

# Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring

Underlag till strukturbild

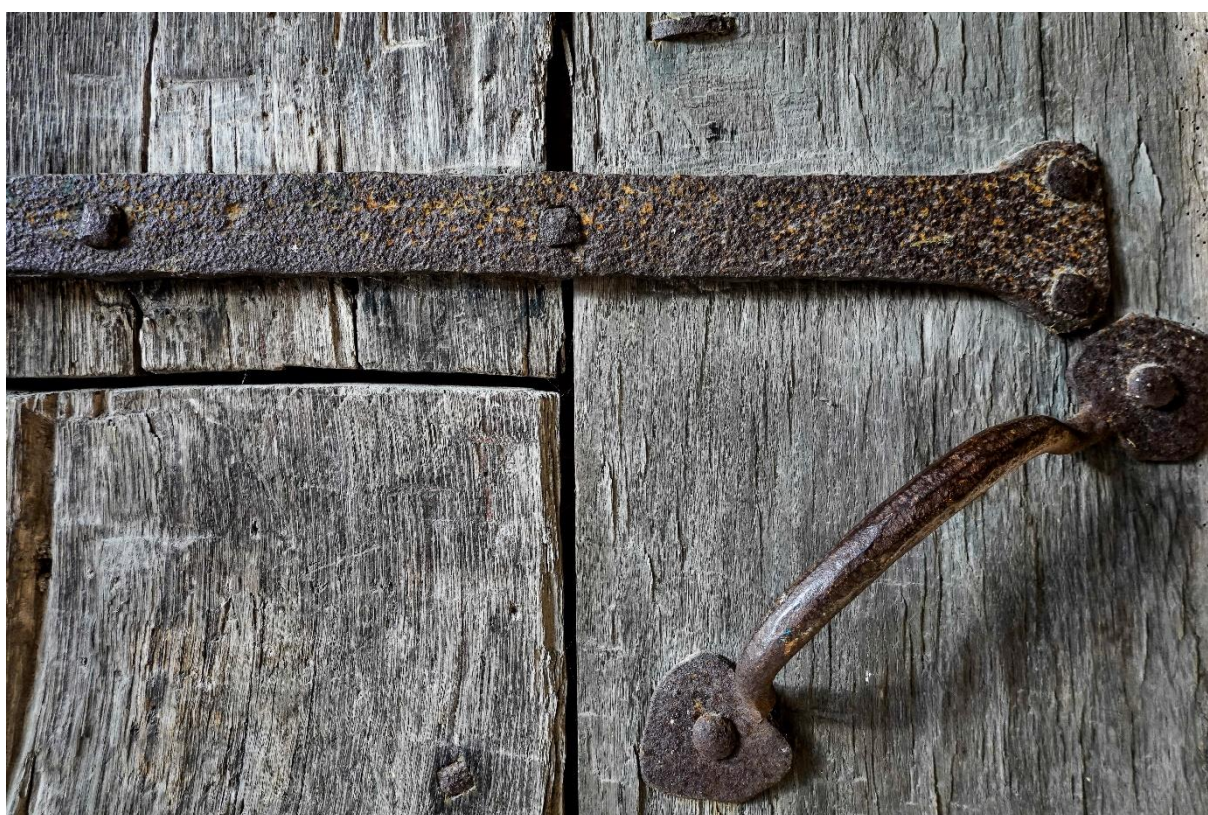


Foto: Region Kalmar län

## **Dokumentinformation**

Titel:	Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring. underlag till strukturbild
Version:	2021-06-11
Beställare:	Region Kalmar län
Kontaktpersoner:	Christian Forssell, Lina Broby, Mathias Karlsson
Uppdragsnummer:	30020392
Uppdragsledare, expert:	Henrik Andersson
Expert:	Ulf Johansson
Utredare:	Erik Bergfors, Mikael Kalin

## Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING .....	5
Rapportens tio viktigaste slutsatser och budskap.....	5
Läsanvisning .....	7
<b>1. SYFTE OCH METOD .....</b>	<b>9</b>
<b>2. UTREDNINGEN I SITT SAMMANHANG .....</b>	<b>10</b>
<b>3. TILLVÄXT OCH REGIONFÖRSTORING .....</b>	<b>11</b>
3.1 Begreppen tillväxt, tillväxtmotor och spridningsförmåga.....	11
3.2 Pendling och arbetsmarknadsregionen.....	14
3.3 En strukturerad ansats på arbetsmarknadsförstoring .....	17
<b>4. TRE TRENDER SOM PÅVERKAR REGIONFÖRSTORING .....</b>	<b>19</b>
4.1 På väg mot en klimatneutral värld .....	19
4.2 Digitaliseringen.....	19
4.3 Ökade klyftor .....	20
<b>5. MÅLKONFLIKTER .....</b>	<b>21</b>
5.1 Översikt .....	21
5.2 Arbetsmarknadsförstoring och jämställdhet .....	23
5.3 Arbetsmarknadsförstoring och jämlikhet.....	27
5.4 Ökande kostnad och avtagande nytta för arbetsmarknadsförstoring.....	28
<b>6. TILLVÄXTMOTORER AV BETYDELSE FÖR KALMAR LÄN – EN ÖVERSIKT .....</b>	<b>31</b>
6.1 Tillväxtmotorer och deras utveckling.....	31
6.2 Tillväxtmotorer inom Kalmar län.....	35
<b>7. TILLVÄXTMOTORN KALMAR KOMMUN.....</b>	<b>37</b>
7.1 Tillväxtmotorers inflytande .....	37
7.2 Flyttmönster .....	38
7.3 Arbetsmarknad och näringsliv.....	40
7.4 Övriga funktioner hos tillväxtmotorn.....	45
7.5 Kalmar kommuns styrkor som tillväxtmotor .....	46
7.6 Kalmar kommuns svagheter som tillväxtmotor .....	46
7.7 Kalmar kommuns samspel med övriga delar av länet.....	47
<b>8. TILLVÄXTMOTORER UTANFÖR KALMAR LÄN.....</b>	<b>49</b>
8.1 Inledning.....	49
8.2 Flyttmönster .....	50
8.2 Pendlingsmönster.....	52
8.3 Näringslivet.....	54

