga kommersiella traditionen som skapar en brist på förebilder, mentorer, dörröppnare och människor med erfarenhet av styrelsearbete. Norrbottningar i forskningsringen kan här vara värdefulla ambassadörer.

SÅGARNAS STAD

Från Södra Stadsbergets topp har man en vidunderlig utsikt över Sundsvall och Alnön. För 130 år sedan var skalden och tulltjänstemannen Elias Sehlstedt här och formulerade de berömda orden: ”Och hela hamnen som en spegel låg. Och såg vid såg jag såg, vart helst jag såg.”

Det var här det norrländska skogsundret startade. I Tunadal vid Alnösundet norr om Sundsvall grundades Norrlands första ångsåg 1849. Över 40 exportsågar kom att etableras på den tre mil långa kuststräckan mellan Ljungans och Indalsälvens utlopp. Från älvarna kom årligen 45 miljoner stockar.

En förödande stadsbrand inträffade i Sundsvall 1888. Men fastigheter-na var bra försäkrade och skogskonjunkturen god. Förmögna träpatroner och andra affärsmän lät snabbt uppföra den imponerande stenstad som alltjämt finns kvar och som författaren Ludvig Nordström har beskrivit så här: ”Det är inte vackert men det är pompa, det är som en armé av jättelika plånböcker, ställda på kant och med ägarnas guldinitialer skimrande i den höga Norrlandsluften.”

Flottningen har upphört. Och alla stora sågar är borta utom en – just den i Tunadal. Här sågas varje år 3,5 miljoner stockar, vilket gör den till en av Sveriges största. Numera sågas enbart gran för byggkonstruktioner och interiördekor. Specialiseringen och kundanpassningen har gått så

långt att det blir för komplicerat att hantera flera träslag. Sedan 1997 finns också ett högeffektivt hyvleri här. Genom avancerade IT-system analyseras alla stockar och halvfärdiga brädor så att man kan få ut maximalt värde ur dem.

Halva produktionsvolymen i ett sågverk är flis och spån. Av spånet görs energibriketter och allt flis går till Östrand's massafabrik och Ortvikens pappersbruk i närheten. Alla tre anläggningar ägs av SCA. Ortviken är ett av Sveriges största pappersbruk och producerar papper för tidningar, tidskrifter, kataloger och reklamtryck.

Sverige är en av världens största exportörer av massa, papper och andra skogsprodukter. Skogsindustrin svarar för 15 procent av vår export. Det skogsrelaterade klustret, som också omfattar leverantörer inom till exempel verkstad, kemi, IT, transport och bygg, svarar för 25–30 procent av svensk industri. Sundsvallsregionen är ett av Europas viktigaste skogsindustriella kluster.

Ett exempel på hur skogsindustrin har gett upphov till företag i andra branscher är då Arne Asplund på 1930-talet utvecklade defibratormetoden för tillverkning av fibermassa. Detta gav upphov till företaget Sunds Defibrator i Sundsvall (i dag Metso Paper) som tillverkar utrustning för skogsindustrier över hela världen. Sundsvallsregionen är också ett bra exempel på basindustrins betydelse för IT-utvecklingen.

Sundsvalls IT-historia startade 1961 då Skogsbrukets Datacentral, SDC, bildades för att utveckla ett gemensamt system för skogsbrukets virkesredovisning. Detta skapade en kompetens i regionen som bidrog till att staten på 1970-talet flyttade hit verksamheter med stora datasystem, till exempel Riksförsäkringsverket och Centrala studiestödsnämnden. I dag finns hundratals konsulter som arbetar med komplicerade systemlösningar, vilket gör att Sundsvall tillhör de främsta IT-städerna i riket. Skogsindustrin är fortfarande, bland annat genom SDC, en viktig drivkraft för IT-utvecklingen. Branschen utvecklar ständigt nya lösningar inom produktion, logistik och handel.

Ett skäl till skogsindustrins starka ställning i denna region är den ut-

märkta råvaran. Skogen i mellersta Norrland växer precis lagom fort för att få perfekt kvalitet både då det gäller sågat virke och pappersmassa. Men skogsindustrin möter svårigheter som därmed också blir allvarliga hinder för den regionala utvecklingen.

Går det åt skogen?

Skogsfolket framhåller ofta att finska politiker på ett helt annat sätt än de svenska har slagit vakt om konkurrens- och utvecklingskraften i skogsindustrin. Sverige har en nackdel genom att vi, till skillnad från Finland, inte har infört euron. Det dåliga vägnätet gör det svårt att få fram all den råvara som finns i skogen till fabrikena. Men det kanske mest anmärkningsvärda uttrycket för den svenska skogsindustrins svårigheter är den långsamma byråkratin.

Nyligen meddelade SCA att man har fått avskryva planerna på en stor utbyggnad av Ortvikens pappersbruk som skulle ha skapat ett par hundra arbetstillfällen i Sundsvall. Prövningen enligt plan- och bygglagen tog tio år. Under tiden blev företagets planer obsoleta och om SCA skulle återuppta planeringen så kan man räkna med ytterligare fem års väntan på miljöprövning. Björn Lyngfelt, informationschef på SCA, säger i *Dagens Industri* den 3 september 2002:

Jag tror inte att några industriinvesteringar kan vänta så länge. Ett projekt tappar sin aktualitet på betydligt kortare tid än så. Vi har ett regelverk där tid inte är pengar och förlorade möjligheter.

SCA har investerat i sina österrikiska och engelska pappersbruk där miljökraven är minst lika hårda. Men i England tog det bara tre månader att få klartecken för investeringen. Även Stora Enso har vittnat om trögheten i den svenska byråkratin och fackförbundet Pappers ordförande, Sune Ekståge, säger i *Dagens Industri* den 11 september att tillståndsgivningen måste ses över, ”annars får vi en föråldrad basindustri som kommer att slås ut”.

En annan nyckelfaktor för skogsindustrin och annan industri i Sunds-

vallsregionen är energin. Västernorrlands län är förvisso en stor elkraftsproducent men länet är också Sveriges största industriella elförbrukare. Det märks redan då man kommer in mot Sundsvall på E4 söderifrån. I fonden tornar aluminiumtillverkaren Kubals ofantligt breda skorstenar upp sig och bakom dem finns det smäckra tornet med den evigt brinnande gaslågan vid Akzo Nobel som tillverkar blekmedel för cellulosa- och pappersindustrin.

Överhuvudtaget har den energikrävande basindustrin en mycket stor betydelse för den svenska exporten och i många utsatta regioner betyder den direkt och indirekt mycket för sysselsättningen. Norrland svarar, tillsammans med skogslänen Dalarna och Värmland, för ungefär en tredjedel av landets totala elförbrukning och över 40 procent av den industriella förbrukningen. (Befolkningsandelen är knappt 20 procent.) Utan en långsiktig trygg och konkurrenskraftig energiförsörjning kan åtminstone inte Norrland leva särskilt gott.

Men skogsindustrins svårigheter är inte enbart av politisk art. Det finns en stark önskan i Västernorrland att utveckla nya produkter och användningsområden för att på så sätt öka förädlingsgraden, vilket i sin tur kan ge fler jobb. Även om det finns många små och medelstora företag som sysslar med förädling av skogsprodukter, finns det brister i företagsklimatet. Två företagsekonomer på Mitthögskolan, Olcay Karakas och Anders Ödlund, presenterade nyligen en magisteruppsats där de hävdar att kulturen präglas av svag samarbetstradition, liten förändringsbenägenhet och dålig marknadsorientering.

Det finns flera orsaker till det bristande entreprenörsklimatet. En är de långa avstånden. En annan är att Västernorrlands industrihistoria är så starkt präglad av stora processindustrier och tydliga klasskonflikter. De mindre och medelstora företagen i regionen kan inte på samma sätt som i till exempel Småland och Västerbotten bygga vidare på en lång tradition av små, samverkande entreprenörsföretag. Under senare år har dock olika projekt dragits igång för att stärka samarbetet mellan företagen. Låt oss nu kortfattat rekapitulera den norrländska skogsindustrins framväxt.

Norrlands gröna guld

Länge var skogstillgångarna i Norrland svåra att utnyttja på grund av transportproblemen. Sågarna måste anläggas vid forsar i inlandet men kapaciteten var begränsad och man flottade helst inte sågat virke. Ångtekniken innebar en geografisk revolution. Genom ångsågen kunde stockar flottas ner till kusten där de sågades upp och lastades direkt på fartyg för export.

En viktig drivkraft till sågverksindustrins snabba framväxt var att industrialiseringen i Storbritannien skapade ökad efterfrågan på timmer. Landet genomförde 1849 en tullreform som var gynnsam för svenskt export. Året innan hade Sverige fått en aktiebolagslagstiftning som gjorde det lättare att finansiera expansiva företag. Dessutom hade bergsbrukets monopol på stora skogstillgångar avskaffats på 1840-talet, vilket möjliggjorde framväxten av en skogsindustri.

Den snabba expansionen inom sågverksindustrin innebar något nytt för svenskt vidkommande. De tidigare industrierna hade växt fram successivt på platser där det också skapades stabila sociala mönster präglade av en patriarkalisk bruksanda. Men till sågverksindustrin kom företagare och arbetare från när och fjärran till en del av Sverige som tidigare var mycket glest befolkad. De sociala spänningarna och konflikterna blev hårdare här än på andra håll. Det mest dramatiska uttrycket för detta var Sundsvallsstrejken 1879.

Det är intressant att notera att det än i dag är Strejken och de sociala spänningarna som dominerar den officiella historieskrivningen. Den utställning som finns på Sundsvalls museum beskriver staden som den såg ut då träpatronerna redan hade etablerat sig och utgjorde stadens elit. Entreprenörsperspektivet är helt frånvarande.

Under 1800-talets sista decennier fortsatte de snabba förändringarna inom skogsindustrin tack vare utvecklingen inom pappersmasseteknologin. Omvandlingen av skogsindustrin i Norrland från sågverk till massa och papper gick snabbare och berörde fler personer än etableringen av sågverksindustrin. Men nu hade de sociala förhållandena stabiliserats

och konflikterna här var inte påtagligt allvarligare än på andra håll i landet.

Längs Norrlandskusten har skogsindustrin i dag koncentrerats till ett antal mycket stora anläggningar och antalet anställda har minskat dramatiskt. De två kommuner som har haft den största absoluta befolkningsminskningen i Sverige sedan 1950 är de två som ligger längst ner vid Ångermanälven, alltså Kramfors och Sollefteå. Skogsindustrins omvandling har också haft stora konsekvenser för inlandet.

Norrland har i flera århundraden betraktats som de stora naturrikedomarnas landsända och statsmakterna understödde därför en exploatering av Norrlands inland. Ett av de första projekten var den silverbrytning som pågick i Nasafjäll nära den norska gränsen nordväst om Arjeplog 1634–59 och 1770–1810. Exploateringen byggde bland annat på ett hänsynslöst utnyttjande av den samiska befolkningen. Den statsunderstödda koloniseringen av Lappland pågick långt in på 1900-talet. Människor fick bidrag och rätt att utnyttja kronojord för att anlägga småjordbruk. Jordbrukskonsulenter och vandringsrättare, hushållningssällskap, utsädesföreningar, Svenska mosskulturföreningen, Nationalföreningen mot emigrationen – alla ville dra sitt strå till utvecklingen av den norrländska stacken.

Så sent som på 1930-talet växte rader av ”Per Albin-kåkar” upp bland annat på utdikade myrar mellan Boden och Gällivare. Människor som inte såg några goda framtidsutsikter i sin egen hembygd drevs, ivrigt påhejade av jordbruksminister Per Edvin Sköld, ut i en vildmark där framtiden knappast kom att bli särskilt lysande.

Flottare kan livet vara

Det som fick verklig fart på utvecklingen i Norrlands inland var (förutom malmfälten) flottningen. Som mest fanns 33 000 kilometer flottleder i Sverige, vilket kan jämföras med järnvägsnätets maximala 16 000 kilometer. Tusentals människor arbetade med flottningen och med allt det anläggningsarbete som fordrades i form av strömmrensning, spardammar, ledkistor, strandskoningar, länsar, bommar och flottningsrännor. Flott-

ningen var ett säsongsarbete som kombinerades med eget jordbruk, skogsarbete och diverse påhugg.

Det vilar ett skimmer över flottningens dagar. Ett skimmer präglat av frihet, natur, manlig styrka och äventyr. Och det kunde ju ha sina fördelar om man likt den bandyspelande och skönsjungande flottaren Gösta Nordgren från Bollnäs hade en liten vän i alla torp i alla byar ifrån Norderås ner till skiljet invid Berg – och som dessutom smälte som vax uti ens famn. Men livet som flottare, skogsarbetare och småjordbrukare i Norrland var hårt, farligt, fattigt och ensamt inte bara för männen utan i minst lika hög grad för de kvinnor som långa tider lämnades ensamma med barnen att sköta gården.

Då först motorsågen kom efter andra världskriget och sedan allt mer avancerade skogsmaskiner innebar det en enorm produktivitetsökning i skogsbruket. Behovet av skogsarbetare minskade radikalt och därigenom försvann också rekryteringsbasen för den säsongsbundna flottningen. Lastbilar och tåg fick ta över timmertransporterna. 1991 upphörde den sista flottningen på Klarälven. Dagens avancerade svenska skogsindustri bygger på att man redan i skogen exakt kan avgöra vilka träd som behövs för tillfället och på snabba transporter till fabriken så att inga kvalitetsförluster uppstår.

Flottarromantiken kan numera endast avnjutas genom skivspelaren – och den passar nog trots allt bäst där.

Jordbruk, industri, tjänster

Norrland har, som tidigare konstaterats, haft en kraftig upp- och nedgång då det gäller rikets befolkningsandel. Därför kan denna region tjäna som exempel på den långsiktiga utveckling från jordbrukssamhälle till tjänstesamhälle som Sverige, i likhet med andra utvecklade länder, har genomgått. Den svenska ekonomiska historien kan indelas i tre epoker:

- *Jordbrukssamhället.* Före 1850 var 80 procent av befolkningen verksam i jordbrukssektorn. Industrisektorn – som länge dominerades av hantverkare – och tjänstesektorn omfattade vardera 10 procent.

- *Industrisamhället.* Mellan 1850 och 1965 växte industri och tjänster nästan lika snabbt och vardera sektorn sysselsatte i början av 1960-talet över 40 procent av arbetskraften. Industrisektorn passerade 1935 jordbruket som största näringsgren.
- *Tjänstesamhället.* Efter 1965 började industrins andel av sysselsättningen minska. (Men industriproduktionen har fortsatt att växa.) Tjänstesektorn har sedan slutet av 1960-talet sysselsatt mer än halva arbetskraften.

I **tabell 7** redovisas sysselsättningsutvecklingen inom olika näringsgrenar sedan industrisysselsättningen kulminerade i mitten av 1960-talet.

Ekonomisk utveckling bygger på att människor upptäcker och utvecklar tillgångar som kan användas för framställning av varor och tjänster. Vilka de viktigaste tillgångarna är, har varierat mellan olika epoker.

Jordbrukssamhällets främsta tillgång var naturkapitalet. Huvuddelen av befolkningen ägnade sig åt att med relativt enkla medel utnyttja naturkapitalet – jordbruksmark, skog, djur, mineraler samt vind- och vattenkraft – för att framställa bland annat mat, kläder, byggnader och redskap. De viktigaste ekonomiska, politiska och sociala skiljelinjerna i jordbrukssamhället handlade därför om äganderätten till jorden.

Industrisamhällets främsta tillgång var det fysiska kapitalet. Naturkapitalet hade naturligtvis betydelse även i industrisamhället men nu blev i stället det fysiska kapitalet i form av till exempel maskiner, kraftverk och järnvägar den viktigaste tillgången. Det var med dess hjälp människor skapade en snabb produktionsökning, inte bara inom industrin utan även inom jordbruk och tjänster. De viktigaste ekonomiska, politiska och sociala skiljelinjerna i industrisamhället handlade därför om äganderätten till det fysiska kapitalet.

Tjänstesamhällets främsta tillgång är det immateriella kapitalet. Tjänstesamhället skulle inte fungera utan naturkapital och fysiskt kapital. Men allt färre arbetar direkt med fysisk materialhantering. Det som i första hand skapar utvecklingskraft i tjänstesamhället är därför det immateriella kapitalet, alltså tillgångar som inte går att ta på. Det består främst av:

Tabell 7: Sysselsättningen i olika näringsgrenar (%)

	1965	2000
<i>JORD, SKOG OCH FISKE</i>	11,8	2,0
<i>TILLVERKNING OCH UTVINNING</i>	32,6	19,2
GRUVOR OCH MINERALUTVINNING	0,6	0,2
JORD- OCH STENVARUINDUSTRI	1,5	0,5
STÅL- OCH METALLVERK, METALLINDUSTRI	4,9	2,9
MASSA-, PAPPERS- OCH TRÄVARUINDUSTRI	4,7	2,1
LIVSMEDELS- OCH TEKOINDUSTRI	6,6	2,1
KEMISK INDUSTRI	1,5	1,7
VERKSTADSINDUSTRI	10,2	7,5
ÖVRIG TILLVERKNINGSINDUSTRI	2,6	2,2
<i>ENERGI, VATTEN OCH AVFALL</i>	1,0	0,9
<i>BYGGVERKSAMHET</i>	9,6	5,5
<i>HANDEL OCH KOMMUNIKATION</i>	20,3	18,6
HANDEL	13,2	12,1
TRANSPORT OCH MAGASINERING	5,2	4,6
POST OCH TELE	1,9	1,8
<i>ANDRA KOMMERSIELLA TJÄNSTER</i>	8,6	16,0
FINANSIELLA TJÄNSTER	1,7	2,1
FASTIGHETSTJÄNSTER	0,6	1,6
UPPDRAGSVERKSAMHET	1,6	9,1
HOTELL OCH RESTAURANG	1,6	2,5
ANNAN SERVICEVERKSAMHET	3,1*	0,7
<i>ICKE-KOMMERSIELLA TJÄNSTER</i>	15,8	35,7
OFFENTLIG FÖRVALTNING	3,9	5,4
UTBILDNING OCH FORSKNING	4,4	8,3
SJUKVÅRD	4,5	8,0
OMSORG	1,5	10,5
REKREATION, KULTUR OCH SPORT	0,7	2,0
ORGANISATIONER OCH SAMFUND	0,8	1,5
<i>EJ SPECIFICERAD VERKSAMHET</i>	0,4	2,3

* Här ingår hushållstjänster med 1,4 procent.

- *Teknologi*, alltså den samlade kunskapen om hur olika produkter kan framställas.

- *Humankapital*, det vill säga enskilda människors kompetens att lösa olika uppgifter och problem.
- *Strukturkapital*, som utgörs av andra icke-materiella tillgångar i företag och andra organisationer, till exempel kundrelationer, affärskontakter, databaser, patent, organisation och varumärke.
- *Socialt kapital*, som består i de värderingar, attityder, relationer etcetera som präglar människor i en viss (regionalt sammanhållen) grupp.

De geografiska implikationerna är olika för respektive kapitalbas. I jordbrukssamhället bodde människor där det fanns naturresurser som gick att exploatera i första hand för självhushållning. I vissa regioner, till exempel Bergslagen, fanns så värdefulla naturtillgångar att de gav upphov till en betydande exportnäring. I jordbrukssamhället var befolkningsfördelningen normalt tämligen stabil över åren. Men även här finns exempel på hur variationer i de naturliga förutsättningarna kunde leda till dramatiska växlingar i befolkningsutveckling och välstånd. Det bästa exemplet är kanske den stora sillfiskeperioden i Bohuslän 1747–1809 då hundratals salterier och trankokerier anlades i skärgården. Då sillen försvann drabbades regionen av tillbakagång.

Industrisamhället byggde till stor del på storskaliga produktions- och distributionssystem. Människor fick söka sig till platser där stora kapitalinvesteringar gjordes. Genom ny teknologi blev också, som vi sett exempel på i Norrland, nya naturresurser möjliga att exploatera i stor skala. Med industrialiseringen blev landet allt mer påverkat av de internationella konjunktursvängningarna samtidigt som strukturförändringarna regelbundet skapade nya förutsättningar för olika regioner.

Tjänstesamhällets ekonomiska geografi

Hur är det med lokaliseringförutsättningarna i tjänstesamhället? Det beror på vilka typer av tjänster som betyder mest för sysselsättningen. Tjänstesektorns expansion från 10 till 70 procent av sysselsättningen kan indelas i tre faser:

Under industrialiseringens epok 1850–1965 växte tjänstesektorn från 10 till drygt 40 procent av sysselsättningen. Det var framför allt tjänster med nära anknytning till den ökade varuproduktionen – alltså handel och transporter – som expanderade. Den offentliga sysselsättningen växte inte särskilt mycket. 1960 utgjorde den drygt 10 procent. Lokaliseringen av de nya tjänsterna följde till stora delar samma mönster som den expanderande industrisektorn.

Efter 1965 – då Sverige alltså gick in i tjänstesamhällets epok – växte tjänstesektorn betydligt snabbare än tidigare. Två tredjedelar av tjänstesektorns expansion skedde inom den offentliga sektorn, framför allt inom kommuner och landsting. Snabbast växte sociala tjänster och utbildning. Den geografiska fördelningen av dessa tjänster följer till stor del befolkningsfördelningen, varför Sverige under 1970- och 80-talen fick en relativt jämn befolkningsutveckling i regionalt avseende.

Efter 1980 är det framför allt den privata tjänstesektorn som har växt. Den mest expansiva verksamheten är uppdragsverksamhet och andra tjänster som säljs till företag, inte till hushåll. Det rör sig bland annat om reklam, konsultation, datatjänster, budfirmor, städning och bevakning. I många av dessa verksamheter arbetar man snarare med att hantera information och andra symboler än med att direkt hantera varor eller människor. Företagstjänsterna har i stor utsträckning lokaliserats till storstäderna.

Ungefär hälften av sysselsättningen i dagens Sverige avser produktion av varor och tjänster för den lokala marknaden, till exempel utbildning, sociala tjänster, detaljhandel och personlig service. Den geografiska fördelningen av dessa tjänster följer av naturliga skäl befolkningsfördelningen tämligen väl. Men även här finns en viss geografisk specialisering genom turismen. Denna näringsgren växer och här finns naturligtvis möjligheter, både i storstäder, i glesbygder och på andra håll att utveckla verksamheter.

Eftersom teknologin och humankapitalet har fått allt större betydelse, har också högskoleorternas relativa betydelse växt. De har efterträtt

bruksorterna och industristäderna som motorer i den ekonomiska utvecklingen. Här finns kompetens för att driva kvalificerad industri- och tjänsteproduktion. Att företagstjänster i stor utsträckning lokaliseras till de största städerna beror också på att de ofta är högt specialiserade och fordrar en stor marknad.

Teknologisk kompetens och utvecklat humankapital är inte alltid samma sak som hög formell utbildning. Det finns också exempel på framgångsrika industriregioner (inte bara runt Gnosjö) där man genom hård specialisering, flexibilitet och ständigt utvecklingsarbete har nått betydande framgångar trots att utbildningsnivån är tämligen låg. Här finns även, som vi senare ska se, ofta ett starkt socialt kapital.

Genom informationsteknikens utveckling har de geografiska begränsningarna vad gäller tillgången till information och möjligheterna att kommunicera drastiskt reducerats. Därigenom skapas också möjligheter att bedriva olika verksamheter oberoende av avstånd, nationsgränser och befolkningstäthet.

Men fortfarande kommer personliga kontakter att vara viktiga för idéutveckling, kunskapsutbyte och informationsöverföring. Mycket av dagens vetenskapliga, tekniska och ekonomiska utveckling äger rum i geografiskt täta miljöer där många människor kan träffas på ett planerat eller slumpartat sätt. Även en god tillgång till nationella och internationella kommunikationer (kanske främst i form av flygförbindelser) är viktiga för kontaktintensiva verksamheter.

SVERIGES STÖRSTA UNDER

Om man ställer sig på den nyuppförda utsiktsplatsen väster om Stora stöten i Falun kan man blicka ut över den plats där den svenska industrin föddes. Carl von Linné sa då han besökte Falu gruva på 1730-talet att ”detta är Sveriges största under men faseligt som helvetet självt”.

Koppar började brytas här senast på 1000-talet men kanske redan på 700-talet. Vid gruvområdet kan man fortfarande se gruvvarp, rödfärgsvarp samt flera byggnader från 1600-, 1700- och 1800-talen. Här finns också gruvmuseum och besöksgruva.

Stora Kopparbergs Bergslag brukar anses som världens äldsta bolag eftersom det finns ett dokument från 1288 som styrker att biskop Peter i Västerås då återköpte en åttondel av gruvan. (Det hände sig alltså på den tiden då svenska biskopar hyste ett aktivt intresse för näringslivet.) Under århundraden var gruvan Sveriges största arbetsplats och inget företag betydde så mycket för att finansiera det svenska stormaktsväldet som Falu gruva. Gruvan svarade under mitten av 1600-talet för två tredjedelar av världens kopparproduktion och bland annat takplåtarna på slottet i Versailles kom från Falu gruva, via kopparverket i Avesta.

Bakom Stora stöten kan vi se den stad som började växa fram vid gruvan på 1300-talet. Falun var rikets näst största stad då den fick stadsprivilegier 1641. Än i dag präglas staden av den rutnätsformade stadsplan

som fastställdes 1646. En ålderdomlig arbetarbebyggelse finns bevarad på flera ställen. Här finns också Stora Kopparbergs Bergslags imponerande kontorsbyggnad, handels- och hantverksgårdar liksom flera gamla industribyggnader med anknytning till gruvverksamheten.

Bortom staden ligger bergsmanslandskapet. I praktfulla gårdar bodde de bergsmän som ägde andelar i gruvan. Och här anlade bergsmännen kallrostar, kopparhyttor och vändrostar där malmen förädlades. Detta bergsmanslandskap har också haft stor betydelse för svenskt kulturliv. Från bergsmansgården Sveden härstammar Emanuel Swedenborg och här hämtade Linné sin brud. Georg Stiernhielm föddes på Staberg och bergsmansgården Lilla Hyttlös är mera känd som Carl Larssons Sundborn.

Sista salvan i Falu gruva sköts 1992 men fortfarande hämtas råvaran till Falu rödfärg från varp vid gruvan. Stora Kopparbergs Bergslag är sedan 1998 en del av den stora finska skogskoncernen Stora Enso. Annat som gruvan har givit upphov till och som lever kvar är Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, som kan räkna sitt ursprung i Falu Bergsskola grundad 1819, samt naturligtvis falukorven.

Vår första industri

Stora Kopparberget var det nordligaste av de 23 bergslag som inrättades i Sverige under medeltiden. Det sydligaste var Smålands Taberg. Ordet ”bergslag” syftade ursprungligen på den särskilda lagstiftning som reglerade bergshandlingen inom ett visst geografiskt område. Från detta ord har också namnet Bergslagen som beteckning på en mellansvensk region uppkommit. Vilka delar av Sverige som räknas till Bergslagen brukar variera men i detta sammanhang kan vi grovt sett säga att regionen omfattar ett område som begränsas av en linje mellan Falun, Hagfors, Karlstad, Askersund, Östhammar, Gävle och Falun. Detta är en av Sveriges – och Europas – äldsta industriregioner.

Inom Bergslagen har det funnits koppar-, järn- och silverbergslag men det är järnhandlingen som har varit den i särklass mest betydande. Järn har utvunnits och bearbetats i Sverige under närmare 2 500 år. Först ut-

vanns järnet ur sjö- och myrsmalm. Den första bergsmalmen började sannolikt brytas på 1100-talet. Från detta sekel härrör också Europas äldsta kända masugn, Lapphyttan utanför Norberg.

Sedan 1200-talet har järn varit en viktig svensk exportvara. Bergsbruket var under många sekler Sveriges mest avancerade industri som fordrade en omfattande organisation för att länka samman gruvor, hyttor, bruk, transportvägar, energiförsörjning, finansiering och försäljning. Bergsbruket bedrevs ursprungligen helt av bergsmän. De var oftast självägande bönder med andelar i gruvor och hyttor. (Hyttorna bestod av masugnar med tillhörande anläggningar där malmen omvandlades till tackjärn.) Gustav Vasa ville öka förädlingsgraden innan järnet exporterades och lät därför inrätta statliga kronobruk där tackjärnet omvandlades till stångjärn (stål). På 1600-talet privatiserades de flesta kronobruk, bland annat eftersom man insåg att de därmed kunde drivas mera effektivt, och nya privatägda bruk etablerades. Bruken var mer kapitalkrävande än hyttorna och bruksägarna hade oftast aristokratisk eller högborgerlig bakgrund med starka kopplingar till handelshusen i Stockholm och Göteborg.

De svenska järnbrukens glansålder inträffade på 1700-talet. I mitten på århundradet stod Sverige för en tredjedel av Europas järnproduktion och 30–40 procent av världshandeln med järn. Järnbruken kom under denna tid även att bli medelpunkten för den svenska kulturutvecklingen. Ekonomihistorikern Eli F Heckscher har hävdat att brukspatronerna var den första överklassen med världslig bildning vid sidan av adeln och att ingen privat titel i Sverige någonsin har åtnjutit så stort anseende som brukspatronens.

Det svenska bergsbrukets styrka byggde bland annat på fem naturliga förutsättningar, som också bestämde dess lokalisering:

- En rik och spridd tillgång till lättillgängliga malmer av hög kvalitet.
- En god tillgång till vattenkraft.
- En rik och spridd tillgång till vattenvägar för transporter under sommarhalvåret.

- Ett heltäckande transportsystem av vintervägar på snö och is. En barmarksvinter var lika förödande för bergsbruket som missväxt var för jordbruket.
- En rik och spridd tillgång till skog.

Den kritiska resursen var skogen. Det fordrades enorma mängder skogsråvara för gruvstötter, gruvkonster (pumpar, stegar, stångångar etcetera), tillmakning (eldning i gruvan för att få berget att spricka) och för att göra det träkol som användes som bränsle i hyttor och bruk. För att förhindra skogsbrist medverkade staten aktivt till att bergshanteringen blev geografiskt spridd. Flera bruk kom att anläggas långt från gruvområdena, bland annat i Värmland och längs hela Norrlandskusten. Järnet bröt bygd och skapade en företagartradition på många håll i Sverige.

Stålrevolutionen

I början av 1800-talet drabbades den svenska järn- och stålindustrin av ett dödligt hot. Bakgrunden var att man i England under slutet av 1700-talet lyckats framställa stål med stenkol som bränsle. Därigenom var en av de viktigaste konkurrensfördelarna för de svenska bruken mindre avgörande, nämligen den goda tillgången på skog och därmed träkol. Av rent transporttekniska skäl var det vid denna tid omöjligt att i större utsträckning övergå till fossila bränslen i den svenska järnhanteringen.

Den som skulle rädda Sverige ur krisen var Gustaf Ekman som 1836 övertog förvaltningen av Lesjöfors bruk i Värmland. Genom omfattande internationella kontakter och metodiskt utvecklingsarbete kunde han introducera nya smidesmetoder, så kallat lancashiresmide, samt konstruera en bränslebesparande ugn (Ekmans vällugn) och flera andra maskiner som fick stor spridning. Sverige lyckades behålla en stark ställning inom nischer där träkol fortfarande bidrog till en unik kvalitet. Vår järnindustri kunde därigenom överleva under några kritiska decennier innan nya teknologiska genombrott gjorde att även svensk stålindustri kunde börja gå ifrån träkolet. Heckscher har beskrivit Ekmans insats som måhända ”det

ärörrikaste bladet i den svenska järnhanteringsens historia och till och med i Sveriges hela ekonomiska historia”.

Under andra halvan av 1800-talet inträffade den mest genomgripande förändringen av järnhanteringen sedan medeltiden. Genom utvecklingen av olika götstålsprocesser (bessemer-, martin- och thomasprocesserna) förvandlades stålframställningen från hantverk till industri. En av de viktigaste händelserna i industrialismens historia inträffade den 18 juli 1858 vid Edske masugn nära Hofors. Det var då Göran Fredrik Göransson blev först i världen med att få bessemermetoden att fungera i praktiken. Stålspriset minskade dramatiskt och metoden fick snabb spridning över världen. En viktig grund för den andra industriella revolutionen var därmed lagd. Det är Göranssons insatser som gjorde att det i dag världsledande företaget Sandvik grundades 1868. Han lade därmed grunden även till den viktiga industriorten Sandviken.

En förutsättning för att Sverige skulle lyckas väl i 1800-talets stålrevolution var att bergshanteringen successivt avreglerades med en juridisk slutpunkt 1859, vilket gjorde det möjligt för driftiga entreprenörer att påbörja en skapande förstörelse. Före 1850 hade det funnits omkring 500 järnbruk i landet. Nu inleddes en stark koncentrationsprocess. Bergsmanshyttorna försvann och de flesta bruk slogs ut. Nya moderna stålverk byggdes. Produktionsvolymerna växte samtidigt som antalet anställda sjönk.

Det svenska rostbältet

Koncentrationsprocessen inom järn- och stålindustrin har fortgått ända in i vår tid. Stålindustrin i Bergslagen klarade sig länge bättre än industrin på andra håll i landet. Men då den senaste vågen av omfattande bruksdöd inleddes på 1970-talet kom även denna region att drabbas hårt. Det finns inte längre kvar några järngruvor eller masugnar i Bergslagen. Den sista masugnen, Spännarhyttan i Norberg, blåstes ner 1981. De sista gruvorna var Grängesberg 1989 och Dannemora 1992. Däremot finns flera världsledande stålindustrier kvar i Bergslagen. Även många företag i andra

branscher, till exempel verkstadsföretaget ABB liksom alla skogsbolag, har bergsbruket att tacka för sin uppkomst. Men basindustrins sysselsättningsmässiga tillbakagång har gjort att Bergslagen sedan 1970-talet har haft krisstämpeln på sig.

Flera av de större orterna i Bergslagens periferi, till exempel Gävle, Örebro, Västerås och Karlstad har kunnat befästa en ställning som viktiga regionala centra. Västerås är den kommun som haft den nionde största befolkningsökningen i riket sedan 1950. Men de gamla bergsstäderna Falun och Sala har minskat i betydelse – i Faluns fall dock från en mycket hög nivå. Framför allt har många medelstora bruksorter drabbats hårt.

Varför har det blivit så här? I Bergslagen finns ju en månghundraårig tradition av industriell kompetens och internationellt orienterad företagsamhet. En del av problemet ligger i bruksandan.

Bergsbruket byggde, som tidigare påpekats, länge på två olika företagsformer: å ena sidan gruvor och hyttor som drevs i kooperativ form av den lokala allmogen (bergsmännen), å andra sidan bruk som ägdes av kapitalstarka högreståndspersoner. Bergsmännen kombinerade bergsbruket med jordbruk och de kunde ibland uppnå en sådan ställning att de uppförde herrgårdsliknande bergsmansgårdar.

Det finns fler exempel på svenska regioner där allmogen med stor framgång ägnade sig åt en förindustriell produktion och där denna har kunnat utvecklas till moderna industrier som än i dag är framgångsrika. Men järnförädlingen ställde så stora krav på kapital, kompetensutveckling (vilket bland annat tillgodosågs genom arbetskraftsinvandring) och internationella marknadskontakter – och hade så stor potentiell lönsamhet – att aristokrater och borgare med statens stöd tog kontrollen över detta led i järnhanteringen.

Då den stora strukturomvandlingen ägde rum inom järnhanteringen under andra halvan av 1800-talet, trängdes bergsmännen ut och bruken – som under denna period ofta ombildades till aktiebolag – tog över även gruvor och hyttor. (Det finns faktiskt en bergsmannaägd hytta kvar, nämligen Löa hytta i Lindesbergs kommun. Här har hyttlaget aldrig upplösts

utan byns invånare äger fortfarande den välbevarade masugn som blåstes ner 1907.) Bergsmännen försvann och lönearbetet blev den helt dominerande formen av förvärvsarbete i Bergslagen. Denna tendens markerades ytterligare av det faktum att bruken av tradition eftersträvade att skaffa en total kontroll över sin verksamhet genom att låta utföra så mycket som möjligt av arbetet i egen regi. Det handlade inte bara om de rent industriella verksamheterna utan även om bostäderna, handelsboden, infrastrukturen och den sociala servicen – som ofta låg på en klart högre nivå än praktiskt taget någon annanstans i riket.

Därmed uppstod en bruksmiljö som dels ryckte undan grunden för enskilt företagande vid sidan av bruket, dels gjorde hela bygden beroende av ett enda företags väl och ve. Genom brukspatronerna växte det också fram en tradition av självmedvetna, patriarkaliska män med starka lokala maktpositioner. De kontrollerade all ekonomisk aktivitet på orten och tog även ett socialt ansvar för de anställda och deras familjer.

De nya patronerna

När den kommunala rösträtten blev allmän och lika på 1920-talet tog socialdemokraterna makten på många bruksorter. För de nya makthavarna blev patronen en naturlig förebild. Långt efter det att näringslivet övergivit det lokala monolets och den diversifierade självförsörjningens principer levde den gamla bruksandan vidare i kommunerna. Kommunen tog över alla verksamheter från bruket utom de rent industriella och fortsatte att driva dem i egen regi. Så länge bruket gick bra, så länge levde medborgarna i ett tämligen lyckligt folkhem. Men då krisen kom, blev ortens ensidighet och bristande flexibilitet alltför uppenbar.

Av de sex kommuner som under senare år har haft lägst andel nya företag i förhållande till folkmängden är fem Bergslagskommuner med namn som slutar på fors, berg eller hammar, nämligen Munkfors, Hofors, Degefors, Lekeberg och Surahammar. (På femte plats nerifrån ligger Högsby i Kalmar län.)

Det finns numera en växande insikt i Bergslagen att det inte längre går

att vänta på att Bruket, Kommunen eller Staten ska skapa alla de nya jobb som behövs. I många kommuner har det också uppstått en reaktion mot Partiets politiska monopol. Allianser från vänsterpartister till moderater bildas för att vitalisera det politiska livet – och därigenom förhoppningsvis även vitalisera samhällslivet i övrigt. Det finns naturligtvis också exempel på socialdemokratiska politiker som försöker söka nya vägar.

Problemet är att det inte är så lätt att veta hur man ska göra för att få fart på företagandet i regioner där ett fristående och nydanande entreprenörskap sedan länge har setts med misstro och misstänksamhet från näringsliv, fack, politiker och allmänhet och där utbildningstradition och förändringsvilja ofta också är relativt svaga. Entreprenörskap kan aldrig kommenderas eller planeras fram uppifrån. Och framgångsrik företagsamhet kan bara bli riktigt framgångsrik om den står för något unikt. Att försöka kopiera något som nått framgång på annat håll, leder ofta till ett misslyckande.

Experimenten är många och det finns också en hel del ljusglimtar i Bergslagsmörkret. Ett exempel är Grythyttan i Hällefors kommun där gästgivargården, Måltidens hus och en restauranghögskola har skapat nytt liv i en bruksort, mycket tack vare den driftige entreprenören och restauratören Carl Jan Granqvist samt kommunalrådet Pentti Supponen (s). Men det var inte lätt i början att vinna förståelse för betydelsen av att koka mat och prova vin i en bygd som i generationer har lärt sig att välstånd skapas genom att koka stål och prova legeringar.

APOTEKAREN I KISA

Nästa gång ni kommer till Kisa, titta då gärna in i Café Colombia som ligger mitt i samhället till höger om genomfartsvägen om man kommer från Vimmerby. Kaféet inrättades 1921 av Dorothea Florén som återvänt från USA och hade med sig nyheten att man kunde brygga kaffe. Här fanns också den första radiomottagaren i hela Kisa, vilket gjorde kaféet till en självklar samlingsplats. Men det är egentligen inte kaféörelsen som gör att byggnaden fångar vårt intresse utan den apoteksverksamhet som tidigare drevs här.

År 1835 fick Carl Gustaf Sundius privilegium att driva detta apotek. Han var mycket liberalt sinnad och kom med tiden att bli en stor beundrare av det nya frihetens rike som växte fram i USA. Sundius startade 1846 Sveriges förmodligen första emigrantbyrå i lokalerna där han agiterade för frihetens sak och sålde Amerikabiljetter, varför han kallades ”den politiske apotekaren”. Då kaffet är urdrucket och kakorna svalda, kan man bege sig till kaféets övervåning där ett litet museum berättar om Sundius och emigrationen.

Sammanlagt emigrerade ungefär 1 300 000 svenskar till USA. Och 200 000 av dem återvände, vilket gav ovärderliga impulser för den svenska samhällsutvecklingen. Dorothea Florén är bara ett exempel.

Alla de som emigrerade hade starka motiv för att ta ett så vågat steg: baptister som förföljdes av präster och poliser, fackligt organiserade ar-

betare som hade avskedats i samband med en strejk, människor som hade drabbats svårt under nödåren på 1860-talet och andra som var övertygade om att ett liv i Amerika öppnade fler och bättre livschanser för dem själva och deras barn.

Den stora emigrationen oroade många svenskar. En av dem som mest ingående följde den amerikanska utvecklingen var liberalen Ernst Beckman. 1904 skrev han den riksdagsmotion som skulle ge upphov till den stora Emigrationsutredningen. Beckman ansåg att utvandringen inverkarde ogynnsamt på landets ekonomiska och sociala utveckling:

Det är företrädesvis bland den energiska, intelligenta delen af ungdomen som utvandrarehären rekryteras – de slöa och oföretagsamma stanna nog oftast hemma.

Beckman hävdade att utvandringens förnämsta drivfjäder var av ekonomisk natur och föreslog därför en undersökning av amerikanska förhållanden, särskilt på näringslivets och folkbildningens område. Han ville omsmälta det verkligt goda som fanns i Amerika för att ”flytta Amerika öfver till Sverige och så förmå vår ungdom att i sitt eget land se ’framtidlandet’”.

Emigrationsutredningen kom att bli en uppgörelse mellan en konservativ linje, anförd av statistikern och politikern Nils Wohlin, och en liberal linje, anförd av utredningens ordförande statistikern Gustav Sundbärg. Wohlin ville införa restriktioner mot emigrationen. Sundbärg ville genom reformer undanröja motiven för att utvandra. Sundbärgs linje vann och utredningen föreslog 1913 avreglering av emigrationen.

Även i dag finns det många som med oro ser att människor lämnar sin hembygd för att söka sin lycka på annan (oftast inrikes) ort. Vi har i tidigare kapitel beskrivit det storskaliga mönstret i de olika landsdelarnas befolkningsutveckling. Nu är det dags att se vad som döljer sig bakom denna statistik. Hur ser de senaste decenniernas befolkningsutveckling ut mer i detalj? Vilken roll spelar omflyttningarna? Vilka är det som flyttar och vilka motiv har de?

Sex sparkande fakta

För två år sedan lämnade Regionalpolitiska utredningen sitt slutbetänkande (SOU 2000:87). Det innehåller en rad intressanta forskningsresultat som ställer många regionalpolitiska fördomar på huvudet.

1. Vi har inte fått tillbaka flyttlassen

Verklighetens flyttningsmönster är väsentligt mer mångfacetterat än vad ”flyttlassdebatten” ger sken av. Bruttonörligheten är väsentligt större än nettot. Regioner med stor utflyttning har också stor inflyttning. Men de allra flesta bor kvar. Både den långa och korta bruttoflyttningen har trendmässigt minskat sedan 1960-talet. Under 90-talet ökade rörligheten något men den ligger fortfarande klart under 60-talets nivå.

2. Urbaniseringen är en avslutad process

Den dramatiska folkomflyttningen från glesbygd till tätorter ägde rum mellan 1870 och 1970. Före denna period bodde drygt 80 procent i glesbygden, efter den bodde drygt 80 procent i tätorter. Under de senaste 30 åren har tätortsandelen legat tämligen konstant och är i dag 84 procent. I **tabell 8** redovisas utvecklingen för tätorter med mer än 10 000 invånare.

Tabell 8: Tätorter med mer än 10 000 invånare

	ANTAL	BEFOLKNINGSANDEL (%)
1800	3	4,2
1850	5	4,7
1870	9	7,3
1890	19	13,8
1910	26	19,6
1930	43	30,9
1950	65	40,3
1970	107	56,7
1990	110	55,1
1995	109	55,8

I dag sker 90 procent av alla flyttningar över tämligen korta avstånd och huvudsakligen mellan samma områdestyper (alltså från glesbygd till glesbygd, från tätortsnära landsbygd till tätortsnära landsbygd eller från tätort till tätort). Mindre än en procent av alla flyttningar går från glesbygd till tätort.

Däremot kan man se ett tydligt samband mellan befolkningsutveckling och kommunstorlek (mätt som invånarantal inom en fyramilsradie från kommuncentrum). En förklaring till detta mönster är tillgången till ett brett utbud av arbetstillfällen (vilket är viktigt med tanke på den högre specialiseringen och ökade rörligheten på arbetsmarknaden samt att många familjer eftersträvar ett lämpligt arbete för två personer), studier, fritidsaktiviteter och annan service.

3. Befolkningsminskningen beror inte på utflyttningen

Under de senaste fem åren har Sverige haft ett negativt födelsenetto, vilket inte har inträffat sedan 1809. Det är uppenbart att med en obefintlig inhemsk befolkningsökning och en begränsad nettoinvandring så kommer det att medföra en stagnerande befolkning på många håll i landet, särskilt i områden med en ålderstigen befolkning.

Genom Sverige går ett stråk med en hög andel invånare över 65 år från Dalsland, över Värmland (exklusive Karlstadsregionen) och Norrlands inland (exklusive västra Jämtland) bort till östra Norrbotten. En liknande befolkningsstruktur finns också fläckvis i östra Götaland. Inom dessa områden finns flera kommuner som har haft en minskande befolkning samtidigt som de har haft en nettoinflyttning. För exempelvis Stockholms stad och län råder det omvända förhållandet: Ett inrikes flyttningsunderskott (eller ibland ett marginellt överskott) som kompenseras av ett positivt födelsenetto och ett utrikes flyttningsöverskott.

Även om vi inte hade haft någon inrikes omflyttning under 90-talet, skulle omkring hälften av alla arbetsmarknadsregioner ha haft en minskande eller stagnerande befolkning. En prognos för åren 2000–2010 ger vid handen att, om inga befolkningsomflyttningar äger rum, så kommer

endast storstadsregionerna samt Kiruna, Umeå, Uppsala, Gnosjö och Gislaved få en ökad befolkning. I flertalet övriga regioner minskar befolkningen med 1–2 procent. I Överkalix, Dorotea, Munkfors och Hällefors minskar befolkningen med 7–9 procent.

4. Människor flyttar sällan av arbetsmarknadsskäl

Bara en av fem flyttare uppger arbetsmarknadsrelaterade motiv för flytten. De tre vanligaste motiven är viljan att byta miljö, att flytta ihop med någon och att studera. Motiven indikerar att rörligheten är positiv både för individen och för samhället. Det är heller inte säkert att en politik som syftar till att skapa eller bevara arbeten i utflyttningsregioner skulle minska utflyttningen. Kanske blir resultatet snarast det omvända, att man konserverar en viss arbetsmarknadsstruktur och livsmiljö, vilket för en del invånare snarare ökar motiven att flytta därifrån.

Tidigare flyttade människor i stor utsträckning till en plats där de kunde få jobb. Detta stämmer alltså inte längre. I **tabell 9** redovisas flyttarnas arbetsmarknadsstatus före och efter flytten. Det vanligaste är att man arbetar både före och efter flytten. Det näst vanligaste är att man studerar vid bägge tidpunkterna. Endast tre procent flyttar från arbetslöshet till arbete.

Tabell 9: Flyttarnas arbetsmarknadsrelation 1991–96 (%)

FLYTT TILL:	ARBETE	STUDIER	ARBETSLÖSHET	EJ SYSSELSÄTTNING	SUMMA
FLYT FRÅN:					
ARBETE	33	5	4	2	44
STUDIER	8	20	1	1	30
ARBETSLÖSHET	3	1	5	1	10
EJ SYSSELSÄTTNING	2	1	1	11	16
SUMMA	46	27	11	15	100

Viljan hos arbetslösa att flytta från sin bostadskommun är lägre än hos de förvärvsarbetande. Om arbetslösheten ökar så påverkar det därför utflyttningen endast marginellt. Det betyder också att skillnaderna i arbetslöshet mellan olika regioner uppvisar ett tämligen stabilt mönster. Bland de arbetslösa stannarna kan finnas personer som försörjs av andra familjemedlemmar, vilket naturligtvis är varje familjs ensak. Men mönstret indikerar att rörligheten snarast är för låg och att det finns arbetsföra människor som långsiktigt försörjs av det allmänna, vilket knappast bör vara en regionalpolitisk uppgift.

Till problemen i vissa avfolkningsbygder hör den ojämna könsfördelningen. Yngre kvinnor flyttar mer än män. Pajala har exempelvis dubbelt så många män som kvinnor i åldern 20 till 24 år. Detta har gjort att det finns vakanser inom traditionellt kvinnodominerade yrken. Varför söker de arbetslösa männen sig inte hit? I *Dagens Nyheter* den 9 augusti 2002 motiverar en arbetslös före detta valsverksoperatör från en annan ort i Norrbotten varför han inte vill ta ett jobb i vården:

Det är först och främst den dåliga lönen som avskräcker. Här har han mindre före skatt än han hade efter skatt på järnverket. 82:50 i timmen går inte att försörja sig på, säger han. Då är det mer lönsamt att stämpla.