8.4 Övriga funktioner hos de externa tillväxtmotorerna .....	57
8.4 Möjligheter och utmaningar för ett ökat samspel över länsgränserna .....	58
<b>9. FRÅN FYRA TILL TVÅ ELLER TRE ARBETSMARKNADSREGIONER .....</b>	<b>60</b>
9.1 Vad krävs för att integrera lokala arbetsmarknadsregioner? .....	61
9.2 Utveckling av Kalmar läns LA-regioner .....	62
9.3 Pendling över kommungränser .....	62
9.4 Restider mellan centralorter i länet .....	65
9.5 Tänkbara infrastrukturåtgärder för att nå 45 minuters restid eller mindre .....	66
9.6 Åtgärder kopplade till transportplanerna .....	70
9.7 Sammanfattning av integration av LA-regioner inom länet .....	70
9.8 Integrationen Kalmar-Växjö-Karlskrona .....	71
<b>10. KAN ARBETSMARKNADSFÖRSTORING SKE PÅ ANNAT SÄTT? .....</b>	<b>73</b>
10.1 Drivkrafter för längre pendling .....	74
10.2 Distansarbete .....	75
10.3 Arbetshubbar och decentralisering av offentliga jobb .....	80
10.4 Att reducera uppoffringen av att pendla (längre) .....	82
11. Reflektioner och rekommendationer .....	83
<b>REFERENSER OCH KÄLLOR .....</b>	<b>89</b>
<b>BILAGA 1. MODELL FÖR NYTTAN OCH UPPOFFRINGEN AV ATT PENDLA .....</b>	<b>92</b>
<b>BILAGA 2. BERÄKNING AV LOKALA ARBETSMARKNADSREGIONER .....</b>	<b>94</b>
<b>BILAGA 3. EXTERNA TILLVÄXTMOTORER OCH DERAS LA-REGIONER .....</b>	<b>96</b>
<b>BILAGA 4. ANALYS AV TILLVÄXT OCH SPECIALISERING I NÄRINGSGREVAR .....</b>	<b>97</b>

## SAMMANFATTNING

Denna rapport fokuserar på arbetsmarknadens funktionalitet och dynamik. Den är ett av underlagen i Region Kalmar läns arbete med att ta fram en strukturbild för länet och ska besvara fyra frågor:

1. Vad definierar Kalmar kommun som tillväxtmotor? Vad saknar tillväxtmotorn samt hur långt sträcker sig kommunens spridningsförmåga?
2. Vilka andra tillväxtmotorer utanför länet kan bidra till utveckling och tillväxt i Kalmar län och i så fall hur?
3. Vilka restider och därmed satsningar i ny infrastruktur krävs för att Kalmar län ska kunna gå från fyra till två arbetsmarknadsregioner? Vad är, utifrån dagens förutsättningar, ett rimligt antal arbetsmarknadsregioner i Kalmar län?
4. En arbetsmarknadsförstoring med hjälp av ny räls och asfalt kommer att ta lång tid, kan arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län ske på annat sätt? Hur?

Arbetet har bedrivits genom insamling och analys av olika typer av statistik och utredningar. Analysen har kompletterats med en digital workshop med ett stort antal representanter för samtliga kommuner i Kalmar län och grannregionerna.

### Rapportens tio viktigaste slutsatser och budskap

1. **Fysiska möten och goda kommunikationer kommer att spela en stor roll för den regionala utvecklingen även i framtiden.** Det är samtidigt viktigt att utveckla den digitala infrastrukturen så att den totala tillgängligheten, den fysiska och den virtuella, blir så stor som möjligt.
2. **Regional utveckling är inget nollsummespel inom arbetsmarknadsregionen.** När tillväxtmotorn Kalmar kommun *eller* grannkommunerna utvecklas gynnar det hela regionen. En människa eller verksamhet som lämnar en mindre kommun väljer mellan Kalmar kommun eller att flytta från regionen. **Problemen uppstår när administrativa gränser inte harmoniserar med de funktionella regionerna,** det vill säga hur invånare och verksamheter agerar i sin vardag.
3. **Kalmar kommun fungerar väl som tillväxtmotor,** även om det finns utvecklingsområden. Kommunen har stora kvaliteter och dessa kommer i hög grad grannkommunerna till godo. Kalmar kommun svarar för en mycket stor andel av ökningen av arbetstillfällen och invånare i Kalmar län. **Däremot saknar Kalmar kommun betydelse som tillväxtmotor för norra delen av länet beroende på de långa avstånden/restiderna.** Det går i princip inte att hitta några relevanta flöden mellan Kalmar kommun och Västervik, Vimmerby och Hultsfred när det gäller pendling, flyttmönster och näringslivsutbyte. Den administrativa länsgränsen innebär dock att olika utbyten och samarbeten sker mellan kommunerna inom den offentliga sektorn.
4. **Tillväxtmotorer utanför länet (Växjö, Karlskrona, Linköping, Norrköping, Jönköping, Malmö och Stockholm) har enskilt och även tillsammans liten betydelse för Kalmar län.** Däremot är betydelsen större för enskilda kommuner i Kalmar län. I synnerhet gäller det Karlskrona för Torsås samt Emmaboda och Växjö för Emmaboda. **På grund av de långa avstånden/restiderna har Linköping och Norrköping liten betydelse för norra delen av Kalmar län** när det gäller sysselsättning och kompetensförsörjning genom pendling, men fyller viktigare funktioner som noder i transportsystemet och som leverantörer av både privata och offentliga tjänster.
5. Kalmar län har haft samma fyra lokala arbetsmarknadsregioner ("LA-regioner") sedan år 2006. Den kommunöverskridande pendlingen ökar, vilket innebär att **det ömsesidiga beroendet mellan kommunerna växer. Detta innebär att länets kommuner i ökad grad behöver samordna sina insatser och pekar på ett behov av att stärka den regionala samplaneringen.**