Numera är det livsstilsmotiv som gör att människor flyttar. Man flyttar samman med någon, söker en bostad eller boendemiljö som är attraktiv, skaffar sig en utbildning eller söker sig bort från en viss miljö för att få nya impulser och perspektiv på tillvaron. Inget av detta finns det, från politiska utgångspunkter, anledning att beklaga sig över.

I dag är det snarare så att jobben måste lokaliseras dit arbetskraften finns, vilket rimligen måste ses som en förbättring jämfört med den tid då människor tvingades flytta till jobben. I många regioner saknas arbetskraft med rätt kompetens. Pajala har exempelvis IT-företag som inte kan expandera på grund av att de inte får tag på människor med rätt kompetens. Ett annat aktuellt exempel är att modekedjorna Lindex och JC i

början av nästa år av detta skäl ska flytta sina huvudkontor från Alingsås respektive Borås till Göteborg. Lindex koncernchef Jörgen Johansson frågar retoriskt i *Dagens Nyheter* den 14 september 2002:

Lindex fortsatta framgång hänger på att vi kan knyta duktiga medarbetare till oss. En ung och framåt designer – var tror du att han eller hon vill bo och leva? I Alingsås?

5. Flyttmönstren följer livscykeln

Under den första hälften av 1990-talet hade Sverige en omfattande flyktinginvandring och den ökade inrikes migrationen under 90-talet var delvis en följd av omflyttning av invandrare till storstadsregionerna. Men den viktigaste orsaken till de ökade inrikesflyttningarna är det ökade antalet studerande. (Här finns även en liten statistisk effekt eftersom studenterna numera måste skriva sig på studieorten.) För alla andra åldersgrupper är rörligheten mindre i dag än i slutet av 1960-talet.

Att ungdomar flyttar till studier är givetvis önskvärt. Sverige har ju numera ett mycket decentraliserat högskoleväsende. Detta har haft positiva effekter på befolkningsutvecklingen på högskoleorterna och på möjligheterna att rekrytera ung och välutbildad arbetskraft där. Men det finns också exempel på högskolor som inte har kunnat attrahera personal eller studenter och en ytterligare utspridning skulle sannolikt gå ut över kvaliteten i högskoleväsendet. Givetvis kan man tänka sig ökade möjligheter till distansundervisning, bland annat med hjälp av modern informationsteknik. Men många ungdomar vill helt enkelt flytta bort från hemmiljön och söka sig till en ort som de tror har något mer och annorlunda att erbjuda. Detta gäller även orter typ Gnosjö som alltid tycks präglas av högkonjunktur.

För de unga som vill uppleva ett riktigt *city life* finns det faktiskt inte så väldigt många orter att välja mellan. Det finns många platser i Sverige som har mycket att erbjuda i form av vackra miljöer, behaglig livsrytm och gemytlig stämning men som för en ung, nyfiken människa som har

växt upp där upplevs som ett *Fucking Jävla Kuk-Åmål*. (För känsliga läsare bör påpekas att detta är ett filmiskt citat och för dalslänningar att jag själv nyligen gjorde ett besök i Åmål och blev mycket betagen.)

De ungas flyttningsbenägenhet är uttryck för en positiv individualism, en strävan att själv söka sin väg i tillvaron, att vilja se sig om och hitta nya utvecklingsmöjligheter, att inte låta sig låsas in i roller eller låta sina livsval styras av lokala auktoriteter och traditioner. (Författaren till denna bok bor och arbetar ett par hundra meter från den plats där han föddes och växte upp. Den som finner bokens resonemang alltför traditionella och fantasilösa, har där ytterligare ett argument för bokens teser.)

Många rotar sig på studieorten av familje-, arbetsmarknads- eller livsstilsskäl. Men faktum är att då det gäller inrikes flyttningar i åldrarna 30–64 år har både glesbygden och den tätortsnära landsbygden under senare år haft ett inflyttningsöverskott. Tätorterna har haft en nettoutflyttning. Då man bildar familj kan det vara attraktivt att söka ett mer naturnära boende som dessutom är ekonomiskt fördelaktigare än att bo på en större ort. Genom tillgång till bil, modern informationsteknik och goda kollektiva kommunikationer ökar människors möjligheter att anpassa arbete och boende efter egna önskemål.

6. Både flyttare och stannare är nöjda

En överväldigande majoritet både av dem som har flyttat och av dem som har bott kvar länge på en ort uppger att de är nöjda eller mycket nöjda med förhållandena på bostadsorten. I samtliga typer av bostadsorter och bostadsområden uttryckte en stor majoritet att de var nöjda med förhållandena på bostadsorten. De flesta som flyttade uppgav att de flyttade frivilligt och att det var lätt att fatta beslutet.

Människor som flyttar och människor som stannar skiljer sig statistiskt sett i vissa avseenden från varandra. Högutbildade flyttar mer än lågutbildade. Sammanboende flyttar mindre än ensamstående. Stannare värderar trygghet och tradition högre. Flyttare sätter större värde på omväxling och autonomi. Flyttare tycker i högre grad att det är spännande

att bo på en annan ort. Stannare tycker i högre grad att man ska ha möjlighet att bo kvar i sin hemtrakt.

Sammantaget talar alla dessa fakta för att den regionala omvandlingen mer är uttryck för positiva omständigheter än för allvarliga missförhållanden i samhället. De innebär samtidigt ett grundskott mot mycket av den regionalpolitiska retoriken. Den regionalpolitiska utredningen konstaterar:

Veterligen finns ingen enda empirisk studie i Sverige som visar att någon betydande andel faktiska flyttare som på frågan om hur de upplevde sitt flyttbeslut, svarade att de flyttade trots att de hellre skulle ha stannat kvar.

Är politiken problemet eller lösningen?

Sett ur medborgarnas perspektiv tycks alltså flyttandet snarare vara positivt än negativt. Och detta måste ju vara det helt avgörande. Politikens mål måste vara att värna varje människas livschanser – inte att värna ett territoriums befolkningsandel.

Vi har sett hur befolkningsfördelningen har förändrats under tidigare historiska skeden. Det finns ingen anledning att utan vidare uppröras över att förändringar sker även i dag. Orter som en gång har uppstått och växt av ett visst skäl kan väl få stagnera, retardera och eventuellt försvinna utan att detta per definition ska betraktas som ett nederlag för samhället. Bebyggelsestrukturen är ju bara ett medel för vårt välbefinnande och vår försörjning och om en viss bebyggelse inte längre tjänar ändamålet att göra oss lyckliga eller välmående, så må det väl vara bra med den saken då.

Men rörligheten tolkas politiskt, nästan per automatik, som ett problem. Varför? En anledning är att det politiska uppdraget är geografiskt definierat. Valkretsar, fullmäktigeförsamlingar och partiorganisationer är uppbyggda efter geografiska gränser. Det gör att politiker har en stark benägenhet att utgå från territoriet då de definierar mål och problem.

Även lokalpressen och många andra aktörer definierar ofta sin position

i geografiska termer. Vår officiella statistik har i 253 år spottat ut alla möjliga och omöjliga siffror om regionala variationer och tendenser. Genom kartor kan man tydligt åskådliggöra geografiska mönster – och det hela blir än mer dramatiskt genom att problemområdena upptar så stor andel av landets samlade yta även om det i dag bara bor knappt 200 000 människor på ett längre avstånd än 45 minuter från en tätort på minst 3 000 personer. Det är tämligen typiskt att den fråga som skulle avhandlas på Sveriges Televisions stora regionalpolitiska debatt i 2002 års valrörelse var ”Vad krävs för att hålla kvar ungdomen i glesbygden?”.

Norrbotenpartiets ordförande Lars Törnman i Kiruna har under senare år framstått som den mest hårdföre regionalchauvinisten i landet. Han har bland annat hävdat att SMHI:s verksamhet i det närmaste är ett uttryck för kolonialt förtryck eftersom deras mätningar av antalet soltimmar för olika orter upphör klockan åtta på kvällen. Den 2 maj 2002 skrev han i *Expressen* följande om situationen för norrbottningarna:

Ilskan över att vi fortfarande finns till trots deras 100-åriga kolonialförtryck är skrämmande. Det räcker inte med att vi har blivit av med naturtillgångar till enorma värden där även vinsten har gått ur våra nordliga län. Vi har under mängder av år tappat delar av vår bästa tillgång, nämligen våra välutbildade ungdomar och annan yrkeskunnig personal.

Kiruna har ju massor av intressanta tillgångar: världens största underjordsgruva, framstående verksamheter inom rymdteknik, ishotellet, en fantastisk natur och mycket mer. Här finns också en bebyggelsehistoriskt mycket intressant centralort med verk av bland andra P O Hallman, Gustaf Wickman, prins Eugen, Christian Eriksson, Artur von Schmalensee, Sven X-et Erixon, Bror Marklund, Hakon Ahlberg och Ralph Erskine.

Men det Törnman vill göra Kiruna känt för är rollen som offer i ett påstått kolonialt förtryck. Hur många kreativa, ambitiösa och nytänkande unga människor lockas att flytta till Kiruna genom detta budskap? Och skulle Sveriges politiska landskap bli bättre för skogslänen om regionala

partier fick framgångar i flera regioner, till exempel ett svenskt *LegaNord*, för Mälardalsregionen?

Nyligen presenterade statsvetaren Lars Nord, föreståndare vid Demokratiinstitutet i Sundsvall, en studie som visade att den polarisering i debatten som man kan se mellan exempelvis politiker i storstadsregionerna och politiker i skogslänen inte återspeglas i den allmänna opinionen. Det är ungefär som i bostadspolitiken där kravmaskiner för hyresgäster, villaägare och bostadsrättsföreningsmedlemmar vill skapa gynnsammast möjliga regler för en viss boendeform. För de flesta svenskar, som under sitt liv kanske växlar mellan flera olika boendeformer, framstår det som viktigast att hela bostadsmarknaden fungerar väl, att villkoren är likvärdiga, att både rörlighet och kvarboende är möjligt.

Ett exempel på hur territoriet blir utgångspunkten för den politiska problemformuleringen är rapporten *Kan hela Sverige leva?* som presenterades av Landstingsförbundet för två år sedan. Där hävdas att Sveriges befolkning måste växa med 1,5 miljoner människor under de kommande 30 åren för att antalet invånare ska kunna öka i alla län. Denna folkökning ska åstadkommas genom att vi föder fler barn, dör senare ("större satsning på folkhälsoarbetet"), flyttar mindre över länsgränserna och genom ökad invandring (inget krav för utlänningar att hålla sig inom någon länsgräns, alltså).

Det finns goda skäl för ökad invandring. Den har under sekler bidragit till att göra Sverige mer vitalt. Men invandring bör inte användas för att upprätthålla befolkningsstrukturen. Dels därför att en viss regional fördelning inte är något eftersträvanvärt mål i sig, dels därför att invandring bara kan fungera som regionalpolitiskt medel om man handfast styr var invandrarna ska bosätta sig. Det är ju inte säkert att Norrlands inland framstår som den mest attraktiva regionen för exempelvis en afrikansk immigrant. Frågan om hur många barn som bör födas ska diskuteras av varje potentiell mamma och pappa, inte av Landstingsförbundets byråkrater.

Människor bör få bosätta sig var de vill och där ha rätt att sträva efter sin lycka. Ingen arbetsför människa har emellertid rätt att få sin försörj-

ning långsiktigt garanterad av det allmänna. Människor får inte heller användas som medel för att upprätthålla en viss regional befolkningsutveckling. Visst kan det kännas tråkigt för dem som stannar kvar när ungdomar lämnar orten. Men ingen människa har någon skyldighet att bo kvar i den region där man råkat födas.

Ett av senare decenniernas viktigaste arbeten inom den politiska filosofin är amerikanen John Rawls bok *A Theory of Justice* från 1971. Där beskrivs hur man bör finna principer för ett rättvist samhälle. Han tänker sig en situation där människor befinner sig som bakom en slöja, där de inte vet vilken position de kommer att inta i det ideala samhället. Först då, menar Rawls, kan de gemensamt komma fram till rättvisa principer som är acceptabla för alla.

Regionalpolitiken utformas under omvända förhållanden: Varje politiker vet exakt vilken position han och hans valkrets befinner sig i. Då kan det lätt bli fråga om att tillskansa sig maximala förmåner, inte att finna förnuftiga principer som kan accepteras av alla. Detta är i dag kanske mest uppenbart på EU-nivå. På nationell nivå finns ett partiväsande som verkar medlande, vilket saknas på europeisk nivå.

Eftersom någon konsensus aldrig kan nås, kommer regionalpolitiken att präglas av ständigt nya kraftmätningar. EU-politiken handlar i alltför stor utsträckning om att ministrar ser överläggningarna som ett slagfält där det gäller att komma hem med en tillräckligt stor trofé till det egna landet, inte som en arena för att utforma bästa möjliga spelregler för Europa.

Ett annat skäl till att politiker ofta tenderar att förstora regionalpolitiska problem är förmodligen att politiskt aktiva i större utsträckning än andra är starkt knutna till en viss bygd. Dels därför att partiaktiva har en hög genomsnittsålder medan flyttarna är unga. Dels därför att människor som flyttar till en annan region ofta försvinner från partilivet eller faller i den interna rangordningen. Att göra politisk karriär innebär ofta att skaffa sig en lång och stark förankring i en valkrets. Flyttbenägna gör sig icke besvär.

Medan det unga, hoppfulla Sverige söker sig till nya orter, präglas partierna av äldre människor som ofta ser som sin roll att hålla territoriet.

SPÅR AV FRIHET

Politiker vill nog, i likhet med de flesta andra människor, gärna se konkreta resultat av sitt arbete. Många har varit frestade att låta uppföra bastanta anläggningar eller byggnader som ska tjäna som framtida monument över den egna handlingskraften. Att genom avregleringar bidra till ett gott klimat för företagsamhet och entreprenörskap ger normalt inte upphov till lika bestående minnesmärken. Men den som söker, ska också finna spår av våra frihetshjältar.

Vi far därför E4 norrut från Umeå, passerar Sävar och tar till höger vid Djäkneboda. Vägen leder oss ut till kusten och till det lilla samhället Ratan, som är berömt för tre saker. Från radions sjörapporter känner vi igen formuleringar som ”vattenståndet vid Ratan är nu två centimeter över medelvattenståndet”. Det var här som det senaste militära slaget på svensk mark (mellan svenskar och ryssar) ägde rum den 20 augusti 1809. Men för oss är det viktiga att denna plats manifesterar en av de första stora liberala ekonomiska reformerna i Sverige, nämligen avskaffandet av det botteniska handelstvånget 1765.

Denna handelsbestämmelse hade medeltida rötter och innebar att fartyg med varor från norra Sverige och Finland inte fick gå till hamnar söder om Stockholm. Detta missgynnade invånarna i norr som därmed förhindrades att själva göra exportaffärer medan de ledande Stockholms-

köpmännen kunde bygga upp ytterligare förmögenheter. Vi kan se spåren av denna så kallade Skeppsbroadel i de magnifika husen längs Skeppsbron i Stockholm.

Det var irritationen över det botteniska handelstvånget som gjorde att den 36-årige kaplanen i Nedervetils annexförsamling utanför Gamla Karleby, Anders Chydenius, utsågs till representant i prästeståndet vid 1765–66 års riksdag. Han har betydande del i att riksdagen avskaffade det botteniska handelstvånget, avreglerade fisket, reformerade riksdagsarbetet till de ofrälse ståndens fördel och stiftade världens mest liberala tryckfrihetslagstiftning.

Ratan blev efter handelstvångets avskaffande stapelhamn för Umeå, Piteå, Luleå och Torneå. Här finns byggnader bevarade från olika epoker och i Tullgården finns utställningar om historien. Om vi fortsätter vägen några kilometer norrut kommer vi till ännu en plats med spår av en liberal frihetsreform, nämligen Dalkarlså. Här finns byggnader och museum som belyser 1846 års avskaffande av förbudet mot handel utanför städerna. Därigenom kunde det Häggströmska handelshuset etableras här. Erik Häggström drev handelsbod, lantbruk, rederi och ett av länets största varv samt var liberal ledamot av första kammaren.

Att lägga landet tillrätta

Fram till mitten av 1800-talet var de flesta ekonomiska verksamheter i Sverige omgivna av allehanda regleringar. Staten bestämde vilka som fick ägna sig åt olika näringar, var verksamheten fick äga rum och hur den skulle bedrivas. En viktig orsak till Sveriges snabba ekonomiska utveckling efter 1870 var de liberala reformer som genomfördes framför allt under perioden 1840–70. Några av de viktigaste reformerna anges i **tabell 10**.

De många regleringarna hade – direkt eller indirekt – tydliga geografiska implikationer. Precis som ståndsväsendet skulle skapa en ”naturlig” social differentiering mellan medborgarna, skulle de ekonomiska regleringarna skapa en ”naturlig” geografisk differentiering mellan olika orter och regioner.

Tabell 10: Liberala 1800-talsreformer

1810	INRIKESTULLARNA AVSKAFFAS. VISSA LÄTTNADER I SKRÅREGLERINGARNA.
1827	BESLUT OM LAGA SKIFTE SOM SKAPAR MÖJLIGHETER TILL ETT EFFEKTIVARE JORDBRUK.
1842	FOLKSKOLA INFÖRS FÖR FLICKOR OCH POJKAR.
1845	LIKA ARVSRÄTT FÖR KVINNOR OCH MÄN.
1846	SKRÅVÄSENDET AVSKAFFAS. FÖRBUDET MOT LANTHANDEL MILDTRAS. KVINNOR FÅR SAMMA RÄTT SOM MÄN ATT DRIVA HANTVERK OCH VISS RÄTT ATT DRIVA HANDEL.
1848	FÖRSTA AKTIEBOLAGSLAGSTIFTNINGEN.
1858	OGIFTA KVINNOR KAN BLI MYNDIGA.
1849	LÄROVERKEN REFORMERAS SÅ ATT KYRKANS MAKTT ÖVER UNDERVISNINGEN MINSKAS OCH REALLINJEN INFÖRS.
1854	BESLUT OM STAMBANENÄT FÖR JÄRNVÄGEN.
1860	FRI IN- OCH UTVANDRING.
1864	FULLSTÄNDIG NÄRINGSFRIHET I STÄDERNA OCH PÅ LANDSBYGDEN FÖR KVINNOR OCH MÄN. NY BANKLAGSTIFTNING SOM BLAND ANNAT INNEBÄR ATT RÄNTAN SLÄPPS FRI.
1865	SVERIGE ANSLUTER SIG TILL DET EUROPEISKA FRIHANDELSSYSTEMET.
1873	SVERIGE INFÖR GULDMYNTFOT GENOM DEN SKANDINAVISKA MYNTUNIONEN.

Vi har tidigare nämnt ett viktigt exempel på detta, nämligen bergslagen. Ordet ”lag” syftade alltså i detta sammanhang ursprungligen inte på ”arbetslag” utan ”lagstiftning”. En bergslag var ett geografiskt område som lydde under en särskild lagstiftning. Den reglerade tämligen detaljerat villkoren för bergsbrukets bedrivande. På samma sätt var statliga privilegier, med tillhörande bestämmelser, nödvändiga för att bedriva järnbruk, manufaktur och annan industriverksamhet.

Staten var inte främmande för att också erbjuda särskilda förmåner till exempel i form av skattefrihet till dem som startade företag som bedömdes viktiga för landets utveckling. Här har vi grunden till den första industrialiseringen av Norrland. Rädslan för att Bergslagen skulle drabbas

av skogsbrist gjorde nämligen att staten 1673 utfärdade särskilt gynnsamma privilegier för dem som ville anlägga järnbruk i det skogsrika Norrland. De första norrländska bruken blev Galtström i Medelpad och Graninge i Ångermanland, föregångare till dagens SCA respektive Graninge.

Malm fraktades från Mellansverige – framför allt från den för detta ändamål välbelägna gruvan på Utö i Stockholms skärgård. Bruksägarna utlovades 10 till 30 års skattefrihet. Även bönderna i trakten befriades från skatt men ålades i stället att tillhandahålla arbetskraft och träkol åt bruket. Dessutom fick bruken även rätt att, mot ibland endast symbolisk ersättning, utnyttja kronans skogar.

Befrielse från skatt och krigstjänst användes för att locka utländska företagare och yrkesarbetare till Sverige. En sådan grupp var de finnar som på 1600-talet införde svedjebruket i skogsrika delar av Svealand. Då sedan den expanderande bruksrörelsen kom att få behov av samma skogsresurser uppstod ofta konflikter mellan dessa två grupper. Författaren Dan Andersson föddes vid Skattlösberg i Grangärde finnmärk. Ortnamnet syftar alltså på den skattefrihet som svedjefinnarna åtnjöt. (Måhända är det härifrån som Björn Tarras-Wahlberg, som ju föddes i Sunnansjö bara några kilometer från Skattlösberg, fått inspiration till sin livslånga kamp mot den svenska skattestaten.)

Ett viktigt inslag i 1700-talets ekonomiska politik var stödet till manufakturerna, alltså till fabriker som bedrev hantverksmässig tillverkning (övervägande textilindustri) i relativt stor skala. Genom dessa skulle landets näringsliv utvecklas och importberoendet minska. Manufakturerna fick en särskild lagstiftning utanför skråväsendet som byggde på omfattande privilegier och subventioner. Flaggskeppet i manufakturpolitiken var Jonas Alströmers stora manufakturverk i Alingsås som blev ett mycket dyrbart och misslyckat experiment. De produkter som framställdes var för dyra för att köpas av de mindre bemedlade och för dåliga för att intressera dem som hade råd att köpa.

Drivande bakom manufakturpolitiken var hattpartiet som till stor del bestod av borgare med eget ekonomiskt intresse i manufakturerna. Det

går säkert att hitta exempel på viktiga impulser till näringslivets förnyelse som kom genom manufakturerna. Men det är tveksamt om vinsterna uppvägde de stora kostnaderna – och vi vet ju inte vilka impulser som skulle ha tillkommit om vi hade haft en liberalare näringslagstiftning. I alla händelser kom de stora subventionerna till manufakturerna att avvecklas samtidigt som det botteniska handelstvånget, alltså i samband med de yngre mössornas maktövertagande vid 1765–66 års riksdag.

Ett annat inslag i 1700-talets ekonomiska politik var att försöka hitta möjligheter att utvinna nya råvaror och utveckla nya näringar i olika delar av landet. Bland annat gav man i detta syfte stöd till flera av Carl von Linnés landskapsresor. En av de potentiella utvecklingsmöjligheter som Linné noterade på sin Dalaresa gällde den vackra porfyren i Älvdalen. Några decennier senare gjordes här en av de tidigaste svenska regionalpolitiska satsningarna med närmast filantropiskt syfte, nämligen anläggandet av ett porfyrverk.

I slutet av 1700-talet var nöden stor i Älvdalen och på initiativ av excellensen Nils Adam Bielke vid Bergskollegium grundades 1788 Elnäs Porfyrverk. Han hade nämligen funnit att den vulkaniska Älvdalssporfyren lämpade sig väl för dekorativa stenarbeten. Men porfyrens hårdhet gjorde arbetet mycket mödosamt och tidskrävande, varför det var svårt att uppnå någon lönsamhet. Därtill kom de besvärliga transporterna för de större pjäserna. Särskilt berömd är Carl XIV Johans sarkofag som tog åtta år att tillverka. Då den var klar 1852 fick man vänta i fyra år på en tillräckligt kall vinter så att isen på älven skulle kunna bära de 15 ton som sarkofagen vägde. 180 dalkarlar drog den på 16 dagar till Gävle.

Någon livskraftig och expanderande industri kunde därför aldrig uppstå kring porfyren utan den hölls till stor del under armarna av statliga beställningar. Älvdalens industriella genombrott kom i stället genom den store dragspelsentusiasten och affärsmannen Albin Hagström som 1925 grundade det företag som kom att bli framstående tillverkare av dragspel och elgitarer. Bland kunderna fanns därför både Carl Jularbo och Elvis Presley. (På omslaget till Elvis kanske främsta skiva, *Elvis in Memphis* från

1969, spelar han på en Hagströmgitarr. Albin Hagström själv står staty i centrala Älvdalen på vänster sida av väg 70 om man kommer från Mora.)

Men statsmaktens viktigaste instrument för att påverka den ekonomiska geografien var stadspolitiken, vilken vi nu ska titta lite närmare på.

Stolta och andra städer

Städer har funnits på ungefär 150 platser i Sverige. Den första staden var Birka som existerade från 700-talet till omkring år 975. De äldsta allttjämt existerande städerna i dagens Sverige är Visby som fick en stadsbebyggelse på 800-talet samt Lund, Södertälje och Sigtuna som varit stadssamhället sedan 900-talet. Ungefär en fjärdedel av alla stadslokaler är svenska medeltidsstäder (tillkomna före 1520) och ungefär en fjärdedel är danska medeltidsstäder. Av Sveriges tio största tätorter i dag är det bara Göteborg som saknar medeltida ursprung.

De äldre städerna har normalt först växt fram som marknadsplatser, ofta i kombination med andra funktioner som tings- och kultplats. Under 1200-talet skedde en betydande expansion av stadsväsendet och då började även stadsprivilegier att utfärdas av kungamakten. Det äldsta kända svenska privilegiebrevet är det som Magnus Ladulås utfärdade för Jönköping 1284. Ett viktigt syfte med dessa privilegier var att koncentrera handeln till städerna där den lättare kunde övervakas och beskattas. I mitten av 1300-talet stiftade Magnus Eriksson en samlad svensk stadslag.

I slutet av 1500-talet inleddes en ny fas genom att städer grundades på jungfrulig mark. Tidigare hade den formella stadsbildningen oftast handlat om att ge privilegier till en plats som redan hade stadskarakter. Den store tillskyndaren av nya städer var Axel Oxenstierna. Under hans tid som rikskansler fördubblades antalet svenska städer, en expansion som, med tanke på vår ringa befolkning, saknade motstycke i Europa.

Oxenstiernas drivkraft var de fiskala motiven. För att kunna upprätthålla stormaktsväldet behövde staten nya inkomster. 1622 infördes inrikestullar för alla ätliga, slitliga och förnötliga varor som skulle utbjudas till försäljning i städer (eller på andra godkända marknadsplatser). För

att få bättre kontroll över handeln behövde städer anläggas i regioner där sådana saknades eller låg mycket glest. Stadstullarna får inte uppfattas som något handelshinder utan fungerade som en omsättningskatt på ett par procentenheter. Det var ju i princip förbjudet att idka handel utanför städerna, så alla varor skulle passera en stadstull innan de fick avyttras.

Det var under 1600-talet som stadsväsendet utsträcktes till övre Norrland. Här hade sedan länge funnits en blomstrande handel. Nu ville Oxenstierna reglera den så att staten kunde få en del av överskottet. Detta skapade givetvis en stor irritation bland landsbygdsbefolkningen. Sannolikt innebar stadspolitiken att de kommersiella förutsättningarna i denna landsända skadades för lång tid framöver genom att den slog sönder en fungerande kommersiell struktur och skapade bestående motsättningar mellan landsbygden och (de ofta små och outvecklade) städerna vid kusten.

I flera hundra år ägnade sig statsmakten åt att bekämpa lanthandeln – Gustav Vasa införde till och med dödsstraff för överträdelse av förbudet mot handel utanför städerna. Av praktiska skäl var staten emellertid tvungen att göra en hel del undantag från förbudet. Med tanke på den livskraft som lanthandeln visade, trots förbuden och straffen, fanns det uppenbarligen starka ekonomiska motiv för den. (Att undvika den beskedliga inrikestullen kan inte vara hela förklaringen.) Varför lade staten ned så stora ansträngningar på att förhindra en verksamhet som så många medborgare ansåg så angelägen? En förklaring är att tullar var den mest lättadministrerade skatten.

Eli F Heckscher menar att en förklaring är ”den medeltida stadshushållningens enastående och på intet sätt oförsvagade makt över sinnena i Västerlandet ända in på 1700-talet”. Det var i de norditalienska städerna som kapitalismen föddes för 800 år sedan och, enligt Heckscher, kom ”den rent stadsekonomiska synpunkten på samhällsföreteelserna att framträda nära nog som en gudomlig ordning”. Handel, hantverk och sjöfart ansågs vara exklusiva stadsnäringar. Att de naturgeografiska för-

utsättningarna, inte minst i norra Skandinavien, påtagligt skilde sig från Norditaliens, kom inte att nämnvärt påverka den förda politiken.

Stadspolitiken innebar inte enbart en differentiering mellan stad och land utan även mellan olika städer. Endast så kallade stapelstäder fick rätt att driva utrikeshandel medan övriga städer, de så kallade uppstäderna, skulle bedriva inrikeshandel. Som vi tidigare har konstaterat gynnade denna politik särskilt Stockholm på bekostnad av de norra delarna av landet. Värnandet av Stockholm drabbade också näraliggande orter som Södertälje. Stockholm hade även en särställning med särskilt vidsträckta privilegier då det gällde inrikeshandeln. Oxenstiernas motivering för detta är välkänd:

Man ska all consilia därhän dirigera, att Stockholm kommer upp och den blir populerad. Sedan ska väl Stockholm bringa de andra på benen.

Överhuvudtaget var de olika städernas privilegier detaljerat och individuellt utformade. Den ena stadens rättigheter kunde i flera avseenden skilja sig från den andra stadens. Det handlade bland annat om vilken handel och vilket hantverk som fick bedrivas, vilket omland och vilka handelsplatser man hade exklusiv rätt till, vilka fiskerättigheter och vilka jordegendomar man fick förfoga över, vilken sjöfart som fick bedrivas, vilka uppbörder man fick göra och vilka tullar man skulle betala. Det säger sig självt att detta inbjöd till ett intensivt lobbyarbete, i riksdagens borgarstånd och på andra håll, för att värna den egna stadens intressen och förhindra att konkurrerande städer fick större befogenheter. Dagens parlamentariska om den kommunala skatteutjämningen framstår i denna belysning som en relativt sansad tillställning.

Städernas företrädare hade också ett gemensamt intresse i att förhindra uppkomsten av nya städer som kunde konkurrera med de etablerade städerna. Ett sådant exempel är hur borgarna i Torshälla (privilegierad 1317) i det längsta försökte förhindra att Eskilstuna fick stadsrättigheter. Låt oss titta lite närmare på Eskilstuna.

Den svenska Fristaden

En tätortsbebyggelse växte fram i Eskilstuna senast på 1400-talet men först 1659 fick man privilegier – och då faktiskt två stycken. Dels bildades en stad vid den äldre bebyggelsen öster om ån, dels bildades Karl Gustavs stad väster om ån kring den järnmanufaktur som Reinhold Rademacher hade grundat.

Rademacher var livländsk industriman av nederländsk börd och han hade fått kungens uppdrag att skapa ett manufakturverk för järn-, stål- och kopparförädling. Avsikten var att här skapa ett nationellt centrum för klensmide, alltså framställning av knivar, lås, tänger, spikar, beslag et-cetera.

Rademachers manufaktur fick inte den omfattning man ursprungligen avsett men en mer verkningsfull injektion för Eskilstunas näringsliv kom 1771 då Fristaden inrättades, alltså en tredje stadsbildning i omedelbar anslutning till de två tidigare. Inom fristadsområdet avskaffades tullar och skråbestämmelser, vilket var helt unikt i Sverige. Initiativtagaren Samuel Schröderstierna hade hämtat inspiration från England. Fristaden blev en stor framgång. Hit flyttade smeder och andra hantverkare och Eskilstuna blev i början av 1800-talet Sveriges främsta järnförädlingsstad.

Än i dag kan man se tydliga spår av de industriella traditionerna sedan 1600-talet.

Det mest betydelsefulla företaget med rötter i klensmidet är Assa som tillverkar lås och säkerhetssystem (grundad av August Stenman 1881). En industriell knivtillverkare, Eka, finns kvar. Men det finns många andra metallföretag som har rötter i klensmidet, till exempel Gense (Gustaf Erikssons Metallfabrik, grundad 1855) som tillverkar bestick och presentartiklar.

I slutet av 1700-talet började en del av städernas exklusiva privilegier att luckras upp och under 1800-talet fortsatte denna utveckling. Slutpunkten kom 1864. Då infördes fullständig näringsfrihet som gav alla män och kvinnor rätt att i städer eller på landsbygden driva i stort sett vilken näring de ville. Framför allt i många mindre städer var man mycket rädd

för vad som skulle hända då de förlorade sin särställning. Skulle de förtvina? I själva verket inträffade det motsatta. De liberala reformerna släppte loss en massa företagsamhet, den industriella revolutionen tog fart, rader av företag etablerades och bara några år efter den fullständiga näringsfrihetens införande började den svenska urbaniseringen på allvar.

Allt är regionalpolitik

I takt med att de offentliga åtagandena har expanderat, har också politiken alltmer kommit att påverka den relativa utvecklingen i olika regioner. Praktiskt taget alla politikområden har, direkt eller indirekt, geografiska implikationer. Under rekordåren decennierna efter andra världskriget drevs en politik inom många olika områden – jordbrukspolitik, näringspolitik, bostadspolitik, den offentliga servicen, kommunsammanslagningarna etcetera – som syftade till storskalighet och standardisering. Säkert bidrog detta – liksom LO:s solidariska lönepolitik – till att påskynda den geografiska koncentrationen.

På plussidan av den förda politiken kan räknas att den i flera avseenden kan ha påskyndat den totala ekonomiska tillväxten. Men i vissa fall, till exempel då det gällde offentlig service, drevs sannolikt storskaligheten längre än vad som kunde motiveras av rena effektivitetsskäl. Därtill kom att människor fick mindre möjligheter att själva göra prioriteringar mellan materiell tillväxt och andra livsvärden.

Under 1960-talet växte ett nytt politikområde fram, regionalpolitiken eller lokaliseringpolitiken som man då gärna sade. Redan på 40- och 50-talen hade krav framförts, framför allt från bondeförbundet, om aktiva statliga åtgärder för att stärka landsbygden. Men på 60-talet kom den verkliga startpunkten. Detta var under en tid då tilltron till den sociala ingenjörskonsten var som störst. Staten ansågs ha stora möjligheter att, om politikerna bara ville, styra samhällsutvecklingen efter en fastställd plan.

Ofta handlade den nya regionalpolitiken om att försöka stimulera industrietableringar i – eller omlokalisera industrier till – eftersatta delar av

skogslänen. Parallellen mellan denna politik och 30-talets ”Per Albin-kåkar” är alltför uppenbar. Samtidigt som jordbrukssektorn började gå snabbt tillbaka, försökte regeringen driva fram nyodlingar i de mest oländiga delarna av landet. Nu på 60-talet, då industrisysselsättningen långsiktigt började vika, började staten stimulera industrietableringar. Det finns ett uttalande av Olof Palme från 1970-talet som i en enda mening visar hur tokigt man tänkte:

Satsningen på NJA, Uddevallavarvet, samarbetet mellan Algots och Eiser – det är sysselsättningspolitik som ger resultat.

Ett aktuellt exempel på hur den traditionella regionalpolitiken har fungerat kan vi se i Bengtsfors. 1962 lades sulfitfabriken ner där. En analys gjordes av kommunens situation som förordade en satsning på ett mera differentierat näringsliv. Så blev det inte utan finansminister Gunnar Sträng såg i stället till att Volvo etablerade en stor anläggning för att montera bilstolar där. Den togs senare över av Lear som lade ner fabriken 1999. Även då gjordes en analys som mynnade ut i slutsatsen att kommunen måste försöka utveckla ett mer allsidigt näringsliv. Men då kom staten och lovade ordna en ny fabrik. Det blev busstillverkaren Omnivova. 2002 lade de ner huvuddelen av verksamheten i Bengtsfors.

Det omöjligas konst

Den regionalpolitiska utredningen konstaterar att den regionalpolitiska problembilden var förhållandevis entydig då politikområdet etablerades på 1960-talet. Då gällde det att länka av tillväxten i överhettade regioner till landsdelar med underutnyttjade resurser. Detta innebar en omläggning av tidigare arbetsmarknadspolitik som satte rörligheten i främsta rummet. Norrland skulle moderniseras, det vill säga industrialiseras.

Sedan dess har problembilden blivit mer komplex. Målen har blivit väsentligt fler, liksom medlen. Allt fler politikområden har blivit föremål för regionalpolitiska överväganden men den egentliga regionalpolitiken

har knappast varit föremål för genomgripande omprövningar. Utredningen konstaterar bland annat att de regionalpolitiska målen är vaga och svårtolkade. (Vad är exempelvis ”regional balans” och hur mäter man den?) Många av målen synes oförenliga. Kopplingarna mellan mål och medel är svaga. Allt fler aktörer är involverade. Alla samverkar om allt och ansvaret är oklart. Allt fler beslut fattas informellt, vilket gör den hittills otillräckliga utvärderingen än svårare att genomföra. (Efter valet 2002 meddelade regeringen att den kanske mest kritiska offentliga granskaren av bland annat regionalpolitiken, ESO inom finansdepartementet, ska läggas ner.)

Det verkar som om regionalpolitiken styrs av den politiska syllogism som författarna till TV-serien *Yes Minister*, Anthony Jay och Jonathan Lynn, formulerade 1980:

Något måste göras.

Detta är någonting.

Därför måste vi göra det.

Ett av de senaste inslagen i den regionalpolitiska arsenalen är de så kallade partnerskapen och regionala tillväxtavtalen. Statsvetaren Peter Ehn vid Stockholms universitet har i en ESO-rapport granskat denna verksamhet. Rapportens titel ger en bra sammanfattning av resultatet: *Mycket väsen för lite ull* (Ds 2001:59). Bland de många inslagen i dessa avtal finns dock onekligen en del som åtminstone har ett visst kuriosavärde, till exempel Region Skånes bidrag till Båstads kommun för att ”återskapa en grodväktarverksamhet”. Därigenom ska man kunna ”peka ut var inom kommunen åtgärder för amfibier behövs”. Det handlar uppenbarligen om att leva på (grod)hoppet.

Det finns rader av svenska myndigheter som betalar ut bidrag till företag, bland annat av regionalpolitiska skäl. Ibland är det helt uppenbart att företag får pengar till sådant som de skulle klara av på egen hand, till exempel som då länsstyrelsen i Dalarna 1999 gav 900 000 kronor i

regionalt utvecklingsbidrag till ABB (som det året redovisade en vinst på 14 000 000 000 kronor). *Veckans Affärer* hade den 5 november 2001 en längre artikel om den bidragsdjungel som fiffiga företag kan hämta pengar ur. På Nuteks hemsida fann man 46 olika bidragsvarianter och 11 andra stödformer. Tidningen citerar också en utredning från näringsdepartementet, *Statens åtgärder för att främja fler och växande företag* (1999):

*Man vet faktiskt mycket lite om vad trettio års näringspolitik betytt. Genomarbetade utvärderingar av såväl enskilda stödåtgärder som av aktörerna på området saknas på det hela taget. Av oberoende forskare genomförda utredningar, när det gäller företagsstöd, pekar nästan undantagslöst på svår-
påvisbara positiva effekter, men samtidigt också på olika negativa effekter.*

Det finns, enligt *Veckans Affärer*, ungefär 400 institutioner som ägnar sig åt företagsstöd. I ett avseende är sysselsättningseffekten bevisad. Själva bidragsadministrationen uppskattas nämligen sysselsätta omkring 10 000 personer. Bidragsgivare och bidragstagare utvecklar ett gemensamt intresse av att bidragshanteringen ska få fortsätta.

Genom det svenska EU-medlemskapet har bidragsmiljonerna för regionala projekt mångfaldigats. Under de fem första medlemsåren betalades sammanlagt 42,5 miljarder kronor ut. Eftersom kostnaderna sprids ut på hela Europas befolkning så har ingen inhemska aktör något intresse av att väga kostnader mot intäkter. Tvärtom ser alla det som ett nationellt intresse att få tillbaka så mycket som möjligt av den svenska medlemsavgiften till EU.

Döbelnsmedicinen

Helene Norberg, som tidigare har arbetat på finansdepartementet, konstaterar i *Regionalpolitiken – en ESO-rapport om tro och vetande* (Ds 1999:50) att studier som analyserar effekterna på företag av regionalpolitiska åtgärder visar att dessa kan ge tillväxt men att risken för ineffektivitet är stor.

Givetvis går det att hitta positiva resultat av olika satsningar – det vore

ju underligt om inte alla dessa pengar skulle ha fört något gott med sig. Men, precis som var fallet med 1700-talets manufakturpolitik, så medför subventioner alltid kostnader:

- Subventioner måste finansieras och finansieringen (i praktiken skatter) innebär att andra verksamheter hämmas.
- Subventioner innebär risker för att andra – och i grunden mer livskraftiga projekt – konkurrerats ut av bidragsprojekten. Bland annat Riksrevisionsverket har påvisat att företagsstödet har en konserverande effekt eftersom det till stor del gynnar mogna branscher. Stöd utgår inte enbart till glesbygder och småorter – tvärtom har de mest kostsamma stöden avsett varv i Göteborg, Malmö, Uddevalla och Landskrona.
- Subventioner medför en risk för att olika aktörer ägnar sig åt bidragsjakt i stället för att utveckla idéer som kan stå på egna ben. Den dåliga samordningen mellan olika bidragsgivare gör det också möjligt att få bidrag för samma sak från flera olika håll.
- Bidrag kan göra att utvecklingskraften, kostnadsmedvetandet och budgetdisciplinen sjunker. Det finns studier – bland annat ESO-rapporten *Att hålla balansen* (Ds 2002:18) av Per Pettersson-Lidbom och Fredrik Wiklund vid Harvarduniversitetet respektive finansdepartementet – som visar att statliga extrapengar till krisdrabbade kommuner har en sådan effekt. Fredrik Bergström på Handelns Utredningsinstitut har i sin doktorsavhandling *Företagsstöd: Hjälp till självstjälp* funnit att företagsstöd påverkar produktiviteten negativt och därmed försämras stödföretagens långsiktiga konkurrenskraft.

Det finns bidrag som jag finner ganska naturliga (vilket inte är samma sak som att dagens system skulle vara perfekta). Det gäller främst de stöd som ska göra det möjligt att konsumera välfärdstjänster som utbildning, vård och omsorg på likvärdiga villkor över hela landet. Eftersom åldersfördelningen varierar mellan olika regioner, så innebär ett stöd till dessa verksamheter också en regional omfördelning av resurser.

Däremot är det inte lika självklart att staten ska garantera tillgången till annan service som man kan behöva. Det är en sak att ge människor rätt att bo och leva där de vill. En helt annan sak att ålägga andra människor att betala för de merkostnader som boendet på vissa platser kan medföra.

Det skrivs bland annat en hel del om att hela landsändar håller på att dö ut på grund av att lanthandlarna försvinner. Glesbygdverket ägnar i sin *Årsbok 2002* flera sidor åt detta problem och staplar statistik på längden och tvären om butiksytor och butiksantal. Men hur många människor är det som har långt till affären? Jo, 99 procent av alla hushåll har en dagligvaruhandel som kan nås med bil på tio minuter eller mindre. Mellan 1999 och 2001 ökade antalet familjer som hade fyra mil eller mer till en dagligvarubutik från 404 till 465 stycken. Det finns samhällsproblem som är större.

Att gjuta olja på vågorna

I den svenska debatten har Norge ibland förts fram som ett föredömligt exempel. Det är förvisso så att Norge har lyckats bättre om målet är att bevara en viss befolkningsfördelning. Men detta är ingalunda något självklart mål. Docenten vid Luleå tekniska universitet, Nils Gustav Lundgren, har studerat den norska politiken och funnit att den bland annat innebär en kraftig expansion av offentlig sysselsättning – med åtföljande utslagning av den konkurrensutsatta sektorn. Staten betalar helt enkelt människor för att bo kvar. Detta kan man ju hålla på med så länge oljemiljarderna strömmar till men det lägger knappast någon bra grund för en långsiktig regional utveckling.

En norsk bestämmelse som bland andra Glesbygdverkets generaldirektör Pia Enochsson vill se i Sverige är att det ska vara förenat med boplikt om man vill köpa en fastighet i vissa områden. I Sverige skulle det då främst handla om hus i mycket attraktiva skärgårdsmiljöer. Någon boplikt är sannolikt inte aktuell för Östersund där Glesbygdverket ligger. Generaldirektören bor nämligen i Stockholm och långpendlar till jobbet. Johnny Munkhammar påpekar i boken *Människorna, marken och makten*

– *Befria individer och regioner från regionalpolitik* (Timbro, 2002) att de flesta medarbetarna på en annan statlig myndighet som, av regionalpolitiska skäl, ligger i Östersund, nämligen Institutet för tillväxtpolitiska studier, har arbetstelefon med riktnummer 08.

Förslaget om boplikt är mycket tveksamt. För det första är det inte staten som bör avgöra om ett hus passar bäst för permanentboende eller fritidsändamål. För det andra finns alltid en risk för skenskrivningar (och vad händer om man sedan vill flytta?). Då nu den tekniska och ekonomiska utvecklingen i större utsträckning möjliggör ett flexliv där arbetets förläggning i tid och rum kan variera, blir gränsdragningsproblemen än svårare. I grunden handlar de fastboendes problem i attraktiva skärgårdsområden om fastighetsskattens utformning. Därför är det nog också där lösningen ska sökas.

Utlokalisering av statlig verksamhet är en annan metod som prövats tidigare och som några vill se mer av. Jag tillhörde dem som – sannolikt på grund av oreflekterad lokalpatriotism – på 1970-talet tyckte mycket illa om detta. Men jag har tänkt om. Utlokaliseringen har inte bara bidragit till en mer varierad arbetsmarknad i många residensstäder och andra orter av motsvarande dignitet. Den har också bidragit till att göra Stockholm mera företagsamt och mindre tyngt av rollen som administrativt centrum. Fler unga stockholmare (infödda och inflyttade) söker ett yrkesliv i den privata sektorn, vilket har gjort staden mer vital. Säkert finns det fler statliga verksamheter som kan flyttas från huvudstaden till andra orter (om man bara kan lösa övergångsproblemen på ett smidigt sätt) – och därigenom öka vitaliteten på bägge håll.

Det finns ett viktigt politikområde som har regionala effekter och som vi hittills inte har diskuterat, nämligen kommunikationerna. Låt oss därför ta tåget till Västergötland.

OMSTIGNING I TÖREBODA

Den västgötska metropolen Töreboda är mötesplatsen för tre infrastrukturella system. Det äldsta är Göta kanal, vars Västgötadel invigdes 1822. Kanalen var det största ekonomiska projekt som dittills hade genomförts i Sverige. Kanalbyggandet sågs som ett viktigt led i moderniseringen av Sverige.

Några decennier senare var det en annan kommunikationsteknik som ansågs ha framtiden för sig, nämligen järnvägen. Om man befinner sig i Alingsås och följer järnvägsspåret någon kilometer mot Göteborg så kommer man till Skaverydstenen. Det är en minnessten med texten: ”Här började arbetet å Statens Jernvägar under Nils Ericson 30 april 1855. Den tjugofemte årsdagen restes stenen af jernvägare vid andra trafikdistriktet.”

Den 23 september 1859 hade bygget av Västra stambanan nått fram till Töreboda. Nu kunde man ta tåget hit ända från Göteborg och sedan fara på kanalen till Stockholm. Innan järnvägen kom fanns bara sju gårdar spridda inom ett par kilometers omkrets runt Töreboda. Men nu växte ett samhälle snabbt fram här.

1862 stod Västra stambanan klar i hela sin sträckning mellan Stockholm och Göteborg, så nu behövde resenärerna på den sträckan inte längre byta mellan tåg och kanalbåt här. Men Töreboda förblev under lång tid ändå en viktig knutpunkt för kanal- och järnvägstrafiken. Av **tabell 11**

Tabell 11: Restid Stockholm–Göteborg

I TABELLEN ANGES TIDSÅTGÅNGEN FÖR EN NORMAL RESA TILL LANDS ELLER SJÖSS MELLAN STOCKHOLM OCH GÖTEBORG.

1650	3 VECKOR	VAGN MED HÄSTBYTEN VID GÄSTGIVARGÅRDAR.
1834	4 DAGAR	ÅNGBÅT HELA VÄGEN VIA GÖTA KANAL.
1850	60 TIMMAR	ÅNGBÅT TILL ÖREBRO VIA HJÄLMARE KANAL. DILIGENS TILL HULT VID VÄNERN. ÅNGBÅT TILL GÖTEBORG.
1862	14 TIMMAR	TÅG HELA VÄGEN.
1914	9 TIMMAR	TÅG DRAGET AV F-LOK.
1948	6 TIMMAR	MOTORVAGNSTÅGET X 5, "GÖTEBORGAREN".
1990	3 TIMMAR	X 2000.

framgår hur restiden mellan Stockholm och Göteborg har utvecklats sedan 1600-talet.

Än i dag kan man se hur den ståtliga järnvägsstationen ligger med spårren på ena sidan och kajen på den andra. Från kanalsidan kan man också se Törebodas tredje infrastrukturella system ungefär hundra meter bort. Det handlar alltså om Europas och kanske världens minsta färja i reguljärtrafik, nämligen linfärjan Lina. Turen över kanalen är 24 meter lång och färjan dras för hand. Då jag besökte Töreboda i somras fick jag klart för mig att den inte bara är ortens mest betydande turistattraktion utan också ett flitigt frekventerat kollektivtrafikmedel. Färjan går ofta fullastad, vilket betyder ungefär fyra personer och en cykel.

Det kännetecknande för stora infrastruktursystem är att de under lång tid påverkar förutsättningarna för en rad olika verksamheter inom den region de täcker. Då ett system väl är utbyggt skapar det en viss stelhet – lagt spår ligger. Därför uppfattas infrastrukturen lätt som en opåverkbar yttre förutsättning. Men detta gäller först *ex post*, alltså då systemet väl är utbyggt. *Ex ante*, alltså innan de avgörande besluten har fattats, finns en betydande frihet då det gäller systemets utformning.