6. Det är **angeläget att fortsätta utveckla transportinfrastrukturen för att öka tillgängligheten** och främja matchningen på arbetsmarknaden. **Att gå från 4 till 2 lokala arbetsmarknadsregioner är dock mycket avlägset och framstår som ett orealistiskt mål för det regionala utvecklingsarbetet** som kan innebära att resurser läggs på fel insatser. Det finns primärt fyra skäl för slutsatsen:

a) Kalmar läns geografi innebär att det krävs mycket stora investeringar i statlig infrastruktur för att reducera restiden tillräckligt för att LA-regioner ska integreras. Med nuvarande nivå på tilldelningen av medel kommer det att ta flera decennier att nå målet. Det är inte effektivt att ha ett regionalt utvecklingsmål som kräver så stora resurser som Region Kalmar län och kommunerna saknar rådighet över.

b) När LA-regioner som ligger långt från varandra integreras är nyttan mindre än när arbetsmarknadsförstoring sker inom kortare restider. Det beror på att med de långa restider som ändå kommer att gälla så ser en stor del av arbetstagarna uppoffringen som orimlig i förhållande till fördelarna. De grupper som pendlar längst är högutbildade och högvärlönde män med tillgång till bil. Kvinnor och personer med lägre utbildningsnivå eller lägre lön respektive som saknar tillgång till bil pendlar kortare sträcka. Likaså saknas den geografiska närhet som är en förutsättning för att förverkliga exempelvis klusterfördelar för näringslivet.

c) Genom att målet fokuserar på Kalmar län skapas en onödig begränsning som kan påverka viktiga utvecklingsfrågor, exempelvis att stärka infrastruktur och transportsystemet i samverkan med grannregionerna.

d) Även om arbetsmarknadsförstoring främjar både regionens och enskilda individers utveckling spelar formen för regionförstoring stor roll för dess hållbarhet. Om förstoringen sker med personbil innebär det en risk för målkonflikter med klimat, lokal miljö, jämställdhet och jämlikhet.

7. Det är **fortfarande viktigt att arbeta för att utveckla transportsystemet och tillgängligheten**, men bland annat **följande strategier är mer effektiva än målet att gå från 4 till 2 LA-regioner**:

- **Fortsätt utveckla kollektivtrafiken för att fördjupa utbytet inom dagens LA-regioner samt mellan kommuner både inom och utom länet.** Region Kalmar län och kommunerna har full rådighet över kollektivtrafiken som bidrar till att ge fler arbetstagare en större arbetsmarknad, samtidigt som det är en åtgärd som har förutsättningar att minska målkonflikterna med bland annat klimat.

- **Fortsätt utveckla de starka stråken och relationerna** som exempelvis (Öland)-Kalmar-Nybro-Växjö och Karlskrona-Kalmar-Oskarshamn-(Västervik). Satsningar i dessa stråk gynnar inte bara pendling utan även andra typer av resor och transporter. Genom samarbete med grannregionerna ökar det politiska inflytandet över de statliga medlen.

- Region Kalmar län bör överväga att tillsammans med kommunerna **utveckla en särskild strategi för den norra länsdelen** inom ramen för strukturbildsarbetet. Utarbetandet av en sådan strategi bör ske tillsammans med den södra delen av Östergötland och eventuellt i en dialog med Gotland.

8. **Kalmar län kan erbjuda hög livskvalitet och digitaliseringen skapar nya möjligheter** att dra fördel av denna, exempelvis genom att bo i Kalmar län och arbeta helt eller delvis på distans. Det är dock **endast cirka 20 % av arbetskraften i länet som kan arbeta hemifrån**, medan övriga har ett starkt behov av att vara fysiskt närvarande på sin arbetsplats. Digitaliseringen är inte ensam svaret på behovet att utveckla utbytet på arbetsmarknaden, även om den kan tillföra betydande värden och nyttor. **Digitaliseringen verkar dock präglas av samma drivkrafter och logik som gynnar personer, verksamheter, kommuner och regioner som redan har goda förutsättningar.** Kommunerna i Kalmar län måste tydliggöra vad de erbjuder i termer av livskvalitet och vilka målgrupper de har

förutsättningar att attrahera, i syfte att dra nytta av att digitaliseringen ger en del yrkesgrupper möjlighet att arbeta oberoende av bostadsort.

9. Det finns stora synergier i att stärka den fysiska tillgängligheten, underlätta övergången till klimatsmarta energikällor, främja digitalisering och skapa smarta incitamentsstrukturer i kombination med en ökad virtuell tillgänglighet med bland annat högre grad av arbete hemifrån. Region Kalmar län och kommunerna i länet behöver arbeta holistiskt, det vill säga med flera områden samtidigt för att stärka arbetsmarknaderna på ett hållbart sätt, men det kräver en strategi som tydliggör ansvarsområden och tidsperspektiv. En naturlig konsekvens är att olika samhällsaktörer måste arbeta tillsammans, från kommun till region till staten samt näringsliv och ideell sektor. Det krävs ett koordinerat samarbete mellan olika sektorer och beslutsnivåer. **Utveckla en samlad, sektorsövergripande mobilitetsstrategi kompletterad med en handlingsplan och tillhörande finansiering/resurser. Här kan strukturbildsarbetet bidra med värdefulla perspektiv. Genomför ett scenarioarbete som inkluderar olika intressegrupper och geografier för att skapa samsyn kring hur Region Kalmar läns mål bäst kan uppnås ur olika, hållbara utvecklingsperspektiv.**

10. Flera av slutsatserna ovan är delvis kända inom Region Kalmar län och kommuner. **Med ett tydligt politiskt ledarskap kan bland annat den reviderade regionala utvecklingsstrategin, den kommande strukturbilden och en sektorsövergripande mobilitetsstrategi lägga grunden för att stärka hela Kalmar län.**

### Läsanvisning

Rapporten utgör ett underlag till den kommande strukturbilden och innehåller mycket fakta, analys och slutsatser. *Kapitel 11 Reflektioner och rekommendationer* utgör en djupare sammanfattning.

Kapitel 1 och 2 förklarar syfte och metod samt sätter utredningen i ett sammanhang.

*Kapitel 3 Tillväxt och regionförstoring* förklarar nyttan med bättre kommunikationer som leder till större funktionella regioner. Här redogörs också för relevanta begrepp som används i studien.

I kapitel 4 beskrivs mycket kortfattat hur klimatfrågan, digitaliseringen och ökade klyftor utgör viktiga trender som måste beaktas vid arbetet för större arbetsmarknadsregioner.

*Kapitel 5 Målkonflikter* fördjupar analysen av hur regionförstoring inte är lösningen på alla utmaningar och att *hur* den sker spelar stor roll för att den ska vara hållbar.

I kapitel 6 beskrivs tillväxtmotorer som kan ha betydelse för Kalmar län. Här visas också att Kalmar kommun är den enda tillväxtmotorn som finns inom länets gränser.

Kapitel 7 beskriver Kalmar kommun som tillväxtmotor, dess styrkor, svagheter och spridningsförmåga.

De externa tillväxtmotorer som kan påverka Kalmar läns utveckling beskrivs i kapitel 8.

*Kapitel 9 Från fyra till två eller tre arbetsmarknadsregioner* redogör för vad som krävs för att integrera dagens lokala arbetsmarknadsregioner.

Kapitel 10 studerar möjligheterna att skapa arbetsmarknadsförstoring på annat sätt, exempelvis genom en högre grad av distansarbete.

Till denna huvudrapport tillhör en extern bilaga som ger en mer ingående beskrivning av de externa tillväxtmotorer som studerats i detta arbete.





## 1. SYFTE OCH METOD

Utarbetande av så kallade strukturbilder är ett vanligt sätt att påbörja en regional dialog kring gemensamma, fysiska planeringsfrågor som behöver behandlas i en geografi som är större än den enskilda kommunen. I den översikt som Tillväxtverket gjort av regionernas framtida prioriteringar inför strukturfondsperioden 2021 – 2027 konstateras att regional fysisk planering får ett allt större utrymme, som ett verktyg för hållbar regional utveckling.<sup>1</sup> Framför allt läggs fokus vid regional fysisk planering i regionerna i södra och mellersta Sverige.

Strukturbilder bidrar till att anlägga det systemperspektiv på en region och dess utveckling som är nödvändigt i arbetet med att åstadkomma en hållbar utveckling. Denna rapport fokuserar på arbetsmarknadens funktionalitet och dynamik. Den är ett av underlagen i Region Kalmar läns arbete med att ta fram en strukturbild för länet och syftar till att besvara fyra frågor:

1. Vad definierar Kalmar kommun som tillväxtmotor? Vad saknar tillväxtmotorn samt hur långt sträcker sig kommunens spridningsförmåga?
2. Vilka andra tillväxtmotorer utanför länet kan bidra till utveckling och tillväxt i Kalmar län och i så fall hur?
3. Vilka restider och därmed satsningar i ny infrastruktur krävs för att Kalmar län ska kunna gå från fyra till två arbetsmarknadsregioner? Vad är, utifrån dagens förutsättningar, ett rimligt antal arbetsmarknadsregioner i Kalmar län?
4. En arbetsmarknadsförstoring med hjälp av ny räls och asfalt kommer att ta lång tid, kan arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län ske på annat sätt? Hur?

Arbetet har bedrivits genom insamling och analys av olika typer av statistik och utredningar. För de fyra frågorna ovan har hypoteser formulerats. De har sedan verifierats eller justerats under bearbetningen av data. Då fokus ligger på arbetsmarknadens funktion har pendlingsstatistik spelat en viktig roll i arbetet. Den har kompletterats med annan statistik för att belysa samspel både inom Kalmar län och med tillväxtmotorer utanför länet. De primära analysenheterna har varit kommuner och arbetsmarknadsregioner, så som de definieras av SCB och Tillväxtverket.

Ett viktigt inslag i arbetet har varit en digital workshop som inkluderat ett stort antal representanter för samtliga kommuner i Kalmar län och grannregionerna. Workshopen kompletterade de kvantitativa uppgifterna med exempelvis mentala kartor och mönster, andra funktionella samspel än pendling som handel och rekreation, samt organisatoriska samarbeten och utbyten. Deltagarna samtalande även kring hur nuvarande utbyten kan förbättras och vilka hinder som finns.

Ytterligare en viktig del av arbetet har varit en nära dialog med Christian Forssell, Lina Broby och Mathias Karlsson på Region Kalmar län. Region Kalmar län är medvetna om många av de aspekter som kan identifieras i statistiken. Dialogen har bidragit till att säkerställa att arbetet tillför ett mervärde, utöver att bekräfta Region Kalmar läns egna analyser.

Sweco genomförde under 2019 en omvärldsanalys på uppdrag av Kalmar kommun.<sup>2</sup> Det uppdraget har bidragit med fördjupade insikter kring Kalmar kommuns styrkor och utvecklingsområden, samt hur kommunen samspelar med övriga delar av regionen.