Därför har det, även då det gäller infrastrukturen, en stor betydelse vil-

ka personer som har makt och inflytande och vilka deras drivkrafter är. Bakom Göta kanal och stambanorna fanns det starka personligheter som drev igenom projekten, nämligen Baltzar von Platen och Nils Ericson. De representerade olika synsätt och egenskaper, vilket påverkade hur de svenska kanalerna och järnvägarna utformades.

Eftersom de stora infrastrukturprojekten under 1800-talet har återverkningar på de regionala utvecklingsförutsättningarna än i dag, kan det vara av intresse att lite närmare granska omständigheterna kring de svenska kanalernas och järnvägarnas framväxt. Då kommer vi också att möta fenomen och mönster som har bäring på dagens diskussioner om olika infrastrukturprojekt.

Innan vi tar oss an kanalernas och järnvägarnas historia ska vi dock ta en snabbtitt på hur kommunikationsväsendet fungerade före 1800-talet.

Den arktiska arkipelagen

I begynnelsen var det naturens förutsättningar som avgjorde hur transporter av människor, gods, vatten och energi organiserades. Eftersom sådana transporter hade stor betydelse för alla delar av samhället, så betyder det att de naturgeografiska förutsättningarna också hade en stor inverkan på hela samhällsstrukturen.

Den västerländska civilisationen växte fram kring Medelhavet och vi kan här se hur naturen gav upphov till två skilda kulturformer: flodkulturer och arkipelagkulturer. Längs Eufrat, Tigris och Nilen växte det fram hierarkiskt organiserade flodkulturer. För att organisera jordbruket och nyttja flodvattnet effektivt fordrades bevattningsystem och annan infrastruktur. Dessutom underlättades centralmaktens övervakning av flodens roll som dominerande kommunikationsled.

Fenicierna grundlade för 3 000 år sedan ett omfattande nät av städer och handelsstationer runt Medelhavet och Svarta havet. Här fanns ingen gemensam kommunikationsled som kunde kontrolleras från en centralmakt. I stället fanns ett stort antal städer och kolonier som låg på öar eller längs kusterna i floddalar omgivna av otillgängliga berg. Fenicierna

utvecklade en decentraliserad arkipelagkultur där de avgörande affärsbesluten fattades av många handelsmän spridda över ett stort geografiskt område. Denna kulturform kom att övertas och vidareutvecklas av nästa stora handelsfolk i Medelhavet, grekerna.

De naturgeografiska förutsättningarna i huvuddelen av Sverige påminner mer om en arkipelag än om ett stort flodområde. Stora delar av landet har ett kuperat landskap, flera stora skärgårdsområden och ett rikt nät av inre vattenvägar. Därför har det ofta varit omöjligt att centralt kontrollera och övervaka alla transporter. Särskilt som det vintertid skapades ännu mer finmaskiga transportmöjligheter över snö och is. Därtill har vårt bistra klimat och de långa avstånden i de mellersta och norra delarna av landet länge omöjliggjort framväxten av en strängt hierarkisk kontrollmakt. I stället har Sverige i stor utsträckning präglats av en självägande och självständig allmoge. Endast på Götalands bördiga slätter har det funnits förutsättningar för ett mera feodalt präglat storgodssystem.

I så stor utsträckning som möjligt försökte man före det industriella genombrottet att låta varustransporterna gå på vatten – i frusen form under vinterhalvåret och i flytande form under resten av året. Vintervägarna erbjöd de smidigaste transporterna varför många viktiga marknader arrangerades under vintern, till exempel Jokkmokks marknad, distingsmarknaden i Uppsala, Hindersmässan i Örebro och Sigfridsmässemaknaden i Växjö.

Naturen har, vad gäller transportvägar, varit givmild mot Sverige även i ett annat avseende. Sedan förhistorisk tid har nämligen rullstensåsarna och andra höjdsträckningar använts som kommunikationsleder. De självdränerande åsryggarna gav ett fast och torrt underlag. Dessutom fick den resande en position i terrängen som underlättade orienteringen och gav ett övertag vid eventuellt överfall.

Men de naturliga förutsättningarna till trots har det sedan lång tid tillbaka funnits anledning för kung, kyrka och andra makthavare att vida åtgärder för att utveckla transportväsendet. Politisk makt bygger ju till stor del på att kontrollera ett territorium och infrastrukturinvesteringar

är ofta så kostsamma att det fordras politisk makt för att finansiera dem. Vi ska därför göra en snabbvandring i den svenska trafikpolitikens historia.

Det började med Bröt-Anund

Enligt Snorres Ynglingasaga var det en kung på 600-talet, Anund, som började bygga de första vägarna genom rikets ödemarker. Detta gav honom namnet Bröt-Anund efter *braut* = väg. Dagens historiker tvivlar på om denne Anund överhuvudtaget existerat men enligt Snorre var han urtypen för en fredlig kung som ledde landet under en ekonomiskt framgångsrik tid. (Dessa historiker kanske inte har varit vid Berga by ett par kilometer nordväst om Smedby i Hedemora kommun. Där finns en storhög som enligt sägnen ska vara Bröt-Anunds grav.)

Att brobyggande var en högt skattad gärning under vikingatiden har vi flera exempel på. Ofta lät byggherren genom runstenar vid bron informera de vägfärande om kvinnan eller mannen bakom verket. En välkänd bro (eller snarare vägbank) är Jarlabankes bro i Täby. Den byggdes på 1000-talet och var i bruk ända in på 1900-talet.

I de medeltida landskapslagarna fanns bestämmelser om väghållningen. Denna fråga reglerades även i Magnus Erikssons landslag (cirka 1350). Där ålades varje bonde att anlägga och underhålla vägar i proportion till sitt markinnehav. I 1734 års lag angavs att vänstertrafik skulle gälla och bestämmelser infördes om vem som skulle väja för vem. Väghållningskyldigheten låg kvar hos bönderna till 1891 (i modifierad form ända till vägväsendets förstatligande 1944). Vänstertrafiken avskaffades först 1967.

Ett fungerande transportväsende fordrar inte enbart en fysisk infrastruktur utan även en besöksnäring som kan förse de resande med mat, husrum och nya hästar. Den första organiserade hotellverksamheten i Sverige skapades av klostren, bland annat för att underlätta för pilgrimer att komma till vallfartsorterna. Orten Stugun i Jämtland har exempelvis fått namn efter den själastuga som låg där för pilgrimer på väg till Nidaros (Trondheim).

Ett av de första viktiga politiska dokumenten i det svenska nationsbygandet – Alsnö stadga (cirka 1280) – tar som första punkt upp gästningen. Våldgästning förbjöds samtidigt som det stadgades om en rättare i varje by som skulle ombesörja att resenärer kunde få köpa kost och logi. Varje bonde förpliktades att vid behov motta två man till gästning samt att ge dem kost och hästfoder till gängse priser.

1442 fick vi vår första gästgiveriförordning. Det svenska stormaktsväldet behövde välfungerande kommunikationer. Kröger- och gästgivarordningen 1649 innehöll bestämmelser om farbara vägar mellan gästgivarvärdgårdar, om landsvägar samt om milstolpar utmed vägarna. Samtidigt bestämdes att gästgivaren skulle ha ett visst antal hästar för skjutsning. Den skjutsplikt som bönderna hade haft sedan Alsnö stadga utvidgades också. Skjutsplikten avskaffades 1878 och gästgiveriorganisationen kvarlevde till 1933, då skjutsstadgan upphävdes.

Under mellankrigstiden togs de första politiska stegen för att bereda vägen för bilismens genombrott. Bilskattens införande 1922 skapade en viktig intäktskälla men det var först efter vägväsendets förstatligande som den stora utbyggnaden av vägnätet inleddes. Så sent som 1916 hävdade den statliga Vägkommissionen följande:

De allmänna vägarna har till följd av järnvägs- och kommunikationsmedlens utveckling kommit att mera lokaliseras (= att användas för lokala transporter, min anm.). Vägarnas ursprungliga uppgift att förmedla jämväl den stora genomgående person- och godstrafiken tillhör i det stora hela en förgången tid. Automobilismen, vars utveckling i övrigt nog torde komma att revolutionera vår landsvägstrafik, kan näppeligen omskapa nämnda förhållande.

Det stora riksdiket

I slutet av 1600-talet inrättade den svenska staten ett organiserat lots- och fyrväsende för att underlätta kustsjöfarten. Den första fyren som byggdes i Sverige var Landsort 1669. (Redan då Halland tillföll Sverige 1645 fick vi dubbelfyren Nidingen.) 1677 blev lotsväsendet en statlig angelägenhet.

Men åtminstone sedan medeltiden hade det funnits ”kände män” i kust-trakterna som åtog sig att lotsa fartyg. Landsort var sedan 1535 känd som en sådan plats.

De stora satsningarna för sjöfarten har emellertid avsett utbyggnaden av de inre vattenvägarna genom kanaler och slussar. I Sverige har det funnits över 80 kanaler. Det första försöket att bygga en kanal gjorde Engelbrekt 1435 då han ville förbinda Mälaren med Östersjön i Södertälje. Motivet var politiskt, nämligen att bryta Stockholms monopol på exporten från Bergslagen. (Stockholm kontrollerades av Engelbrekts fiende, unionskungens Erik av Pommern.) Engelbrekt misslyckades dock varför den första svenska kanalen blev Drags kanal, en kustkanal i Kalmar-sund byggd främst av sjömilitära skäl.

På 1600-talet anlades två kanaler för att förbinda Hjälmarens och Mälaren, först Torshällakanalen längs Eskilstunaån och sedan Hjälmare kanal 30 kilometer längre västerut. I bägge fallen drabbades kanalerna av stora problem och det var först då en helt ny kanal för Hjälmare kanal stod färdig 1832 som en tillfredsställande kanal hade skapats.

De första svenska slussarna låg i Torshälla (1606) och Lilla Edet (1607). Den första slussen i Stockholm som förband Mälaren med Östersjön färdigställdes 1642. Först sedan en kanal hade byggts förbi de stora fallen i Trollhättan år 1800 var hela Göta älv farbar från Väneren till havet. Vättern fick genom Göta kanal förbindelse med Väneren 1822 och med Östersjön 1832. Några av de viktigaste svenska kanalerna redovisas i **tabell 12**.

Den stora svenska kanalbyggarepoken inföll mellan 1770 och 1870, då även många kust- och insjöhamnar byggdes ut. I början dominerade bergsbrukets transportbehov. Från det att den första svenska trafikdugliga ångbåten, Amphitrite, byggts av Samuel Owen 1818 så kom också passagerartrafiken att få stor betydelse. Genom ångbåtarna blev det möjligt att upprätta snabb linjetrafik med fasta tidtabeller.

Det allra största kanalbygget var Göta kanal. 60 000 människor var engagerade 1810–32 för att gräva och spränga 90 kilometer kanaler, bygga 58 slussar, anlägga dammar, hamnar etcetera.

Tabell 12: Några svenska kanaler

	FÖRST ÖPPNAD
DRAGS KANAL	1558
TORSHÄLLAKANALEN	1610
HJÄLMARE KANAL	1639
STRÖMSHOLMS KANAL	1795
TROLLHÄTTE KANAL	1800
KINDA KANAL	1810
SÖDERTÄLJE KANAL	1819
GÖTA KANAL	1832
SÄFFLE KANAL	1837
BERGSLAGSKANALEN	1857
DALSLANDS KANAL	1868
HAMMARBYLEDEN	1930
FALSTERBOKANALEN	1941

Tanken på att bygga en vattenled tvärs igenom Sverige hade första gången väckts av biskop Hans Brask 1525 och frågan hade sedan tagits upp vid flera tillfällen. Men det var först genom Baltzar von Platens idoga arbete som projektet kunde förverkligas. von Platen var varken tekniker eller finansiar. Hans insats som organisator kan också ifrågasättas eftersom såväl tidsramar som budgetar kraftigt överskreds. Nej, von Platens överlägsna talanger låg i rollen som politisk lobbyist – en talang som ända in i vår tid har haft en avgörande betydelse för trafiksystemens utformning.

Det tog inte mer än fyra år från det att von Platen 1806 hade publicerat sitt förslag om en kanal till det att han, med statens stöd och välsignelse, kunde påbörja själva kanalbygget. Till saken hör att von Platen sedan 1809 satt i riksdagen, att han 1809–12 var medlem av regeringen och dessutom hade mycket goda relationer till kungahuset. von Platen visste uppenbarligen vilka politiska trådar man skulle dra i för att få politisk acceptans för ett byggprojekt som var större än något annat som dittills hade genomförts i landet.

von Platen såg till att kungen undertecknade en inbjudan till den ledande engelske och strängt upptagne kanalbyggaren Thomas Telford att göra

ett snabbesök i Sverige för att ge projektet råd och välsignelse. Sedan kunde von Platen åberopa Telfords auktoritet för att få politiskt stöd för kanalbygget. Då han väl hade fått regeringens mandat att påbörja bygget, såg von Platen till att spadarna sattes i jorden längs hela den tänkta kanallinjen samtidigt. Detta innebar en fördyring av projektet men därigenom blev det också svårare att i framtiden stryka enskilda delar av kanalleden.

Överhuvudtaget hade projekteringen genomförts slarvigt. Man hade inte lagt ner mer än i genomsnitt en dag per mil för att på plats undersöka kanalledens läge, profil och markförhållanden. Kostnadskalkylerna hade gjorts av en person som saknade kompetens för detta. Några detaljritningar fanns inte då man påbörjade arbetet och under den första tiden saknade kanalbygget en tekniskt kompetent ledning.

Efter det att Finland gått förlorat insåg von Platen snabbt att kanalprojektet också kunde ges en försvarspolitisk motivering. Det nya svenska försvaret skulle bygga på centralförsvarsprincipen med en huvudfästning i Karlsborg, understödd av mindre fästningar i Jönköping och Askersund. Kanalen skulle fungera som en strategisk transportled av människor och materiel. (Men slussarna gjordes precis så stora att den ryska flottans vanligaste fartyg inte skulle kunna använda kanalen.)

von Platen var en visionär som såg kanalen som ett medel för Sveriges modernisering. Projektet skulle genomföras till varje pris. Det var i den andan han också föreslog att en modern verkstadsindustri skulle uppföras i anslutning till kanalen. von Platen motiverade anläggandet av Motala verkstad 1822 med att kanalbygget fordrade en sådan satsning. Men man kan ifrågasätta behovet av en så avancerad industri, särskilt som kanalbygget i stort sett var klart då verkstaden kunde börja leverera sina produkter. I alla händelser kom Motala verkstad att vara mycket olönsam under de första decennierna eftersom det svenska näringslivet ännu inte var moget för denna satsning.

Den gängse bilden i dag av Göta kanalprojektet är att det visserligen var storstilat men att kanalen snabbt kom att överspelas som transportled av järnvägen. Detta är i allt väsentligt en felaktig bild. Det var först omkring

1880 – alltså 50 år efter det att kanalen färdigställdes – som järnvägsnätet hade nått en sådan omfattning att det överhuvudtaget skulle ha kunnat ersätta kanalen som transportmedel. Men den industriella revolutionen innebar en sådan ökning av transportererna att det länge fanns behov av både kanaler och järnvägar – även om det nästan uteslutande var järnvägarna som fick betydelse för framväxten av nya städer och lokaliseringen av nya industrier.

I själva verket var transportarbetet relativt begränsat under Göta kanals första decennier för att sedan ta fart efter 1850 (då järnvägarna började byggas). Transportverksamheten kulminerade (precis som järnvägsnätets omfattning) på 1930-talet då bilismen började ta över alltmer av transportererna. Under 1950- och 60-talet avvecklades i stort sett all annan transportverksamhet än den turistiska på Göta kanal. Det betyder alltså att transportererna på kanalen expanderade i ungefär 100 år efter färdigställandet och att det tog ungefär 150 år från beslutet om igångsättande av kanalbygget till det att kanalen var överspelad för nytto-transporter.

Däremot är det uppenbart att Göta kanal aldrig kom att få någon militärstrategisk betydelse. Fästningarna i Jönköping och Askersund kom (dessbättre) aldrig till utförande. Vid Karlsborgs fästning pågick däremot byggnadsarbeten under 90 år (1819–1909). Varje gång fästningen var färdig, hade vapentechniken utvecklats så mycket att ytterligare tillbyggnader ansågs nödvändiga. Till slut gav man upp och 1927 upphörde Karlsborg att vara en krigsfästning.

Karlsborgs fästning är kanske det mest storstilade misslyckande som finns till beskådande i Sverige. Men det finns, för den intresserade, även flera andra misslyckanden att gotta sig åt. Några av dem finns förtecknade i **tabell 13**.

Kanske är den största samhällsekonomiska vinsten av Göta kanal och Motala verkstad den roll som de spelade för den tekniska utvecklingen och moderniseringen av Sverige. Göta kanal har därför kallats Sveriges längsta tekniska högskola. Skotten Daniel Fraser stod för den tekniska

ledningen under de första åren på Motala Verkstad. Tillsammans med brittiska ingenjörer och arbetare bidrog han till att modern industrikompetens introducerades i Sverige. Denna kompetens kunde sedan spridas genom att flera av 1800-talets ledande svenska ingenjörer och företagsledare arbetade vid kanalbygget eller verkstaden, till exempel Carl Gerhard Bolinder, Nils Ericson och Frans Henric Kockum.

Motala Verkstad blev senare under 1800-talet Sveriges viktigaste verkstadsindustri som bland annat tillverkade ånglok, fartyg och broar. Det blev så berömt för sina moderna fartygskonstruktioner att Jules Verne lät företaget bli en av leverantörerna till ubåten Nautilus i romanen *En världsomsegling under havet* 1870. Företaget existerar fortfarande och tillverkar bland annat en modern svensk snilleprodukt, nämligen Elektas berömda strålkniivar för sjukvården. Och Göta kanal är en av landets stora turistattraktioner.

Rent organisatoriskt drabbades kanalbygget av stora problem som tog sig uttryck i förseningar och fördyranden. Det fanns många skäl till detta. I Sverige sakandes organisatorisk kompetens att leda så omfattande byggnadsprojekt. Det fanns knappast någon arbetsmarknad att tala om varför man i stort sett var hänvisad till indelta soldater. Kapitalmarknaden var outvecklad, liksom utbudet av underleverantörer för industriprodukter och tjänster. Även i detta avseende blev kanalbygget en viktig – men måhända dyrbar – skola. Man lärde sig av misstagen och då det var dags för nästa stora infrastrukturprojekt – järnvägarna – så fanns det i landet både en teknisk och organisatorisk kompetens, liksom marknader för arbete, kapital, varor och tjänster.

Järnvägar också

Att få ett beslut om ett svenskt järnvägsnät var en betydligt omständligare process än att få ett beslut om Göta kanal. Den första järnvägen för allmän trafik med ångloksdrift var linjen Stockton-Darlington i norra England som öppnades 1825. Redan på 1840-talet hade landet ett sammanhängande järnvägsnät.

Tabell 13: Märkliga misslyckanden

RUNT OM I SVERIGE FINNS RESTER AV STORSTILADE PROJEKT SOM SNABBT OMVANDLADDES TILL MISSLYCKANDEN. HÄR ÄR NÅGRA EXEMPEL.

ENGELSKA KANALEN. UNDER ANDRA HALVAN AV 1800-TALET ÖKADE INTRESSET FÖR ATT EXPLOATERA MALMFÄLTEN I LAPPLAND. DET STORA PROBLEMET VAR ATT KLARA DE LÅNGA TRANSPORTERNA. ENTREPRENÖRER FRÅN FLERA LÄNDER SÖKTE SIG HIT, BLAND ANNAT ETT ENGELSKT BOLAG SOM HADE PLANER PÅ ATT ORGANISERA PRÅMTRANSPORTER LÄNGS LULE ÄLV. MEN DETTA FORDRADE EN HEL DEL KANALARBETEN VID ÄLVEN. NÄRMARE 2 000 MAN ARBETADE MED DETTA MEN MAN HANN INTE SÄRSKILT LÅNGT INNAN ETT HUNGERUPPROR OCH KRAFTIGA EKONOMISKA PROBLEM STOPPADE HELA PROJEKTET. VID EDEFORS 17 KILOMETER NORR OM HARADS KAN MAN SE RESTERNA AV KANALPROJEKTET.

STÅLVERK 80. DETTA PROJEKT HAR BLIVIT SYMBOLEN FÖR ”DEN NYA NÄRINGSPOLITIKEN” SOM STORSTILAT LANSERADES AV DEN SOCIALDEMOKRATISKA REGERINGEN I SLUTET PÅ 1960-TALET. EN STOR MARKUTFYLLNAD I VATTNET UTANFÖR LULEÅ, DÄR DET I DAG LIGGER EN MALMHAMN, HANN MAN GÖRA INNAN PROJEKTET LADES NER.

DÖDA FALLET. 1796 SKULLE HANDELSMANNEN MAGNUS HUSS FRÅN SUNDSVALL GRÄVA EN FLOTTNINGSRÄNNA GENOM EN ISÄLVSAVLAGRING VID RAGUNDASJÖN I INDALSÄLVEN. MEN VATTNET ERODERADE VALLEN, HELA SJÖN TÖMDES PÅ NÅGRA TIMMAR OCH ÄLVEN ÅTERTOG SAMMA RÄNNA SOM DEN HADE GÅTT I FÖRE DEN SENASTE ISTIDEN. STORFORSEN TORRLA-DE OCH DÄR FINNS I DAG DÖDA FALLET.

CHECK POINT DALÄLVEN. ETT KOMMUNALT SKRYTBYGGE DÄR E 4 PASSERAR DALÄLVEN I ÄLVKARLEBY. FÖRST HETTE ANLÄGGNINGEN HOTELL ÄLVKARLEN INNAN DEN GICK OMKULL. PROBLEMET ÄR ATT MAN INTE KAN SE NÅGON DALÄLV FRÅN PLATSEN OCH ANLÄGGNINGEN ÄR I DAG LIKA CHARMFULL SOM ETT SOVJETISKT STADSHOTELL FRÅN 1970-TALET.

HOLLYHAMMAR. I EN NEDLAGD INDUSTRILOKAL PÅ BULTENOMRÅDET I HALLSTAHAMMAR SKULLE PÅ 1990-TALET SÅPOR OCH ANDRA TV-PROGRAM PRODUCERAS OCH EN STOR NÖJESANLÄGGNING UPPFÖRAS. KOMMUNEN ÖSTE GLADELIGEN IN TIOTALS MILJONER KRONOR I PROJEKTET INNAN DET SLUTLIGEN HAVERERADE.

I Sverige skulle det dröja till 1870-talet innan järnvägsutbyggnaden började skjuta fart på allvar, vilket var senare än i många andra europeiska länder. Men vid sekelskiftet 1900 hade Sverige överlägset flest kilometer järnväg per invånare i Europa. De privatägda banorna utgjorde då två tredjedelar av järnvägsnätet. De viktigaste stegen i de svenska järnvägar-
nas utbyggnad redovisas i **tabell 14**.

KANTON. INTE LÅNGT FRÅN DROTTNINGHOLMS SLOTT LIGGER ETT LITET OMRÅDE SOM HETER KANTON. HÄR SKULLE OMKRING 1760 SKAPAS EN SVENSK SIDENTILLVERKNING MED MULLBÄRSTRÄD OCH ALLT. DETTA LÅG HELT I LINJE MED TIDENS MERKANTILISTISKA POLITIK DÄR STATEN I DETALJ STYRDE NÄRINGSLIVET OCH FÖRSÖKTE GÖRA LANDET SJÄLVFÖRSÖRJANDE INOM SÅ MÅNGA OMRÅDEN SOM MÖJLIGT. HÄR SOM PÅ MÅNGA ANDRA HÅLL BLEV POLITIKEN MISSLYCKAD.

KUNGSHOLMSBROARNA. STOCKHOLMS TRAFIKPLANERARE HAR VID OLIKA TILLFÄLLEN TÄNKT SIG STORA VÄGDRAGNINGAR PÅ KUNGSHOLMEN. DESSA PLANER KOM EJ ATT FÖRVERKLIGAS VARFÖR VI I DAG KAN SE HUR TRE STORA BROAR FRÅN NORRMALM - BARNHUSBRON, KUNGSBRON OCH KLARABERGSVIADUKTEN - AVLÖSES AV BETYDLIGT MINDRE GATOR DÅ DE NÅR KUNGSHOLMEN.

MARVIKEN. PÅ VIKBOLANDET FYRA MIL ÖSTER OM NORRKÖPING LIGGER DETTA OFULLBORDADE SVENSKA KÄRNKRAFTVERK. SVERIGE DREV PÅ 1950- OCH 60-TALEN LINJEN ATT KÄRNKRAFTVERKEN SKULLE HA TUNGVATTENREAKTORER OCH NATURLIGT ELLER LÅGANRIKAT URAN SOM BRÄNSLE. ÅR 1970 AVBRÖTS PROJEKTET DÄRFÖR ATT REAKTORN INTE VÄNTADES BLI STABIL I ALLA DRIFTLÄGEN. MARVIKEN FÖRSÅGS I STÄLLET MED EN OLJELEDAD ÅNGPANNA.