---

<sup>1</sup> Tillväxtverket (2019). *Regionalt tillväxtarbete efter 2020, Regionernas framtida prioriteringar* Rapport 0298

<sup>2</sup> Sweco (2019). *Omvärldsanalys Kalmar Översiktsplan 2035 med utblick mot år 2050*

## 2. UTREDNINGEN I SITT SAMMANHANG

I sina ansträngningar att utveckla regionen och bidra till ett konkurrenskraftigt företagsklimat står Kalmar län inför samma utmaningar som många regioner utanför storstadsregionerna i resten av Sverige och Europa. Hur kan goda förutsättningar skapas för en positiv socioekonomisk utveckling i balans med miljö- och klimatmässiga hänsyn? Hur kan den regionala arbetsmarknadens dynamik och funktionalitet ökas för att erbjuda ett större arbetskraftsutbud och skapa fler jobbmöjligheter för invånarna? Hur kan en inomregional balans åstadkommas så att regionen inte dras isär? Hur kan samspelet med kringliggande tillväxtmotorer förbättras för att bidra till en positiv utveckling? Denna utredning studerar dessa frågor med utgångspunkt från regionens övergripande mål om en hållbar och klimatneutral utveckling.

Att åstadkomma hållbar tillväxt är en komplex utmaning. Traditionell ekonomisk tillväxt begränsar inte resursutnyttjande eller energianvändning och är främst fokuserad på produktivitetsökning. Hållbar tillväxt handlar om en ekonomisk aktivitet som utgår från en måttlig och ansvarsfull användning av våra naturresurser och tar sociala hänsyn i beaktande. När dessa perspektiv möts så uppstår både konceptuella och reella motsättningar. En hållbar tillväxt i Kalmar län kommer därför att kräva smarta åtgärder i det ekonomiska systemet för att rikta företagen och den offentliga sektorn mot nya mönster och beteenden där ekonomisk tillväxt är möjlig utan negativa effekter på miljön och planetens bärkraft eller ställer grupper utanför. Först då är det möjligt att tillfredsställa dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter i Kalmar län.

Forskning och empiri visar att regionförstoring är positiv för den regionalekonomiska utvecklingen. Med ett ökat befolkningsunderlag ökar utbudet av arbetskraft och branschbredden växer. Ökad befolkningstäthet bidrar till ett ökat kulturellt utbud och skapar ökad mångfald med fler innovativa miljöer. Det ökade befolkningsunderlaget innebär också att tillgängligheten ökar i form av fler och tätare förbindelser såväl inom regionen som med omvärlden. Det leder i sin tur till ökad produktivitet och tillgång till nya marknader. Regionförstoring innebär dock inte automatiskt positiva effekter för miljön eller från social synpunkt. Ökad miljöbelastning genom transporter och skilda förutsättningar för olika grupper att dra fördel av regionförstoringen behöver därför hanteras för att den ska bidra till en hållbar utveckling.

I Kalmar län är det mycket svårt att öka befolkningsunderlaget genom att människor reser mer och längre. Naturliga barriärer och ett långsmalt län skapar "tidströsklar" som erfarenhetsmässigt kraftigt minskar viljan att pendla mellan bostad och arbete. De investeringar som skulle krävas i transportinfrastrukturen i länet för att överbrygga dessa tidströsklar och påtagligt utöka arbetsmarknaden är dyra och svåra att räkna hem då de ändå bara kommer att bidra till marginella förändringar.

Men ökad kritisk massa kan åstadkommas på andra sätt. Genom att vara en attraktiv plats som lockar fler människor och företag att etablera sig i länet skapas växtkraft. Covid-19-pandemin skyndar på en redan påbörjad förändring i synen på förhållandet mellan fysisk närvaro på en arbetsplats och möjligheterna att utföra sitt arbete. En stor majoritet av alla jobb kommer även i framtiden att kräva en fysisk närvaro, men upp till en femtedel av jobben i Kalmar län bedöms kunna utföras helt eller delvis på distans. Är det dags att utveckla den traditionella synen på regionförstoring som enbart är baserad på fysisk rörlighet och ökade transporter? Är Kalmar län redo att dra fördel av ett sådant, sedan länge diskuterat paradigmskifte?

En framtida strukturbild för Kalmar län behöver spänna över flera politikområden för att bidra till hållbar utveckling och stödja genomförandet av regionens utvecklingsstrategi. Det ställer höga krav på flernivåsamverkan och en god förmåga att skapa samsyn över politik- och sektorsgränser.

### 3. TILLVÄXT OCH REGIONFÖRSTORING

*Detta kapitel handlar om*

Varför har regionförstoring blivit en central del i regionala utvecklingsplaner i stora delar av världen? Inledningsvis förklaras begreppen tillväxt, tillväxtmotor samt spridningsförmåga. Även nyttan med, och drivkrafter för, regionförstoring förklaras. Därefter beskrivs hur arbetsmarknadsregionerna har utvecklats i Sverige och Kalmar län.

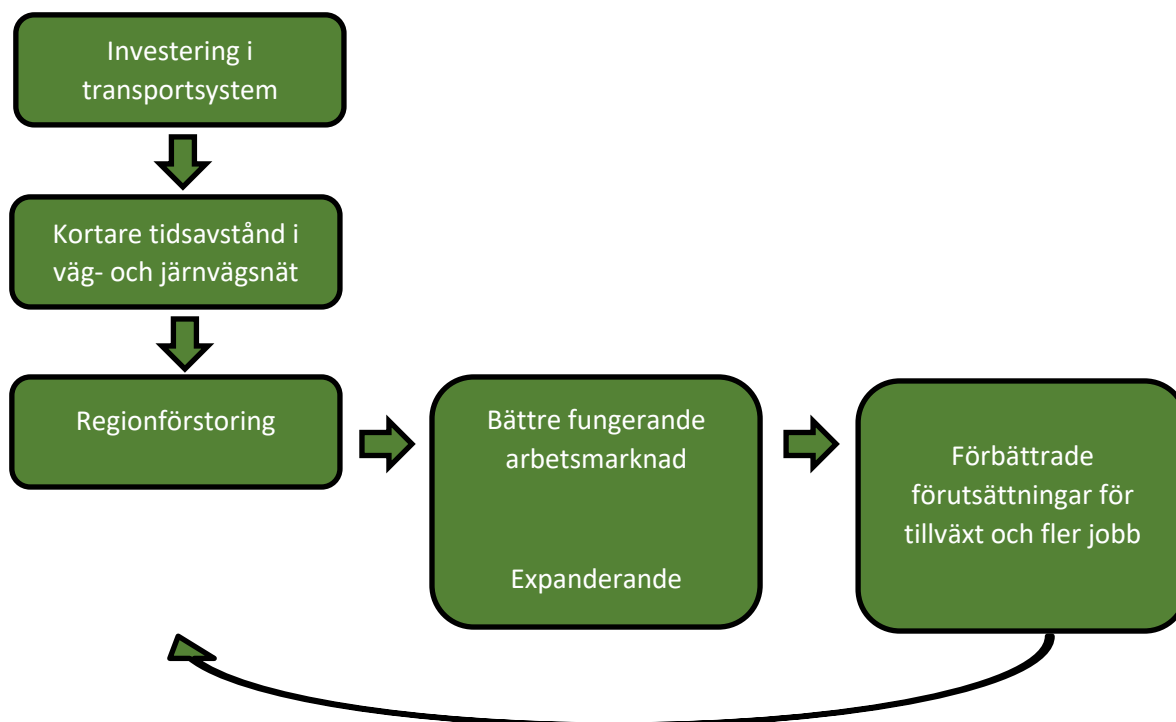
*Slutsatser och rekommendationer*

- Det finns goda skäl att arbeta för större arbetsmarknadsregioner, vilket generellt ger bättre förutsättningar för regional utveckling.
- Utveckling sker över lång tid. De strukturer som underlättar samspelet är trögrörliga och efter en ökning av tillgängligheten kan det ta tio-femton år innan människor och verksamheter anpassar sig till den nya situationen.
- Det innebär att utveckling av tillväxtmotorer kräver ett uthålligt ledarskap.
- Infrastruktur och transporter är en del av en större helhet med andra delar av samhället. Infrastruktur skapar inte utveckling i ett vakuum utan är ett medel för att dra nytta av de styrkor som finns i en region och samtidigt reducera svagheter genom att underlätta samspelet med andra regioner.
- Samhällsutveckling kräver därför horisontell integration mellan sektorer. Det krävs en helhetssyn och en förmåga att arbeta med flera frågor samtidigt. Det förutsätter i sin tur en förmåga att prioritera och koordinera. Vad gör vi, respektive vad gör andra? Vad gör vi i det korta tidsperspektivet för att dels skapa nytta, dels främja den långsiktiga utvecklingen?
- Det krävs också ett vertikalt samspel (flernivåstyrning) mellan de funktionella geografierna. Politiska beslutsnivåer måste engageras utifrån rådighet över det som är viktigt.
- Länsgränser skapar periferier. Radiella samband utvecklas mot huvudkommunen snarare än funktionella samband över länsgränserna. Administrativa gränser måste dessutom följa med i utvecklingen. Länsgränsen blir ofta hinder. Det kan gälla i relationen Torsås-Karlskrona eller Nybro-Växjö, men verkar mer besvärande i norra länsdelarna. Det är nödvändigt att hitta samverkansformer för att överbrygga administrativa gränser.
- Avgörande för arbetsmarknadsförstoringen är att kostnaden (tid, pengar, bekvämlighet) för att pendla kan kompenseras av vinsten för individen.
- Arbetsmarknadsförstoring kan därmed nås på tre sätt eller genom en kombination av dem:
  - Bostadens kvaliteter ökar
  - Arbetets kvaliteter ökar
  - Uppoffringen av pendlingen minskar

#### 3.1 Begreppen tillväxt, tillväxtmotor och spridningsförmåga

I denna studie kan begreppet "*tillväxt*" närmast översättas med regional utveckling. Teoribildningen inom regional utveckling betonar faktorer som humankapital och kompetens, kreativitet och innovation, regional attraktivitet och regionförstoring och samtliga dimensioner av hållbarhet. Med andra ord är det som är viktigt för regional utveckling i hög grad samma aspekter som bidrar till människors välbefinnande.

Ju fler människor som kan mötas och göra saker tillsammans, desto bättre förutsättningar för utveckling. Tillgänglighet till fler människor kan nås genom att regionen förstoras eller förtätas. I grunden handlar det om hur många människor som kan mötas inom acceptabla restider. Sambandet mellan infrastruktur, regionförstoring och regional utveckling blir därför självförstärkande och framgår av Figur 1.



Figur 1. Sambandet mellan bättre transportsystem, regionförstoring och regional utveckling är självförstärkande. Efter Andersson m fl 2013.

Andersson m fl (2013) förklarar vad som driver fram regional förtätning/förstoring. Stordriftsfördelar innebär att effektiviteten ökar med storleken och är rikligt förekommande inom olika delar av samhället. En variant är nätverksfördelar, där effektivitet nås genom att mindre noder knyts samman av väl fungerande förbindelser. När det gäller vissa varor och tjänster är efterfrågan per person liten. Det gör att utbudet av dessa ökar med regionstorleken och att antalet branscher blir fler. Transportsystemets kapacitet och kvalitet varierar med geografien och är typiskt bättre i större regioner, där det exempelvis finns underlag för fler tåg- och flygförbindelser. Det attraherar i sin tur fler människor och verksamheter. Ju större arbetsmarknaden är, desto lättare matchas arbetstagare och arbetsgivare. För verksamheter är tillgången till kompetens, det vill säga människor, den viktigaste konkurrensfaktorn. I kombination med sjunkande transportkostnader innebär det att företagen tenderar att samlas i regioner där tillgången till kompetens är större. För många tjänsteföretag betyder det dessutom tillgång till fler kunder.