SOCKERBRUKET I LJUNG. INVID GÖTA KANAL MELLAN LINKÖPING OCH MOTALA FINNS EN RUIN I RÖD KALKSTEN OCH TEGEL. MAN SKULLE KUNNA TRO ATT DEN ÄR LÄMNINGAR AV EN GAMMAL MEDELTIDSBYGGNAD. MEN DET ÄR FAKTISKT RESTERNA AV ETT SOCKERBRUK FRÅN 1874. DET UPPFÖRDES AV ÄGAREN TILL LJUNGS SÄTERI SOM DROG IGÅNG EN OMFATTANDE ODLING MED SOCKERBETOR. REDAN EFTER EN SÄSONG LADES DOCK VERKSAMHETEN NER EFTERSOM BETORNAS SOCKERHALT VAR FÖR LÅG OCH TEKNIKEN FÖR DÅLIG.

HALLANDSÅSTUNNELN. DETTA PROJEKT HAR HAVERERAT TVÅ GÅNGER, VILKET GÖR ATT DET FÖRTJÄNAR EN HEDERSPLATS BLAND DE SVENSKA MISSLYCKANDENA. 1992 FICK BANVERKET OCH KRAFTBYGGARNA UPPDRAG ATT BYGGA TUNNELN. I APRIL 1993 BÖRJADE JÄTTEBORREN HALLBOR ATT ÄTA SIG IGENOM ÅSEN. EFTER TRE MÅNADER OCH 15 METER FASTNADE HALLBOR I LERAN OCH TVÅ ÅR SENARE GAV MAN UPP. I STÄLLET FICK SKANSKA TA ÖVER UPPDRAGET I JANUARI 1996. I OKTOBER 1997 STOPPADES ALLT ARBETE. MILJÖSKANDALEN VAR ETT FAKTUM.

De första svenska järnvägarna var små hästdragna industribanor som band samman sjöar och vattendrag, huvudsakligen i Värmland. Här öppnades också 1849 landets första järnväg för allmän trafik, den åtta kilometer långa banan från Fryksta vid Nedre Fryken till Lyckan vid Klarälven. Järnvägen blev sju år senare den första lokdragna i Sverige. Mannen bakom detta var Claes Adelsköld. Han kom senare att leda byggandet av

Tabell 14: Svenska järnvägarnas framväxt

1698	CHRISTOPHER POLHEM KONSTRUERAR ETT VATTENKRAFTSDRIVET OCH RÅLSBUNDET TRANSPORTSYSTEM FÖR MALMVAGNAR I HUMBOBERGS JÄRNGRUVA I SMEDJEBACKEN. DETTA KAN VARA VÄRLDENS FÖRSTA MEKANISKT DRIVNA SPÅRSYSTEM.
1798	SVERIGES FÖRSTA (HÄSTDRAGNA) SPÅRSYSTEM UTOMHUS MELLAN STENKOLSGRUVAN OCH HAMNEN I HÖGANÄS.
1849	SVERIGES FÖRSTA HÄSTDRAGNA JÄRNVÄG FÖR ALLMÄN TRAFIK MELLAN FRYKEN OCH KLARÄLVEN.
1856	SVERIGES FÖRSTA LOKDRAGNA JÄRNVÄG MELLAN FRYKEN OCH KLARÄLVEN. FÖRSTA NORMALSPÅRIGA JÄRNVÄGEN ÖREBRO–NORA. FÖRSTA STATLIGA JÄRNVÄGARNAS MALMÖ–LUND OCH GÖTEBORG–JONSERED.
1890	BRUKSBANAN I BOXHOLM BLIR SVERIGES FÖRSTA ELEKTRIFIERADE JÄRNVÄG.
1892	FÖRSTA JÄRNVÄGSFÄRJAN TILL UTLANDET HELSINGBORG–HELSINGØR.
1895	DJURSHOLMSBANAN BLIR FÖRSTA ELEKTRIFIERADE PERSONTÅGSBANAN I VÄRLDEN.
1909	FÖRSTA JÄRNVÄGSFÄRJAN TILL KONTINENTEN TRELLEBORG–SASSNITZ.
1915	KIRUNA–RIKSGRÄNSEN BLIR FÖRSTA ELEKTRIFIERADE JÄRNVÄGEN ÖVER STÖRRE AVSTÅND.
1927	DEN SISTA STÖRRE PRIVATBANAN, OSTKUSTBANAN GÄVLE–SUNDSVALL–HÄRNÖSAND, FULLBORDAS.
1937	INLANDSBANAN FÄRDIGSTÄLLS OCH DET SVENSKA JÄRNVÄGSNÄTET NÅR SIN MAXIMALA OMFATTNING.

över 3 000 kilometer enskild järnväg i Sverige. Under 18 år var han ledamot av första kammaren och tillhörde där den liberala, frihandelsvänliga minoriteten.

En riksdagsmotion om att undersöka byggandet av en bana mellan Vättern och Hjälmaren avslogs av riksdagen 1829. Det fanns länge en stor politisk tveksamhet till järnvägar i Sverige. Landet var för glesbefolkat och terrängen ansågs för kuperad. Tågtrafiken skulle aldrig kunna upprätthållas under vintern. Vi saknade stenkolstillgångar. Bönderna skulle komma att fylla sitt behov av järn genom att stjäla järnvägens räler. På vintern hade vi de utmärkta vintervägarna. Under sommarhalvåret gjorde den

långa kusten, de rika inre vattenvägarna och de nya ångbåtarna att landet ansågs mer lämpat för fartygstrafik. Kanalbyggande skulle vara den stora politiska uppgiften.

Många konservativa var skeptiska till järnvägen som ansågs representera en destruktiv maskinkultur. En representant för denna syn var ”Ydredrotten” Leonhard Fredrik Rääf som i statsutskottet 1848 gjorde följande reservation:

Vid ångvagnens flykt äger man ingen styrelserätt. Intet förstånd, ingen personlig styrka kan begagnas, ingen fara avvärjas. Man forslas såsom ett annat packgods. Klemighet och redlöshet ska, genom det låga priset, införas hos ett långt större antal resande än förut.

Men vid denna tid hade den politiska opinionen börjat svänga. Adolf Eugène von Rosen hade i England och Frankrike fått inspiration till ett svenskt järnvägsnät och efter framgångsrikt lobbyarbete fick han 1845 riksdagens godkännande att genom ett engelskt bolag anlägga stambanor mellan de viktigaste svenska städerna. Men då en finanskris inträffade i Storbritannien året efter, sprack hans planer. Den enda bana som kom att fullföljas var Köping–Örebro (färdig 1867).

Inför 1853–54 års riksdag kom von Rosen tillbaka med nya planer. Men i stället beslutade riksdagen att staten skulle ansvara för byggandet av ett stambanenät. En av de viktigaste tillskyndarna bakom den segrande linjen var det liberala statsrådet Johan August Gripenstedt. Uppdraget att leda byggandet gick till Nils Ericson. Han var i alla avseenden Baltzar von Platens motsats.

Medan von Platens roll var den store lobbyistens, så var Ericson i själva verket mycket tveksam till järnvägsbyggande. Han var kanalernas man och han ville inte se att landet omvandlades från jordbruks- till industri-land. Han hade tidigare yttrat följande:

*Om Sverige fick järnväg skulle landet snart bli industrialiserat, ett proletari-
at skulle växa fram, vilket skulle innebära risk för revolution. Järnvägar pas-
sar inte Sverige!*

Ericson hade tillsammans med sin far och bror, den berömde uppfinna-
ren John Ericsson, arbetat vid Göta kanalbygget. (Jo, brödernas efter-
namn stavas olika – Nils avskaffade ett s då han adlades 1854.) Även von
Rosen hade för övrigt deltagit i arbetet på Göta kanal. Han hade även varit
chef i Motala verkstad. Vid sitt besök i England hade John Ericsson varit
en viktig inspiratör till von Rosens järnvägsidéer.

Nils Ericson hade arbetat som ingenjörselev under Baltzar von Platen
och kom sedan att leda flera viktiga kanalprojekt, bland annat Nya Troll-
hätte kanal, ombyggnaden av Stockholms sluss och Saima kanal i Finland.
Ericson var en lysande projekterare, organisatör och arbetsledare som
lyckades genomföra sina projekt på kortare tid och till lägre kostnader än
vad som ursprungligen hade beräknats.

Genom att få ansvar för stambanebygget fick Ericson mer vittgåen-
de befogenheter att påverka den svenska ekonomiska geografin än vad
någon annan person i Sverige har haft före eller efter honom. Han ledde
verksamheten fram till 1862 då han avgick på egen begäran. (Och vad
gjorde han sedan? Jo, tillsammans med sonen Werner, ledde han byggan-
det av Dalslands kanal.) Men de grundläggande tankar som Ericson stod
för då det gällde linjedragning kom att påverka hela det svenska järnvägs-
nätet.

Vad gäller olika detaljer kom enskilda lobbyister och intressegrupper
ofta att påverka sträckningarna. Berömt är det yttrande som riksdags-
mannen Peter Jönsson i Träslända fällde: ”Järnvägen ska gå till Träslända,
för där bor jag.” Och så skapades Nässjö. Även norra stambanans omväg
över Krylbo lär vara en följd av en riksdagsmans önskan att få järnväg till
hemorten.

Men det finns också exempel på det omvända, alltså att invånarna i en
ort för allt i världen inte ville ha detta otyg. Så uppkom Alvesta eftersom

Växjös borgare inte ville smutsa ner den fina stiftsstaden. Och så uppstod Storuman eftersom invånarna i Stensele var rädda för att rallarna skulle förföra den lilla kyrkbyns döttrar.

Den svenska urspåringen

Många av de tidiga (och ej genomförda) större järnvägsprojekten i Sverige syftade till att länka samman de större sjöarna. Järnvägarna skulle alltså fungera som direkta ersättare för kanalbyggen. Ericson bröt radikalt med denna tanke. Det har sagts om det svenska järnvägsnätet att det tycks vara konstruerat av en person med ”panisk skräck för vattenleder och städer”. Järnvägsutbyggnaden kom att präglas av två principer:

- *Antikustprincipen*: Längs kusterna och de stora sjöarna fanns fungerande ångbåtstrafik som man inte ville konkurrera med. Norra stambanan lades också av försvarspolitiska skäl en bra bit från kusten. Där var det också lättare att överbygga de stora älvarna. Då det gällde sträckorna Malmö–Göteborg och Gävle–Härnösand kom dock privata intressenter att bygga kustbanor.
- *Bryta-bygd-principen*: Genom att bygga järnvägen genom glesbefolkade trakter och undvika större städer skulle ny mark öppnas för jordbruk. Förebilden var järnvägarna i Nordamerika som länkade samman präriens slätter med de stora städerna. Samtidigt skapades underlag för privata bibanor mellan städerna och stambanorna.

Det sista stora järnvägsbygget innan järnvägsnätet nådde sin kulmen var Inlandsbanan. Ursprungligen låg både försvars- och näringspolitiska skäl bakom projektet men försvarsmotiven föll tidigt bort. Nu handlade det om att industrialisera Norrlands inland och effektivare exploatera dess naturtillgångar. Efter ett tag ifrågasattes också det näringspolitiska målet eftersom vägtrafik började ses som ett bättre alternativ i glesbefolkade områden. Men bland annat av arbetsmarknadsskäl ville man inte avbryta

projektet. Det fördes många och långa diskussioner om hur banan skulle dras varför det tog hela 30 år – från 1907 till 1937 – att bygga en komplett bana mellan Sveg och Gällivare. Sträckan Kristinehamn-Sveg hade tidigare byggts som privatbanor och köptes av staten 1917.

Den svenska regionalekonomiska utvecklingen ända in i våra dagar har påverkats av antikustprincipen och bryta-bygd-principen. Någon ny jordbruksmark bröts visserligen knappast på grund av järnvägen. Där emot öppnades nya möjligheter att exploatera naturresurser, framför allt de norrbottniska malmfälten och att utveckla turismen i till exempel Dalarna och Jämtland.

Järnvägen blev i hög grad tätortsbildande. Rader av nya stations samhällen växte fram och vissa fick sedan stadsrättigheter, till exempel Bollnäs, Flen, Hässleholm, Katrineholm, Mjölby och Nässjö. Avgörande för detta var också avvecklandet av städernas näringsprivilegier 1846 och 1864. Men inga järnvägssamhällen kom att växa så mycket att de nådde rangen av rikets främsta städer. Bland Sveriges 40 största tätorter är det bara en, Borlänge på plats 25, som kan räkna sitt ursprung som järnvägssamhälle (även om Domnarvets järnverk faktiskt började byggas ett par år tidigare än järnvägen nådde dit).

Den säregna dragningen av järnvägslinjerna gjorde att många äldre städer fick sämre utvecklingsmöjligheter, både för egen del och som motor i den omgivande regionens utveckling. Detta gäller nog särskilt norr om Härnösand där järnvägsförbindelserna mellan kuststäderna blev omständliga. Inlandsbanan kom inte att få någon påtaglig effekt för inlandets utveckling, vilket bland annat framgår om man jämför orterna längs banan med dem som har en sämre tillgänglighet till järnvägen.

Under efterkrigstiden kom utvecklingen inom järnvägen att släpa efter. Driften präglades av ett trögt offentligt monopol. Ett än i dag bestående problem är den usla samordningen mellan järnvägstrafiken i olika länder. För SCA i Sundsvall går det exempelvis snabbare att skicka en last med båt till Japan än med tåg till Italien. I stället för att diskutera nya och mer välbärgna järnvägssträckningar handlade den politiska debatten i Sverige

länge mer om att försöka hålla liv i järnvägslinjer med ett otillräckligt trafikunderlag.

Under senare år har en renässans ägt rum inom järnvägen. Trafiken har konkurrensutsatts (även om detta också har medfört en del inlärningsproblem). Snabbtåg har införts på allt fler linjer. Vidare har Sverige börjat bygga järnvägar på de ställen där de borde ha byggts från första början. Det gäller exempelvis i Mälardalen där detta har inneburit framväxten av en mer integrerad arbets- och bostadsmarknad. Det hela har blivit en sådan succé att kapaciteten visade sig otillräcklig redan från början.

En järnväg byggs också längs Norrlandskusten från Härnösand till Umeå. Det finns mycket som talar för banan: Det är viktigt att förbättra kommunikationerna längs kusten, där de bästa utvecklingsmöjligheterna i Norrland rimligen finns. Med snabbtåg kommer de ledande Norrlandsstäderna att knytas närmare till varandra. En sådan regionexpansion kan också ge spridningseffekter inåt landet. Norra stambanan har dessutom byggts med en låg standard och har i dag en alltför begränsad kapacitet för att klara fler gods- och persontransporter.

Det kan dock ifrågasättas om den samhällsekonomiska nyttan motsvaras av de höga kostnaderna. Det gäller i än högre grad den förlängning av banan till Haparanda som socialdemokraterna och miljöpartiet kom överens om efter valet 2002. Men nog vore det stilt om Folke Zettervalls magnifika stationshus i Haparanda från 1917 åter kunde få tjäna sitt ursprungliga syfte.

I det moderna näringslivet produceras allt mer högvärdiga produkter där transportkostnadernas andel av de totala kostnaderna är väsentligt lägre än i traditionell bulkproduktion. Dessutom bygger företagen ofta på lagerlös produktion och leveranser *just in time*. Därför är tillförlitlighet och precision i transportsystemet av större betydelse än transportkostnaderna. Traditionella regionalpolitiska stödformer som transportstöd har minskat i betydelse. Långt viktigare är att hela transportkedjan kan fungera snabbt och felfritt. Varje flaskhals i infrastrukturen och varje bristfällig operatör i transportkedjan kan skapa stora problem och påverka var en verksamhet förläggs.

Som framgår i antologin *Skattemiljarder i trafikpolitiken – till vilken nytta?* (SNS 2002) redigerad av Birgitta Swedenborg finns det stora brister i den svenska trafikpolitiken. Enorma belopp satsas utan ordentligt samhällsekonomiskt beslutsunderlag. Målen är många men det saknas en analys av målkonflikterna. Politiken handlar nästan enbart om nya investeringar medan det saknas vilja att diskutera hur man genom ekonomiska styrmedel (till exempel trängselavgifter) ska kunna utnyttja befintlig infrastruktur på ett effektivare sätt.

Ett skäl till bristerna då det gäller trafikinvesteringar är att de flesta investeringarna gör nytta lokalt eller regionalt men de finansieras nationellt eller kanske till och med på europeisk nivå. Därigenom har lokala påtryckare starka incitament att driva igenom investeringar som huvudsakligen betalas av andra. Överhuvudtaget spelar lobbying en mycket stor roll i trafikpolitiken eftersom enskilda beslut har så stora ekonomiska konsekvenser. Den potentiella lönsamheten av att få igenom – eller förhindra – ett enda beslut, kan därför vara mycket stor. Därtill kommer att så kallad omvänd lobbying, alltså att offentliga institutioner ägnar sig åt pr-kampanjer för att påverka politiker, sannolikt är mer utbredd här än på andra håll. von Platen och von Rosen har bildat en skola med många elever.

Sveriges i dag mest olönsamma infrastrukturprojekt är sannolikt Citytunneln i Malmö som ska ge en tidsvinst på 3–5 minuter för tågresenärerna. Ursprungligen beräknades den kosta mindre än 4 miljarder kronor och redan då var nyttan mycket låg i förhållande till kostnaderna. Enligt de senaste beräkningarna kostar tunneln 8,8 miljarder och kostnadsökningarna lär inte sluta med detta. Men så här blir det väl om man har en statsminister som säger: Tunneln ska gå under Malmö, för där bor jag.

Informera mera

Med tanke på att symbolhantering blir en allt viktigare del av vår ekonomi, så ökar också betydelsen av väl fungerande informationssystem. Man kan betrakta telekommunikationerna som den tredje industriella revolutionens motsvarighet till ångbåtarna, järnvägarna, elnäten och bilismen.

Att säkra snabba informationssystem har alltid varit en viktig uppgift för statsmakten. I Axel Oxenstiernas uppbyggnad av den svenska stormakt-administrationen ingick bland annat att 1636 grunda postväsendet. Samma år som den franske prästen Claude Chappe uppförde världens första optiska telegraflinje mellan Paris och Lille, alltså 1794, byggde Abraham Niclas Edelcrantz en telegraflinje från Stockholm till Drottningholm. Sverige fick ett omfattande telegrafnät för i huvudsak militära ändamål. Edelcrantz utvecklade ett signalsystem som var mycket snabbare än Chappes system. 1837 blev den svenska telegrafan först i världen med att förmedla även privat korrespondens.

Sverige har en mycket framstående historia inom telefonin. Såväl i slutet av 1800-talet som i slutet av 1900-talet kom vi att utvecklas till en av de allra främsta telenationerna i världen. Bägge gångerna handlade det om att staten släppte fram en stimulerande konkurrens.

Genom elektronikens snabba utveckling har den tekniska kapaciteten för informationsbehandling ökat drastiskt samtidigt som kostnaderna har fallit lika dramatiskt. År 2000 kunde vi köpa en dator med 45 000 gånger större beräkningskapacitet än den dator vi fick för samma pris 1970. Då det gäller lagringskapacitet är motsvarande relation 30 000 gånger, medan kostnaden för att överföra stora informationsmängder under samma period reducerades till mindre än en miljondel.

Ännu befinner vi oss bara i början på denna samhällsomvandling. Tekniken fortsätter att utvecklas snabbt. Befintlig teknik sprids till fler. (Ännu använder mindre än 10 procent av världens befolkning Internet.) Och människor upptäcker hela tiden nya sätt att använda tekniken på.

Informationsrevolutionen skapar stora möjligheter att bryta loss från sådana geografiska bindningar som tidigare har påverkat lokaliseringsbesluten. Vi får allt större möjligheter att välja var, när och hur vi vill ta del av eller sända information. Informationstekniken påverkar hela vår tillvaro på ett genomgripande sätt. Den förändrar våra arbeten, bostäder, utbildningen, vården, politiken, konsumtionen och fritiden.

Stora mängder information kan nu hanteras med små apparater. Där-

för kan en hel del informationshantering flytta ut från kontoren till verkstadsgolv, lastbilshytter eller till enskilda väktare, hemsamariter och många andra yrkesutövare. Det blir ekonomiskt och praktiskt möjligt att administrativt hålla samman komplicerade verksamheter som är spridda på många håll – i princip över hela jorden. Småföretagen kommer att få en större betydelse i morgondagens tjänstesamhälle än vad de hade i gårdagens industrisamhälle.

Omvandlingen från jordbrukssamhälle till industrisamhälle innebar en genomgripande förändring av hela samhället. Självhushållning ersattes med marknadshushållning. Arbetsplats och bostad skildes åt. Den fasta anställningen – med fast lön, fasta arbetsuppgifter och fasta arbetstider – blev den dominerande formen för arbete.

På motsvarande sätt bryts nu industrisamhällets mönster upp. Under det senaste årtiondet har andra former för arbete än fast anställning blivit vanligare. Arbetsplats och arbetstid är, tack vare IT, inte längre lika absoluta begrepp som i industrisamhället. Det är nu möjligt att utföra kvalificerad symbolhantering i hemmet – eller i segelbåten. Gränserna mellan arbetsplats och bostad och mellan arbete och fritid kan – för den som vill – göras mindre tydliga. Detta skapar en större frihet för människor att välja var de ska bo och leva och när de ska växla mellan olika geografiska miljöer.

Men tekniken är inte allena saliggörande. Gamla mönster kommer att leva kvar länge än på grund av traditioner och attityder hos arbetsgivare och förvärvsarbetande, lagstiftare och arbetsmarknadens organisationer. Det kommer därför att dröja innan vi kan realisera den vision som telefonens uppfinnare Alexander Graham Bell formulerade i slutet av 1800-talet:

Vi är på väg in i nästa århundrade – med modern teknik kommer vi att få ett nytt samhälle. Där kan folk arbeta och leva var som helst.

Under senare år har frågan om bredband och tredje generationens mobiltelefoni (3G) debatterats intensivt. Visst är det viktigt att ta tillvara den

nya tekniken och visst har staten en roll för att säkra en viss grundstandard över hela landet. Men inte heller här handlar det enbart om teknik. Även attityderna är viktiga.

Den regionalpolitiska utredningen har konstaterat att IT-användningen i företagen skiljer sig åt mellan olika regioner. Företagen i glesbygdsregioner använder exempelvis datorer och datorkommunikationer i betydligt mindre grad än jämförbara företag i andra regioner. Detta gäller även om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna är likartade. Utredningen hävdar att det inte är förekomsten av IT som är det centrala. Det handlar i stället om motivation och kunskaper i det enskilda företaget och om det allmänna företagsklimatet i regionen präglas av flexibilitet, förändringsvilja och tillväxttänkande.

Det är uppenbart att staten drogs med i – och även verkade pådrivande – i den alltför uppdrivna IT-nyan som drabbade bland annat Sverige i slutet av 90-talet. Regeringen utlovade en mycket snabb utbyggnad av bredband över hela landet – löften som sedan inte har kunnat infrias. Det finns ju många olika tänkbara tekniska lösningar och olika lösningar passar för olika situationer. En snabbt och centralt framdriven utbyggnad riskerar att medföra dyra felinvesteringar.

På samma sätt förhåller det sig med 3G-telefonin. Den har på medellång sikt störst betydelse i tätbefolkade regioner där det finns kapacitetsproblem. Att, som Sverige har gjort, försöka framtvunga en mycket snabb och geografiskt heltäckande utbyggnad av flera operatörer har bidragit till att driva fram dagens kris inom telekomsektorn. Men givetvis får de privata aktörer som var med om att bygga upp denna börsbubbla ta på sig huvudansvaret för krisen.

DÄR FÖRSÖRJNINGEN HÄNGDE PÅ HÅRET

Trakterna kring Siljansringen måste tillhöra de vackraste i landet. Det är inte bara naturen utan även den bevarade bystrukturen och byggheten i övrigt som gör att detta blir så äkta ursvenskt att man nästan tror att det rör sig om en väljord förfalskning. Kanske var det något kommunalråd, som hade tröttnat på all denna skönhet och som därför bestämde att Orsa samhälle skulle göras till en verkligt ful plats där husens placering, storlek, material och färger tillsammans bildar en fulländad disharmoni. I så fall har han lyckats tämligen väl.

Vi lämnar därför Orsa bakom oss och följer vägen väster om Orsasjön söderut. Efter några kilometer är vi i Våmhus. Här i samhället står hon staty. Kvinnan som skapade välståndet i byn. Hårkullan.