Förutsättningarna för regional utveckling är ofta bättre i en större arbetsmarknadsregion:

- En *större branschbredd* (se ovan) bidrar till fler jobb och ett större utbud av tjänster. Samtidigt minskar sårbarheten vid lågkonjunkturer.
- *Konkurrensen ökar*, vilket gör att priser sjunker och utbudet blir bredare.
- Det finns både fler kunder och ett större utbud av arbetskraft med rätt kvalifikationer, vilket ger ett *högre nyföretagande*.
- *Högre sysselsättning* (se ovan).
- *Utbildningsnivån stiger* som en följd av både ett större utbud av utbildning samt efterfrågan från ett mer kunskapsintensivt näringsliv.
- *Högre produktivitet*, vilket har direkt koppling både till lönenivåer och företagens lönsamhet.

- *Högre innovationsförmåga.* Ju fler människor eller organisationer med olika kompetens, perspektiv och mål som enkelt kan träffas, desto större förmåga till innovation.

Vid ungefär 100 000 pendlingsbara jobb fungerar arbetsmarknadsstorleken i sig som en självförstärkande tillväxtmotor (Pettersson 2014).

Begreppet *tillväxtmotor* har använts inom arbete för regional utveckling i många år utan någon entydig definition. Tillväxtmotorns kraft och spridningsförmåga avgörs bland annat av följande faktorer, som sätts i relation till omlandet<sup>3</sup>:

- Storlek och tillväxt avseende befolkning och sysselsättning
- Hög tillgänglighet och stor marknadspotential
- Positiv nettopendling och storleken på pendlingsområdet
- Hög koncentration av arbetsplatser
- Stor branschspridning
- Hög utbildningsnivå
- Funktioner av betydelse för omlandet (till exempel vård, utbildning)
- Mötesplats för handel, kultur

I denna rapport sätts även tillväxtmotorn i relation till Sverige som helhet, där tillväxtmotorn typiskt har en starkare utveckling än riket som helhet.

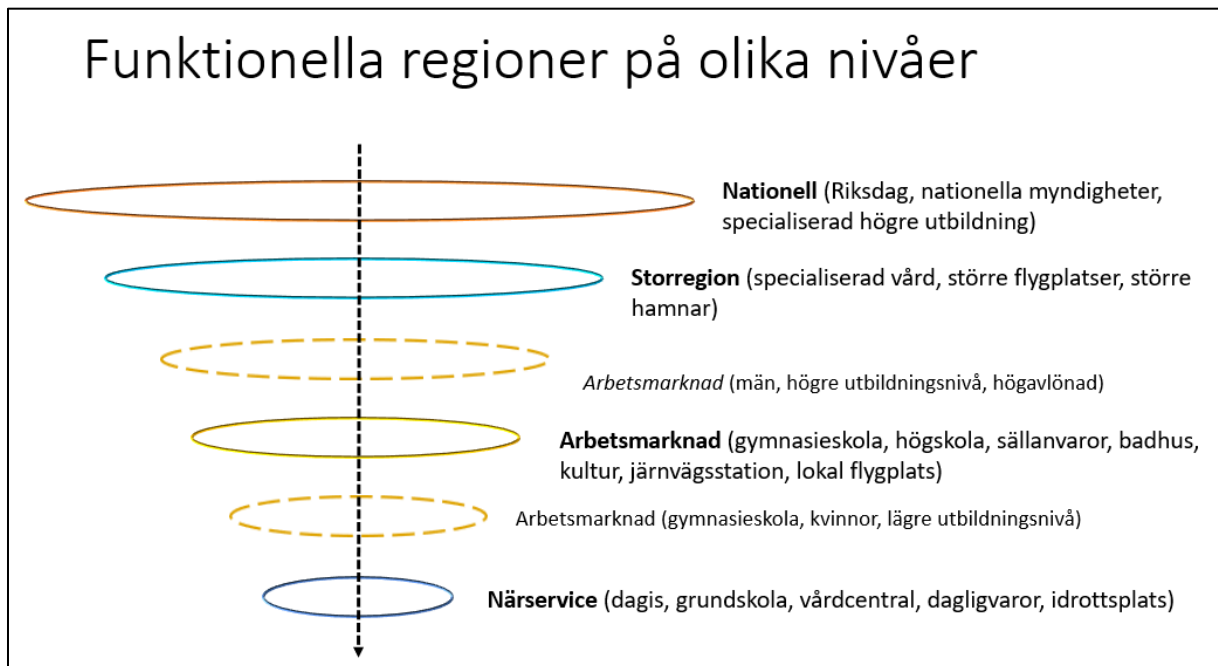
Det ska framhållas att regionförstoring inte är något nollsummespel *inom* arbetsmarknadsregionen. Däremot förekommer det en konkurrens mellan regioner inom Sverige och även på högre geografiska nivåer. Det som är bra för tillväxtmotorn är i grunden bra för hela arbetsmarknadsregionen, just för att den är en samlad, funktionell enhet. Problemen uppstår snarare när den organisatoriska/administrativa strukturen inte följer med de funktionella geografierna. Om exempelvis Kalmars och Oskarshamns lokala arbetsmarknader integreras kommer det att ge en stor mängd fördelar för invånare och verksamheter och regionen som helhet. Produktiviteten hos verksamheter och i regionen ökar samtidigt som människor får ett större utbud av arbetsplatser och service samt sannolikt högre löner. Det är dock tänkbart att människor väljer att exempelvis bo i Kalmar kommun i högre grad än i Oskarshamn och därmed reduceras skattekraften i Oskarshamn. Skatteunderlaget är i det sammanhanget mer av ett nollsummespel.