Våmhus har, liksom grannbyn Bonäs, blivit berömt för sina hårkullor som reste runt i landet och även till Ryssland, Tyskland, England och USA där de gjorde smycken av kundernas hår. Särskilt berömd var Martis Karin Ersdotter som hade drottning Victoria av England som kund.

Man vet inte säkert när och hur hårslöjden uppstod men den är känd sedan 1830-talet. Hår var ju en förnybar naturresurs som det var möjligt för kvinnor att komma över även i denna fattiga trakt. Under flera år på 1800-talet översteg inkomsterna från hårarbeten de totala inkomsterna i

Våmhus och Bonäs från jord- och skogsbruk och från det korghantverk som männen ägnade sig åt.

Efter att ha avlagt visit hos hårkullan – och även tagit en snabbtitt på den byst som står framför kyrkan av bygdens store son, det amerikanska bussbolaget Greyhounds grundare Eric Wickman – så far vi vidare söderut. Vägen går igenom Bonäs och någon kilometer innan vi kommer till Mora tar vi av till höger mot Östnor. I denna by kan man i bebyggelsen tydligt iaktta en viktig – men ofta bortglömd – del i den svenska industrialiseringen, nämligen utvecklingen från saluslörd till fabriksindustri.

I Östnor finns äldre gårdsbyggnader och gamla bygator tätt tillsammans med en högst aktiv industri. Här började man på 1750-talet att tillverka urverk till moraklockor. Då urtillverkningen fick svårt att klara konkurrensen från utländska ur under andra halvan av 1800-talet, startades här 1865 en av landets första symaskinsfabriker. Men företaget verkade bara i 22 år.

Större framgång har Östnor haft inom två andra områden, också de utvecklade ur saluslörd, nämligen VVS-armatur och knivar. FM Mattsson grundades av Frost Matts Mattsson som mässingsgjuteri 1865, en verksamhet med rötter i urtillverkningen. Mora Armatur grundades 1927 av Frost Matts son Frost Karl Mattsson och hans fru Anna Maria. Företagen är i dag ledande tillverkare av VVS-armatur i Sverige. Även knivsmidet har givit upphov till två moderna företag: Frosts Knivfabrik, grundad av Erik Frost 1891 och KJ Eriksson, grundat av Krång Johan Eriksson 1912.

Östnors historia är på intet sätt unik i övre Dalarna. Eftersom jord- och skogsbruket inte gav tillräcklig försörjning, så utvecklades här ett av landets mest mångsidiga områden för saluslörd, alltså hemtillverkning av varor för avsalu utanför den egna regionen. Olika bygder specialiserade sig på olika produkter: knypplade spetsar i Mockfjärd, skinnprodukter och kvarnstenar i Malung, liar i Lima, laggkärl i Venjan, möbler i Leksand och Rättvik, keramik i Nittsjö, båtar på Sollerön, klockor och knivar i Mora, korgar och hårarbeten i Våmhus, slipstenar i Orsa, vävskedar i Älvdalen etcetera.

Från Dalarna utgick från 1500-talet och in på 1900-talet också omfattande arbetsvandringar där kullor och dalkarlar, ofta i stora grupper, gick till andra delar av landet för att utföra tjänster eller producera varor, så kallat herrarbete. Männen ägnade sig ofta åt byggnadsarbete. Kvinnorna kunde vara till exempel trädgårdskullor, mursmäckor, roddarkullor eller bryggeriarbeterskor.

Det finns många intressanta exempel på moderna industrier i Dalarna som har uppstått ur saluslöjden. Ett är Jofa i Malung. Företaget grundades av Niss Oskar Jonsson eller ”Kungen av Malung” som han också kallades. Niss Oskar är den som mer än någon annan byggde upp Malung som industrisamhälle. Hans far var sadelmakare och Niss Oskar började i fjortonårsåldern tillverka skidstavar, bindningar och skridskoremmar av spillmaterial från den skinnindustri som hade vuxit fram ur bygdens urgamla skinnarhantering.

17 år gammal startade Niss Oskar 1926 ett företag och reste för första gången utanför bygden på en säljresa. Då han kom till de stora varuhusen i Stockholm för att visa upp sina produkter fick han så många beställningar att det uppstod leveransproblem. 1935 bytte Jonssons Fabrikers AB namn till Jofa. Företaget är i dag världsledande på ishockeyutrustning, en utveckling som inleddes genom att man 1963 fick världspatent på en hockeyhjälm. Skinnproduktionen har avknoppats till ett annat företag, Jofama.

Också turismen i Dalarna har säkert fått näring av de kommersiella traditioner och kontakter som saluslöjd och arbetsvandringar gav. I Siljansregionen var man tidigt ute och under senare decennier har Sälen blivit ett av Europas största vintersportområden.

Det är på ett sätt typiskt att Göran Greider i sin bok *Fucking Sverige – Byn, bruket, skogen – en modern Dalaresa* (Ordfront 2001) knappast har ett ord att säga om denna del av Dalarnas historiska och moderna näringsliv. Han vandrar i stället mest omkring i döende bruksbygder och drömmer om en utbyggd offentlig sektor och starkare klassmedvetande bland arbetarna.

Överhuvudtaget får saluslöjden ofta en tämligen undanskymd roll då den svenska ekonomiska historien ska skrivas, trots att den har förekommit på många håll i landet och trots att den även har satt sin prägel på dagens näringsliv. (Förmodligen beror nonchalansen mot saluslöjden delvis på att den har uppfattats som alltför kvinnlig för att räknas som en riktig näring.) Dessutom är jag övertygad om att en ökad förståelse av saluslöjdens utvecklingsbetingelser kan ge oss en viktig ledtråd för att förstå vad som i framtiden kan skapa regional utvecklingskraft. Låt oss därför titta lite närmare på den svenska saluslöjdens historia.

Företagarandans djupa rötter

Saluslöjden växte alltså fram i regioner som hade mindre goda naturförutsättningar för livsmedels- och råvaruproduktion. Här var bönderna tvungna att, åtminstone som bisyssla, utveckla andra näringar. För en del kom saluslöjd och handelsresor att bli den huvudsakliga näringen. Det fanns också en annan faktor som gjorde att småföretag här fick ett särskilt utrymme: Det saknades storjordägare, bergsmän och brukspatroner som kunde generera det kapital som behövdes för att expandera jordbruket eller etablera nya industrier och därigenom suga upp arbetskraftsoverskottet.

Saluslöjden fick ett uppsving under andra halvan av 1700-talet för att nå en kulmen på 1840-talet. Textilslöjden var viktigast men även trä, metall, skinn, ben, horn och lera användes som råvaror. Ur denna näring växte det på sina håll fram en fabriksindustri under 1800-talet. Försäljningsresorna gjorde också att invånarna kom i kontakt med andra bygder och andra traditioner, vilket stimulerade företagsamheten och nytänkandet.

Exempel på specialiserad saluslöjd är linslöjden i Hälsingland och Ångermanland samt halmslöjden i Dalsland. I norra Sverige var klimatet bistert och befolkningstätheten låg. Därför var fjärrhandeln viktig som inkomstkälla. Vinterns snö och is gav möjligheter till långa varutransporter med enkla fordon. Inte minst de jämtländska forbönderna blev kända

för sina långa handelsresor som sträckte sig från Trondheimsregionen till Mälardalen.

Den närkingska skoindustrin har liknande rötter. Närke ligger där den bördiga slätten möter skogen. Här uppstod tidigt varuutbyte mellan slätt- och skogsbygderna. Örebro blev en viktig handelsplats med den årliga Hindersmässan i januari. Framför allt handlades med järn och skinn. Den goda tillgången till skinn är en förklaring till att Örebro och Kumla blev centrum för svensk skoindustri. På 1930-talet fanns över 100 skofabriker i Kumla och Örebro. På 1950-talet började många skofabriker läggas ner. Men i Kumla ligger huvuddelen av den skoindustri som finns kvar i landet och tillverknigen omfattar främst skydds- och yrkesskor.

Dalarna var ett av saluslördens huvudområden. Det andra huvudområdet låg vid Sydsvenska höglandet och sträckte sig från Sjuhäradsbygden i Västergötland över Västboregionen i Småland (med bland annat Gnosjö) ner till Göinge i Skåne. Vi ska göra ett nedslag i två delar av detta område, Sjuhäradsbygden och Västboregionen. Men innan dess kan det vara intressant att referera en iakttagelse från en färsk uppsats av Lars Nyström vid Göteborgs universitet i antologin *Entreprenörskapets dynamik och regionala förankring*, redigerad av Peter Aronsson och Bengt Johannisson (Växjö University Press, 2002).

Nyström konstaterar att det finns ett klart samband mellan de mest utvecklade saluslördensområdena i Götaland och Svealand omkring 1850 och de regioner utanför storstads- och universitetsregionerna som har haft den mest positiva befolkningsutvecklingen 1968–2000, alltså efter det att industrisysselsättningen nådde sitt maximum. Nyström menar att detta inte är någon tillfällighet.

Såväl inom saluslördens som i det moderna tjänstesamhället präglas de framgångsrika företagen ofta av småskalighet, flexibilitet, nischänkande och innovationer. De regioner som var mest framgångsrika under den högindustriella epoken – där framgång nåddes genom storskalighet, centralisering och standardisering – har i dag ofta svårigheter att ställa om till de nya villkoren.

Den regionalpolitiska utredningen konstaterar att den nya ekonomins konkurrensförutsättningar präglas av:

- Att innovationsförmåga, kompetens och flexibilitet är viktigare än kostnadseffektivitet (till exempel löne- och transportkostnader som tidigare ansågs betydelsefulla).
- Att innovationer och lärande uppstår i samspel inom industriella system. (Det handlar inte bara om högteknologi utan även om den typ av kompetens som finns i exempelvis Gnosjö.)
- Att geografisk närhet är viktig i detta samspel.
- Att lokala kunskaper är viktigare än råvaror.

Det var just detta som lade grunden för saluslördens framgångar.

Sjuhäradsbygden knallar vidare

Carl von Linné konstaterade på sin resa i Sjuhäradsbygden 1746 att ”qwinfolken spunno, wäfdde, stickade mössor och dylikt, mer än på något ställe”, att ”ofta sielfwe gubbarne måste sitta wid spånråcken” samt att ”Boråsboerne hava ifrån urminnes tider distingerat sig medelst den synnerliga idoghet, som de alltid haft ospard till att föda sig genom egna produkter, och inrikes handel”.

Det tidigaste hantverket i denna region var smide och träslöjd men på 1500-talet började man även arbeta med ull och lin. Under medeltiden hade bönderna ägnat sig åt att föda upp boskap som de sålde genom oxdrifter upp i Bergslagen. Så småningom började man ta med sig lokala slöjdprodukter som såldes genom gårdfarihandel över hela landet. Därmed var Västgötaknallen född. Närheten till det danska Halland skapade också möjlighet till en lönsam – men inte alltid laglig – handel över nationsgränsen med diverse varor.

Egentligen var handel ett privilegium för städernas borgare och 1620 fick knallarna ett ultimatum av kronan: antingen skulle de flytta till en stad eller bygga sig en egen stad. De valde det senare och 1621 grundades

Borås. 1624 fick stadens borgare ett unikt privilegium, nämligen rätt att idka gårdfarihandel över hela landet med lokalt producerade varor, under förutsättning att de betalade tull för dem i Borås. Men det var ändå svårt att få alla knallar att flytta till Borås (eller till den andra staden Ulricehamn), så till slut tilläts även allmogen att driva gårdfarihandel.

På 1700-talet hade vissa knallar byggt upp en så stark ställning att de kunde anställa gårdfarihandlare och i stället själva stanna hemma och utveckla saluslöjden. Så föddes en förlagsindustri där kapitalstarka förläggare tillhandahöll råvaror och utrustning till bland annat hemväverskor som sedan levererade de färdiga produkterna till förläggaren som i sin tur hade tillgång till en försäljningsorganisation.

Det var ur denna tradition som Sjuhäradsbygdens fabriksbaserade textilindustri växte fram under 1800-talet. Förlagsindustrin betydde mer än de textilmanufakturerna som skapades genom omfattande statliga privilegier, till exempel Jonas Alströmers yllemanufaktur i Alingsås.

Textilindustrin har sysselsättningsmässigt gått starkt tillbaka under senare decennier. Men fortfarande finns många textilföretag kvar i Sjuhäradsbygden som numera bedriver en tekniskt och designmässigt avancerad exportnäring. Sedan 1950 har antalet sysselsatta minskat till en åttondel medan exporten i fasta priser har åttafaldigats. År 2000 uppgick exporten till drygt 13 miljarder kronor, vilket var mer än vad Sverige exporterade i form av järnmalm, musik och drycker sammantaget.

Det mest spännande området är kanske den tekniska textilen, alltså industriella användningsområden som bilbälten, krockkuddar, torkfilt och viror till pappersindustrin, lyft- och lastsäkringsutrustning, filter för luft- och vattenrening, kablar, brandslangar samt hygien- och sjukvårdstextilier. Företagen är inriktade på att finna ständigt nya tillämpningar och att etablera sig på nya marknader.

Ludvig Svenssons gardinfabrik i Kinna är internationell pionjär då det gäller växthusvävar. Borgstena Textile är världsledande inom bilklädsel. FOV Fabrics i Borås tillverkar väv till krockkuddar och till avancerade sport- och fritidskläder. Textilindustrin har också stimulerat framväxten

av företag i andra branscher, till exempel IRO i Ulricehamn som är världens ledande leverantör av garnmatningsutrustning.

Söder om Ulricehamn ligger Gällstad, en ort med 900 invånare där det under mellankrigstiden fanns en stickmaskin i nästan alla hem. Ur detta har det växt fram flera trikåföretag. Här finns till exempel Seger – som tillverkar fotbollsstrumpor till Manchester United och många andra europeiska elitlag – och tröjtillverkaren Ivanhoe. Företagen i Gällstad har ett nära samarbete, till exempel när det gäller fabriksförsäljningen genom det så kallade ”Kärringarallyt”. Det finns också en tradition att företagen hjälper varandra om de skulle få problem, vilket ger en särskild styrka åt orten.

Knalletraditionen lever också vidare genom att Borås har utvecklats till ett nordiskt centrum för postorderhandeln med företag som Ellos, H&M Rowells och Halléns. Här finns också många importföretag. Andelen sysselsatta inom handel, transport och kommunikation är 24 procent i Borås, jämfört med 19 procent i riket. Näringen genererar också många jobb i till exempel fotoateljéer och grafisk industri.

Tråd och tro i Småland

Öster om Sjuhäradsbygden ligger den svenska småföretagsamhetens verkliga hjärtland, Västboregionen. I Gnosjö, Gislaved, Vaggeryd och Värnamo är företagande en självklar livsstil och i stort sett hela samhället inriktar sig på att bidra till ett gott företagsklimat. Som vi tidigare har sett är detta den enda region utanför storstadsområdena där det finns flera sammanhängande kommuner som har haft växande befolkning under senare år. Under 1990-talet hade denna region Sveriges snabbaste ekonomiska tillväxt. Arbetslösheten och sjukfrånvaron är lägre här än i övriga landet. Invandrare har lättare att få jobb än på andra håll.

Företagarandan kring Gnosjö har historiska rötter som sträcker sig bakåt till 1600-talet då det karga jordbruket tvingade människor att söka sig annan utkomst. Många fick arbete vid gevärsfaktoriet i Jönköping och Husqvarna vapenfabrik där de lärde sig metallbearbetning. Detta ledde till att trådtragerier och annan enklare metallhantering etablerades vid

vattendragen i västra Småland. Omkring år 1900 kom, tack vare järnvägen och elektriciteten, ett genombrott för småindustrin. Under 1900-talet har många metall-, trä-, textil-, läder-, gummi- och plastindustrier startats.

Metalltråden har genom seklerna utgjort ett speciellt inslag i denna regions näringsliv. Spikar, råttfällor, klädnyppor med metallfjäder – en Gnosjöupppfinning från 1920-talet – och krokarna till klädgalgar är några exempel på trådprodukter. Galgkroken konstruerades på 1920-talet av Johan Pettersson, spiktillverkare och tråddragare i tredje generationen. Den tillverkas i dag av Petterssons Järnförädling i Hillerstorp. Företaget har 86 anställda och använder 12 000 ton tråd om året för galgkrokarna som exporteras till cirka 70 länder över hela världen. 1999 lanserade man en ny produkt, fjäderclips för klädhängare, som snabbt har blivit en stor internationell framgång.

Västboregionen är ett bra exempel på att man kan utveckla hög kompetens även i regioner där den formella utbildningsnivån är låg. Här finns alltså tillgång till två av tjänstesamhällets viktigaste resurser, teknologi och humankapital, inom specialiserade produktionsområden. Minst lika stor betydelse har en tredje resurs, nämligen det sociala kapitalet. Det består av de värderingar, attityder, relationer etcetera som präglar människor i regionen. Tilliten är stor och samarbetsandan stark. Man byter idéer och förmedlar kunskap. Den ene företagaren ställer upp och hjälper till om den andre företagaren skulle få problem. Detta skapar ett innovativt och flexibelt företagsklimat.

En viktig faktor i sammanhanget är det starka föreningslivet, som uppstått mycket tack vare väckelserörelsen. Därigenom har starka sociala nätverk och etiska ideal uppstått, vilket främjar samverkan och utveckling i näringslivet. Sambandet mellan frikyrklighet och företagsamhet finner man inte bara här utan även i orter som Örebro, Örnköldsvik, Lycksele och Skellefteå. Väckelsens betoning av flit, strävsamhet, skötsamhet och hederlighet har bidragit till ett gott företagsklimat.

Sambandet mellan å ena sidan ett utvecklat föreningsliv och å andra sidan en god ekonomisk, politisk och social utveckling har belysts av den

amerikanske statsvetaren Robert D Putnam i en mycket uppmärksammad studie av olika italienska regioner, *Den fungerande demokratin – Medborgargarandans rötter i Italien* (SNS 1996).

Frikyrkornas tillbakagång har gjort att idrottsrörelsen i dag kanske har störst betydelse för företagarklimatet i många småföretagsregioner. Båda typerna av organisationer är socialt gränsöverskridande, vilket är viktigt i sammanhanget. Organisationer som mer bygger på intresserepresentation och är socialt skiktssammanhållande kan inte på samma sätt befrämja den rörlighet, öppenhet och innovativa miljö som ett gott entreprenörskap fordrar.

Gå i kluster

Det är uppenbart att det fenomen vi har kunnat studera i bland annat Dalarna, Sjuhäradsbygden och Västboregionen har en stark koppling till ett av den moderna ekonomins hetaste debatt- och forskningsområden, nämligen frågan om ekonomiska kluster eller utvecklingsblock. Detta fenomen uppmärksammades av nationalekonomen Erik Dahmén på 1950-talet och har under senare år behandlats av ekonomer som Michael E Porter och Paul Krugman. De har noterat att framgångsrika företag inom samma bransch ofta är koncentrerade till en stad eller en region.

I goda företagsmiljöer kan det uppstå utvecklingsblock som består av flera stora och små företag som verkar inom näralliggande branscher. I vissa fall är de konkurrenter, i andra fall samverkansparter. Hård lokal konkurrens och kvalificerade kunder stimulerar utvecklingen av kompetens och teknik. Volvos och Scantias lastbilstillverkning är ett exempel på hur stimulerande konkurrens på nära håll kan skapa produkter i världsklass. I **tabell 15** anges några historiska och moderna svenska kluster.

I sådana utvecklingsblock finns ofta forsknings- och utbildningsresurser. Här kan viktiga internationella kontakter etableras och hit söker sig människor med speciella kompetenser. Underleverantörer kan specialisera sig inom små nischer men ändå utnyttja skalfördelar. Ofta skapas –

Tabell 15: Svenska kluster

KIRUNA	GRUVOR, RYMD
ARJEPLOG	BILTESTNING
LULEÅ, KALIX	IT
NORRA VÄSTERBOTTEN	GRUVOR, METALLINDUSTRI
UMEÅ	BIOTEKNIK
NORRLANDSKUSTEN	SKOG
VÄSTRA JÄMTLAND	TURISM
HÄLSINGLAND	LIN
HUDIKSVALL	HYDRAULIK
MALUNG/SÄLEN	SKINN, TURISM
SILJAN	ALLSIDIG SALUSLÖJD, TURISM
BORLÄNGE	FLYTANDE KRISTALLER (LCD-TEKNIK)
BERGSLAGEN	GRUVOR, METALLINDUSTRI, SKOG
NÄRKE	SKOR, LOGISTIK
VÄSTERÅS	VERKSTAD
UPPSALA	BIOTEKNIK
STOCKHOLM	IT, FINANS, MUSIK
ESKILSTUNA	KLENSMIDE
NORRKÖPING	TEXTIL
VÄRMLAND, DALSLAND	SKOG
BOHUSLÄN	STEN, KONSERVER
STENUNGSUND	PETROKEMI
GÖTEBORG, GÖTA ÄLV	TRANSPORTMEDEL, LOGISTIK
TROLLHÄTTAN	FILM
TIBRO	MÖBLER
SJUHÄRAD	TEXTIL, HANDEL
GOTLAND, ÖLAND	KALKSTEN, TURISM
VÄSTERVIK	PLAST
HULTSFRED	MUSIK
VÄSTRA SMÅLAND	METALL, PLAST
CENTRALA SMÅLAND	MÖBLER
SYDÖSTRA SMÅLAND	GLAS
SMÅLAND, BLEKINGE	ALUMINIUM
KARLSKRONA, RONNEBY	IT
SKÅNE	LIVSMEDEL, FÖRPACKNING, LOGISTIK
ÖRESUND	BIOTEKNIK, MEDICINSK TEKNIK

Tabellen innehåller exempel på historiska och moderna svenska kluster. I vissa fall har endast en huvudort angivits även om klustret omfattar en större region.

bland annat genom avhoppare från stora företag – nya företag i samma eller kompletterande branscher för att lösa problem och tillvarata affärsmöjligheter som utvecklingsblocket ger upphov till. Inte minst viktigt är att geografiskt koncentrerade utvecklingsblock möjliggör informell informationspridning och kontaktverksamhet – branschskvaller, alltså.

Den konkurrensfördel som ett utvecklingsblock ger en region är svår för andra regioner att imitera och den är inte helt beroende av framgångar för ett enskilt företag. Därför är sådana block betydligt mer robusta i en starkt föränderlig ekonomi än exempelvis bruksorter med ett starkt dominerande företag. I **tabell 16** anges några svenska kommuner som är starkt beroende av ett enda företag. Den kommun som har det största beroendet, Oxelösund, är också den som har haft den största folkminskningen (–17 procent) under 1990-talet.

Tabell 16: Ensidiga industrier

KOMMUN	FÖRETAG	SYSSELSÄTTNINGSANDEL (%)
OXELÖSUND	SSAB	52
OLOFSTRÖM	VOLVO	45
GRUMS	BILLERUD	40
HOFORS	OVAKO STEEL	37
FÄRGELANDA	LEAR	34
HAMMARÖ	STORA ENSO	29
MUNKFORS	UDDEHOLM	28
VÄRGÅRDA	AUTOLIV	27
SANDVIKEN	SANDVIK STEEL	26
EMMABODA	ITT FLYGT	25
FINSPÅNG	ALSTOM POWER	24
HYLTE	STORA ENSO	24
SIGTUNA	SAS	24
BROMÖLLA	STORA ENSO	23
BJUV	FINDUS	23

Tabellen visar de orter som 2001 hade den högsta sysselsättningsandelen i ett dominerande företag. Två reservationer ska göras, dels att vissa ensidiga orter inte har kommit med därför att en koncern kan ha anställda i flera olika företag, dels att personalförändringar kan ha varit beslutade men ej genomförda vid undersökningstillfället.

Att ett utvecklingsblock etableras i en region är naturligtvis ingen garanti för evig framgång. Skoindustrin i Örebro och Kumla är i stort sett utdöd. Att vissa företag överlever decennium efter decennium, att vissa regioner kan upprätthålla ett livskraftigt utvecklingsblock beror på att människor ständigt försöker experimentera, tänka nytt, avveckla, omvandla och utveckla.

Jag är övertygad om att det mest verkningsfulla sättet att skapa en dynamisk regional utveckling är att främja en god lokal företagsmiljö. Det handlar om att kunna utveckla de dynamiska utvecklingsblock som redan existerar. Och det handlar om att försöka skapa bättre betingelser för entreprenörskap i miljöer där företagstraditionen har varit svagare. Men hur gör man? Går det att på politisk väg skapa företagsamhet och utvecklingsblock? Det finns inga säkra framgångsrecept. Men politiker behöver inte heller helt famna helt i blindo. Låt oss se på några vägar som kan leda till framgång.

32 års erfarenhet av politiskt arbete gör att jag behärskar formulär 1A för politiska reformförslag. Det ska vara ett punktprogram. Och programmet ska ha tio punkter. Annars kan man inte åstadkomma något här i världen. Så därför kommer nu:

Tio steg mot regional utveckling

1. Sträva mot rätt mål

Den viktigaste förutsättningen för att man ska lyckas lösa en uppgift är att man har förstått problemet rätt. Målet kan inte vara att bibehålla en viss befolkningsandel inom en region eller att försöka hindra exempelvis unga människor att flytta ut och skaffa sig nya erfarenheter och perspektiv på tillvaron.

Om vi inte har någon nämnvärd befolkningsökning, kan inte alla delar av landet växa. Utgångspunkten måste vara att ge människor bästa möjliga förutsättningar att själva välja var och hur de ska bo, arbeta och leva. Detta innebär att vissa regioner kommer att växa medan andra kommer att krympa. Det ska kunna gå att leva ett bra liv i båda regionstyper.

Det har ägt rum en kraftig regional inkomstutjämnning i Sverige, liksom i andra utvecklande länder under 1900-talet. I början av 1900-talet var medelinkomsten i Stockholms län mer än tio gånger så hög som i Västerbottens län. I dag är skillnaden mellan rikaste och fattigaste län mindre än 25 procent medan skillnaden i medelinkomst mellan rikaste och fattigaste kommun i Stockholms län är 40 procent.

Det finns många exempel runt om i Sverige på att människor kan skapa en bra tillvaro även i regioner och på orter som inte växer. En studie av Kommundlegationen (Fi 1999:09) visar också att det är fullt möjligt för kommuner i krympande regioner att klara sin ekonomi på ett bra sätt. Det som skiljer kommuner i kris från dem som har en hygglig ekonomi är inte befolkningsutvecklingen eller geografiska och strukturella faktorer utan det lokala politiska och professionella ledarskapet. Det handlar om hur man organiserar planering, budgetering, uppföljning, utvärdering och ansvarsutkrävande.

Det behövs statliga utjämningsystem men dagens skatteutjämnings- och stasbidragssystem för kommunerna är skadliga på två sätt. Dels skapar de negativa incitament för kommuner som har goda utvecklingsmöjligheter, dels lockar de kommunpolitiker att jaga bidrag i Stockholm i stället för att försöka skapa bästa möjliga förutsättningar på hemmaplan.

2. Främja experiment och mångfald

Det går inte att planera fram entreprenörskap och ännu mindre ett kluster. Ingen vet vilka branscher, vilka företag eller vilka entreprenörer som kan nå framgång. Både i Trollhättan och i Hallstahammar har man exempelvis försökt utveckla en filmindustri. Trollywood i Trollhättan blev en stor succé. Hollyhammar i Hallstahammar blev ett fiasko.

Det viktiga är att främja experiment och mångfald. Ofta kan det vara lättare att bygga vidare på de företag och den kompetens som redan finns i regionen än att försöka inplantera något helt nytt. Men viktigast är nog att det finns eldsjälur som brinner för en idé och att det finns gränsgångare som är beredda att överskrida traditionella geografiska, administra-

tiva, branschmässiga och kulturella gränser för att skapa något nytt. Sådana kan finnas i företagen, föreningslivet eller i kommunförvaltningen.

Hur bemöter den kommunala byråkratin dem som vill etablera något nytt? Hur snabbt kan man ge besked? Utgör geografiska och administrativa gränser ett hinder? Råder det politisk enighet eller stor splittring om näringspolitiken?

Hur ser man överhuvudtaget på företagande och företagare i regionen? Vilka möjligheter att etablera företag och att knyta lokala kontakter har den som, utan tidigare förankring i bygden, flyttar in från en annan del av Sverige eller från ett annat land? Görs något för att locka exempelvis fritidsboende att etablera sig i regionen? Finns det mötesplatser och fora för idéutbyte och inspiration?

3. Røj upp i regelfloran

Det finns rader av statliga regleringar som mer är anpassade till det traditionella industrisamhället än till det moderna tjänstesamhället eller som mer har utformats med tanke på förhållandena i de stora städerna än på landsbygden.

Det handlar bland annat om regler för arbetslivet som i stor utsträckning utgår från industrisamhällets förutsättningar om stora arbetsgivare som tillämpar fasta anställningar, fasta arbetsplatser, fasta arbetsuppgifter och fasta arbetstider. Inte minst för glesbygden är det viktigt att främja andra former av arbete – former som bygger på småskalighet, mångsidighet och flexibilitet. Småföretagens villkor är avgörande för glesbygder och mindre tätorter.

Ett annat reformområde handlar om att anpassa regelverken till de nya förutsättningar som informationstekniken skapar. Bara ett litet exempel: En utredning med det upphetsande namnet Departementens Formelgrupp har funnit 2 600 formuleringar i svenska lagar som kan utgöra ett hinder för att myndigheter ska kunna övergå till elektronisk ärendehantering. (Det handlar om ord som exempelvis skriftlig, egenhändigt under-

tecknad, bevittnad, bestyrka, utdrag, inläga, handling, skrivelse, intyg och förbindelse.)

Annan lagstiftning som drabbar glesbygden och mindre orter är plan- och bygglagen med bestämmelser om till exempel strandskydd. Ett annat område är hyreslagstiftningen som har lyckats åstadkomma både att Stockholm, enligt analysföretaget Temaplan, är den EU-huvudstad som har den sämst fungerande marknaden för hyresrätter och att tiotusentals tämligen moderna hyresrätter under senare år har rivits på mindre orter runt om i landet för att inte de kommunala bostadsföretagen ska tvingas sänka sina hyror. Det är denna politik som gör att hyran för en tvårumslägenhet i Haparanda är högre än för motsvarande lägenhet i Stockholm.

4. Bryt de offentliga monopolen

Ett sätt att främja ett mer företagsorienterat lokalt klimat är att stimulera framväxten av privata företag inom områden där den offentliga sektorn traditionellt har dominerat. Detta är i själva verket ett av de mest kraftfulla näringspolitiska instrument som kommuner och landsting själva förfogar över – om nu inte staten förbjuder dem att lägga ut verksamhet på privata företag. (Lika viktigt är naturligtvis att den offentliga sektorn inte ägnar sig åt sådan verksamhet som privata företag traditionellt ägnar sig åt.)

Detta kan höja kvaliteten och sänka kostnaderna för den offentliga servicen. Men dessutom förbättras det lokala företagsklimatet. En direkt effekt är att det uppstår en ökad efterfrågan på privat producerade tjänster. En indirekt effekt är att den ökade företagsamheten i sig kan sätta igång en dynamisk utveckling där många företag etableras och växer.

Svenskt Näringslivs chefekonom Stefan Fölster har i studien *Högre tillväxt med privat drift* (Svenskt Näringsliv, 2001) funnit ett starkt samband mellan privat drift av kommunal verksamhet och den ekonomiska tillväxten i en region. Det finns också ett positivt samband mellan en ökad entreprenadandel och nyföretagande samt mellan entreprenader och andelen sysselsatta i näringslivet (utöver den omedelbara effekten av entreprenaderna).

Genom att släppa fram enskilda alternativ – och då även sådana företag som driver verksamhet i större skala på flera håll – finns möjligheter till framväxten av nya exportnäringar. Den internationella handeln med tjänster växer snabbare än varuhandeln. Sverige har flera världsledande företag som skapat effektiva tjänstelösningar, till exempel Ikea, OM-gruppen, Securitas och Skandia.

Många ledande svenska industriföretag har utvecklats tack vare att de här hemma har mött kvalificerad och krävande offentlig upphandling: Ericsson – Televerket, Aga – Lotsverket, Asea – Vattenfall och SJ. Det är svårt att nå internationell framgång om man inte först kan utveckla en stark ställning på hemmamarknaden.

Många av de framtida affärsmöjligheterna ligger i tjänstesektorn, inte minst inom områden som rör hälsa och utbildning. Även här kan nya svenska företag uppstå och växa om de får tillgång till en hemmamarknad med kvalificerade och krävande lokala upphandlare. Och omvänt: så länge näringslivet är utestängt från stora delar av tjänstesektorn, kommer en viktig väg för Sveriges välfärds- och välfärdsutveckling att vara stängd.

På 1970-talet fanns ett hårt tryck inom socialdemokratin på att socialisera läkemedelsindustrin. Hade detta genomförts skulle Sverige i dag ha missat tiotals miljarder i årliga exportinkomster. I dag gäller valet om vi ska stimulera eller förhindra uppkomsten av nya, intressanta exportnäringar.

5. Skapa attraktiva livsmiljöer

Det kan tyckas paradoxalt. Men ekonomins globalisering ökar betydelsen av det lokala. Naturresurserna, avstånden och nationsgränserna är inte längre avgörande lokaliseringsfaktorer. Människor och företag har större frihet att själva välja var de vill etablera sig. I dag är det mer livsstilsskäl än arbetsmarknadsskäl som avgör var människor vill bo och leva.

Att skapa en attraktiv miljö där människor vill bo, leva och arbeta blir en viktig konkurrensfaktor. Det handlar om att ta tillvara viktiga naturvärden, att bebyggelsemiljön är tilltalande och att det finns en god och

allsidig lokal service. Även om allt fler människors arbete är delar av globala processer, kommer mycket av det arbete som utförs på 2000-talet att ske för en lokal marknad. Utan hög kvalitet på skolor, omsorg, handel, kultur och nöjesliv skapas inga framgångsrika regioner.

Vi har sett att människor som har fyllt 30 år i viss utsträckning lämnar tätorterna. En annan intressant grupp är de många 40-talisterna som snart kommer att lämna arbetslivet. Vilka orter och regioner kommer att bli bäst på att locka till sig denna grupp? Det finns många kandidater: Askersund, Båstad, Hjo, Leksand, Nora, Piteå, Simrishamn, Strängnäs, Strömstad, Västervik, Ystad, Åmål, Åre, Ängelholm och Öregrund – eller kanske en liten röd stuga på landet långt bort från ära och redlighet.

Men glöm allt tal om att skapa likvärdiga eller jämbördiga förhållanden över hela landet. Valfrihet skapas inte genom att sträva efter likhet utan efter olikhet. Alternativen ska ju betyda någon skillnad. Det gäller att framhäva det unika och fokusera på sina starka sidor. Stockholm, Strängnäs och Storuman kan aldrig bli jämbördiga.

Människor är olika och har varierande preferenser. Själv har jag följande kriterium på den ort där jag ska bo, nämligen att det finns tillgång till minst två professionella symfoniorkestrar och en repertoaropera. Detta kan inte ersättas med skoterleder eller golfbanor.

6. Främja regionförstoring

Under senare decennier har arbetsmarknadsregionerna vidgats i Sverige. 1970 fanns 187 och i dag 90 stycken. En arbetsmarknadsregion definieras som ett område inom vilket det finns en arbetspendling av en viss omfattning. Regionutvidgningen beror på att människor i större utsträckning väljer boende utifrån andra faktorer än närhet till arbete. Detta kan i sin tur bero på bättre kommunikationer, på att familjemedlemmarna arbetar på olika håll eller på att man sätter högre värde på en viss boendemiljö.

Regionutvidgningen är viktigt eftersom den skapar större valmöjligheter att kombinera boende och arbete på det sätt man vill. Vi har också sett att det finns ett klart samband mellan storleken på arbetsmarknadsregionen

och befolkningstillväxten. Människor vill helt enkelt ha tillgång till en stor och varierad arbetsmarknad. När kraven på specialisering ökar, så ökar också behovet av rörlighet. Små arbetsmarknader är mer beroende av rörlighet än stora för att knyta viktig kompetens.

Ser vi på en karta över arbetsmarknadsregionerna kan vi konstatera att en av de största geografiskt sett är Stockholmsregionen. Här är restiderna till arbetet också längre än på många andra håll i landet. Arbetsmarknadsregionerna är ytmässigt påfallande små i östra Norrbotten, Bergslagen och sydöstra Götaland. Att arbetspendlingen är mindre här kan bero på dåliga kommunikationer, avsaknaden av jobb och negativa attityder till pendling.

Det är viktigt att genom goda kommunikationer fortsätta att vidga arbetsmarknadsregionerna. Det handlar inte bara om att skapa bättre transportmöjligheter på landsbygden utan också om att få bort flaskhalsarna i storstäderna. Om inte våra storstäder kan fungera effektivt och smidigt, så drabbar det också övriga delar av landet.

Regionalpolitiken är inte – eller borde i varje fall inte vara – ett nollsummespel, där den ena regionens vinst är den andra regionens förlust. Olika regioner har olika förutsättningar och storstadsregionernas framgång bygger på unika faktorer som knappast kan överföras till andra regioner.

Storstäder kan utveckla vissa unika förutsättningar i ett avancerat tjänstesamhälle: en högspecialiserad arbetsmarknad, god tillgång till forskning, högre utbildning och internationella kommunikationer. Framgångsrika spjutspetsstäder kan främja utvecklingen även i andra regioner. Då fungerar knappast en traditionell lokaliseringspolitik som går ut på att staten genom transportstöd och andra åtgärder försöker påverka lokaliseringsbesluten i näringslivet.

7. Underlätta förmögenhetsbildning och enskilt ägande

Ett centralt tema i det senaste halvseklens ekonomiska politik har varit att acceptera framgångsrika företag – men inte framgångsrika företagare.

Företagsbeskattningen har varit tämligen generös, men beskattningen av företagare har varit desto hårdare. Detta har fått till följd att Sverige har en historiskt och internationellt sett liten andel företagare.

Det finns också många exempel på att stora och historiskt vinstrika företag och deras ägare behandlas mera välvilligt än de som försöker utmana. Den politiska opportunisten är särskilt uppenbar då det gäller förmögenhetsbeskattningen. Undantag i beskattningen har gjorts för några lyckade entreprenörer som har byggt upp en stor förmögenhet. Men den som nu försöker bygga något nytt beskattas betydligt hårdare. Detta försvårar förnyelsen i näringslivet.

Det enskilda direktägandet av företag är litet eftersom beskattningen på denna form av ägande är hög. Det institutionella och internationella ägandet är lägre beskattat. Under senare år har vi därför kunnat se hur Sverige successivt håller på att förvandlas till en dotterbolagsekonomi. Några exempel på svenska företag som har sålts till utlandet finns i **tabell 17**. Alla uppköp av svenska företag är naturligtvis inte av ondo. Ibland kan de innebära ett värdefullt tillskott av kompetens och kapital. Problemet är att skattereglerna diskriminerar svenska ägare, särskilt det ägande som inte går genom anonyma institutioner. Detta skapar en ägarstruktur som inte är optimal för näringslivets utveckling.

I ett regionalt perspektiv är snedvridningen allvarlig av två skäl. För det första är storföretagen viktiga som lokomotiv i utvecklingsblocken. Företagsmigrationen får konsekvenser inte bara för hur de stora koncernerna i framtiden organiserar sin egen verksamhet utan även för möjligheterna att i vårt land bedriva forskning, att verka som underleverantör och att producera en lång rad av företagstjänster. För det andra så är det inte bara stora och välkända koncerner som emigrerar eller får ett alltmer anonymiserat ägande. Även i många traditionella småföretagarregioner håller det lokala ägandet på att gå över i andra händer.

Kanske är detta det största hotet mot de traditionella svenska småföretagsklustren. I Gnosjö och på andra håll har familjeägandet varit en självklar del av företagskulturen. Det har skapat en seghet, en motståndskraft

Tabell 17: Företagsemigrationen

ABBA	GB	OK
ABU	GEVALIA	ORREFORS
AFTONBLADET	GULLSPÅNG	PHARMACIA
AGA	GUSTAFSBERG	PLM
ALFRED BERG	HASSELBLAD	PRESSBYRÅN
ASEA	HOLMEN HYGIEN	PRIPPS
ASG	HÄGGLUNDS	RÖRSTRAND
ASTRA	ICA	SAAB AUTOMOBILE
AVESTA	JOHNSON LINE	SAPA
BARNÄNGEN	KALMAR INDUSTRIES	SCANCEM
BODA	KLOSTER SPEEDSTEEL	SCANDIC HOTEL
BOFORS	KOCKUMS	SOCKERBOLAGET
BPA	KOSTA	STORA
BT INDUSTRIES	LILJEHOLMENS STEARINFA-	SWEBUS
BTL	BRIK	SVEDALA
CEDERROTH	LINJEBUSS	SWEDISH MATCH
CITY MAIL	MARABOU	SVENSKA DAGBLADET
ELLOS	MoDo PAPER	SYDKRAFT
ENATOR	MUNKSJÖ	TARKETT
ESAB	NITRO NOBEL	TRETORN
ESSELTE	NOBEL BIOCARE	TRYGG HANSA SAK
EUROPOLITAN	NOBEL INDUSTRIER	TUMBA PAPPERSBRUK
FALCON	NORDBANKEN	UDDEHOLM
FORSHEDA	NORDSJÖFÄRG	WASABRÖD
FRIGOSCANDIA	NORDSTRÖM & THULIN	VOLVO PERSONVAGNAR
FRITIDSRESOR	NYMAN & SCHULTZ	ÖSTGÖTA ENSKILDA BANK
FUNDIA	NYNÄS PETROLEUM	

Tabellen visar några exempel på svenska företag som under senare decennier har sålts till utlandet. Därtill kan läggas att framgångsrika familjeföretag som Ikea och Tetra Pak av skattekäl har huvudkontor och ägare utomlands. Utvecklingen har accelererat under senare år. Enligt Nutek har huvudkontoren i 46 av Sveriges 250 största företag lämnat landet mellan 1997 och 2000.

som har varit viktig under svåra tider. Den hårda ägarbeskattningen och svårigheterna vid generationsskiftet har redan gjort att ägandet i många företag har lämnat regionen. I Gnosjöområden arbetar i dag varannan anställd i företag som har ägare utanför regionen. Var fjärde är anställd i ett utlandsägt företag.

Det finns flera exempel på att ägarflytten har medfört företagsnedläggningar som sannolikt hade kunnat undvikas om det funnits kvar ett lokalt ägande. Det är inte bara utlandsägande som kan minska uthålligheten. Volvos övertagande av det lönsamma och framgångsrika familjeföretaget Åkermans i Eslöv ledde efter några år till en total nedläggning av verksamheten. I det långa loppet räcker det naturligtvis inte med att ge befintliga ägare rimliga villkor, det måste också vara möjligt med en privat förmögenhetsbildning som kan omsättas i ett eget företagande.

8. Ge basindustrin goda betingelser

Basindustrin har en stor betydelse för skogslänen både direkt och indirekt eftersom den skapar möjligheter för många andra företag att utveckla och producera varor och tjänster till basindustrin. Produkter som sedan också kan hitta andra avnämare och ge upphov till ny växtkraft i regionen.

Viktiga politikområden för basindustrin är energipolitiken och trafikpolitiken, inte minst att förbättra standarden på vägnätet så att man under en större del av året kan få ut råvaran ur skogen.

9. Ge besöksnäringen bättre villkor

Fler pensionärer och kortare arbetstid till följd av den allmänna produktivitetens utvecklingen gör att människor kommer att efterfråga produkter som berikar fritiden. Det kan handla om till exempel medier, turism, kultur, idrott och annan underhållning. Festivalen kan på många orter i framtiden bli lika identitetsskapande som fabriken var i industrisamhället.

Turismen tillhör en av de mest expansiva näringarna i världen. Även i Sverige växer besöksnäringen. År 2000 utgjorde turismen 2,6 procent av BNP och turistnäringen sysselsatte drygt 110 000 årsverken, varav många i glesbygden. Men den svenska turismen ligger på en lägre nivå än i många andra länder. Ett problem är momsens som är väsentligt högre i Sverige än i konkurrentländerna. Därtill kommer att energibeskattningen och fastighetsskatten är högre för turistnäringarna än för industrin och att arbetsgivaravgifterna slår hårt mot arbetsintensiva verksamheter.

10. Satsa på kompetensutveckling

Ständig kompetensutveckling och ett samarbete med forsknings- och utvecklingscentra är viktigt för att näringslivet ska kunna hänga med i den hårda konkurrensen. Även i småföretagsregioner som har varit starka trots en låg utbildningsnivå är det sannolikt nödvändigt att gradera upp den formella kunskapen och stärka kontakterna med den tillämpande forskningen, dels för att ligga långt framme i utvecklingen men också för att kunna locka ambitiösa döttrar och söner i företagarfamiljer och andra kompetenta människor att engagera sig i företaget.

Det finns flera exempel på hur specialinriktade forsknings-, utvecklings- och utbildningsinstitutioner förläggs i anslutning till framgångsrika kluster, till exempel Swedish LCD Center i Borlänge, Industriellt Utvecklingscentrum (IUC) i Gnosjö och musikutbildningen i Hultsfred.

Få saker är så viktiga för att skapa ett långsiktigt gott företagsklimat som att intressera ungdomar för ett yrkesliv som företagare eller kompetenta medarbetare i företag. Skolpolitiken är därför en viktig del av insatserna för ett gott företagsklimat. Men vilken bild får eleverna i skolan av företagande? Jag har nyligen gått igenom ett antal gymnasieläromedel från de stora läromedelsförlagen och kan försäkra att de är oftast urusla på att ge en vettig bild av vad företagande är samt vilken betydelse det har och har haft för Sveriges utveckling.

Här är därför några övningsuppgifter för kommunalpolitiker att besvara:

- Vilken kunskap och vilket intresse har kommunens lärare och skolledare för modern företagsamhet? Vad vet de om det lokala näringslivet? Har lärare och skolledare möjlighet och intresse av att praktisera i företag?
- Hur återspeglas företagens verklighet i skolans olika ämnen och årskurser? Får eleverna genom arbetslivsorienteringen möjligheter att komma ut i företagen? Ger studie- och yrkesvägledningen eleverna en bra grund för elevernas framtidsval? Finns det program eller kurser i entreprenörskap eller företagande?

- Finns det bra samarbetsformer mellan kommunens skolpolitiker och företrädare för det lokala näringslivet? Mellan skolläda och företagarna?

Naturligtvis innebär en bra skola också mycket annat. Barn och ungdomar måste ges en god förberedelse för framtidens samhälle och arbetsliv. Viktiga egenskaper är initiativ- och problemlösningsförmåga, vilja och förmåga att ständigt inhämta nya kunskaper, goda språkkunskaper och kommunikativa färdigheter. Den franske författaren Michel Tournier har sagt:

Att undervisa ett barn är inte att fylla en vas, det är att tända en eld.

VÅR FÖRSTE FRIHETSHJÄLTE

Tio kilometer söder om Norberg, vid ån där Snyten avrinner till Åmänningen, ligger Engelsbergs bruk. Det anlades 1681 och var under 1700- och 1800-talen ett av världens modernaste järnbruk. 1919 blåstes hyttan ner och även övrig verksamhet på bruket avvecklades. Men i stort sett alla byggnader och det mesta av den tekniska utrustningen är bevarade som de såg ut vid den senaste ombyggnaden 1870. Här finns masugn och rostugn, hammarsmedja och våghus, brukskontor och krog, herrgård och arbetarbostäder – sammanlagt ett femtiotal byggnader. Sedan 1993 är Engelsbergs bruk infört på Unescos lista över omistliga världsarv.

Engelsbergs bruk tillhörde Norbergs bergslag, som är landets äldsta. Järn började utvinnas ur sjömalm här i trakten för 2 300 år sedan. För 900 år sedan inleddes brytning av malm i dagbrott. Och här i närheten ligger Europas äldsta kända masugn från 1100-talet.

Engelsberg omnämns första gången omkring år 1300 under namnet Englikebenning – Englikes byggnad. Englike var en tysk invandrad bergsman och farfar till den berömde upprorsledaren och rikshövitsmannen Engelbrekt Engelbrektsson.

Engelbrekt har gått till historien som ledare för det stora upproret 1434 mot unionskungen Erik av Pommern. Engelbrekt var själv bergsman och

frälseman och han lyckades också vinna bönderna för sin sak. Anledningen till upproret var ett utbredd missnöje med Eriks politik. Dels hade kungen försämrat relationerna med Hansan, vilket försvårade det svenska bergsbrukets exportmöjligheter. Dels ökade Erik skattetrycket kraftigt och inskränkte det lokala självstyret till förmån för ett centralstyrt fogdevälde.

Engelbrekt Engelbrektsson är därför en förebild så god som någon, då det gäller den regionala utvecklingen av hela Sverige. Han var företagare, folkledare och politiker som kämpade för friare handel, lägre skatter och större lokalt självstyre. Det är också om honom som en av Sveriges mest kända litterära texter från medeltiden handlar, alltså Frihetsvisan. Den skrevs 1439 av biskop Thomas Simonsson i Strängnäs – ty så sent som på 1400-talet fanns det svenska biskopar som engagerade sig för företagsamhetens villkor. Visans berömda rader får klinga ut, då vi beger oss vidare runt i Äventyret Sverige:

*Frihet är det bästa ting,
som sökas kan all världen kring,
för henne rätt kan bära.
Vill du vara dig själver huld,
så älska frihet mer än guld,
ty frihet följer ära.*

*Frihet må liknas vid ett torn,
där väktarn blåser i sitt horn.
Du tage dig väl till vara.
Om du från det tornet går
och annan det i händer får,
då fäller du tårar strida.*