En naturlig konsekvens av relationen till omlandet är att tillväxtmotorer finns på olika geografiska nivåer. Sällanköpshandel och specialiserad sjukvård har exempelvis andra upptagningsområden och geografier än dagligvaruhandel och personliga tjänster. Därmed kan man prata om funktionella regioner, se Figur 2. I figuren framgår ett antal olika nivåer. I nivån "närservice" ingår exempelvis funktioner som förskola, grundskola och vårdcentral. Nivån "arbetsmarknad" fångar funktioner som gymnasium, högskola och sällanköpshandel. Arbetsmarknadsregionen är typiskt mindre för kvinnor och lågavlönade än den är för män och högavlönade. Ju högre funktionell region/nivå, desto högre grad av specialisering. På den "storregionala" nivån återfinns specialiserad sjukvård och större transportnoder. Den "nationella" nivån omfattar exempelvis Riksdag, regering och myndigheter.

---

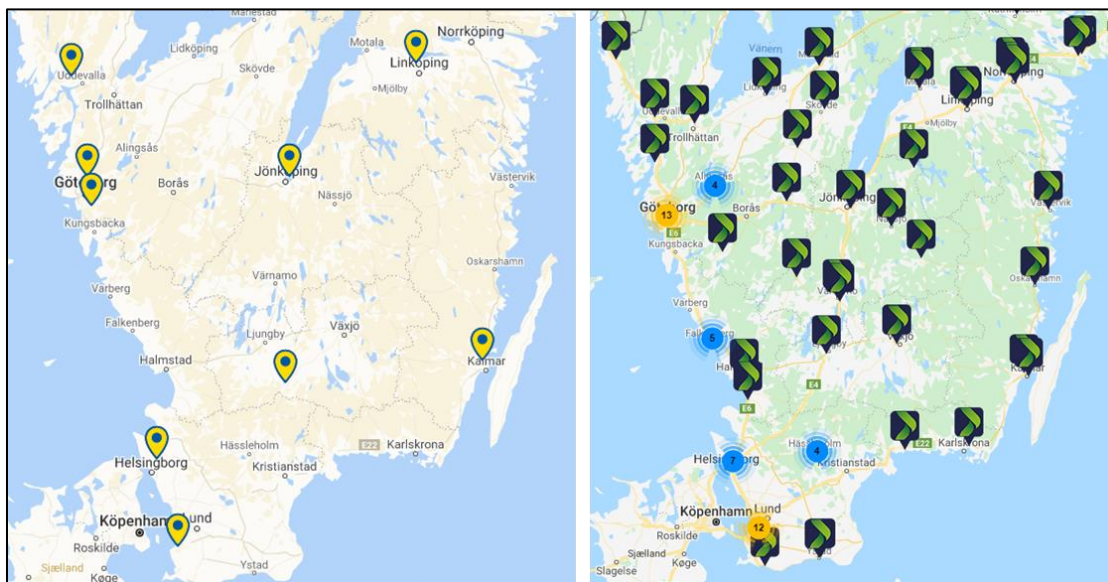
<sup>3</sup> Region Gävleborg (2018). *Ortstrukturer, tillväxtmotorer och funktionella samband*

Tillväxtmotorerna kan med andra ord ha varierande *spridningsförmåga*. Spridningsförmågan måste sättas i relation till vilken funktion som avses.



Figur 2. Det finns funktionella regioner på olika geografiska nivåer.

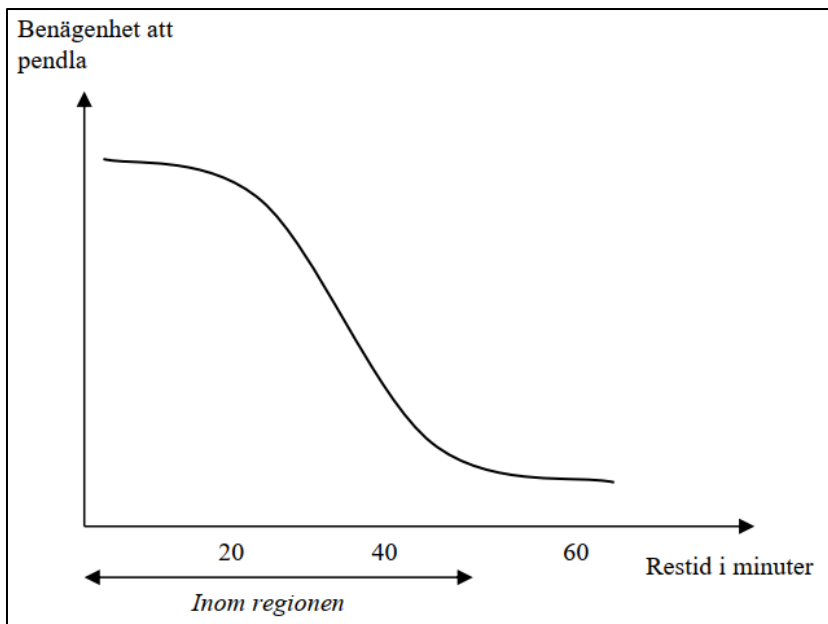
Även inom en bransch eller näringsgren kan den funktionella regionen se olika ut för olika företag, vilket framgår av Figur 3. Motsvarande gäller för offentlig verksamhet. Sjukvårdsregionerna ser exempelvis annorlunda ut än Trafikverkets regioner.



Figur 3. Tätheten för varuhus för Ikea (kartan till vänster) respektive Elgiganten (kartan till höger). Källor: respektive företags hemsida.

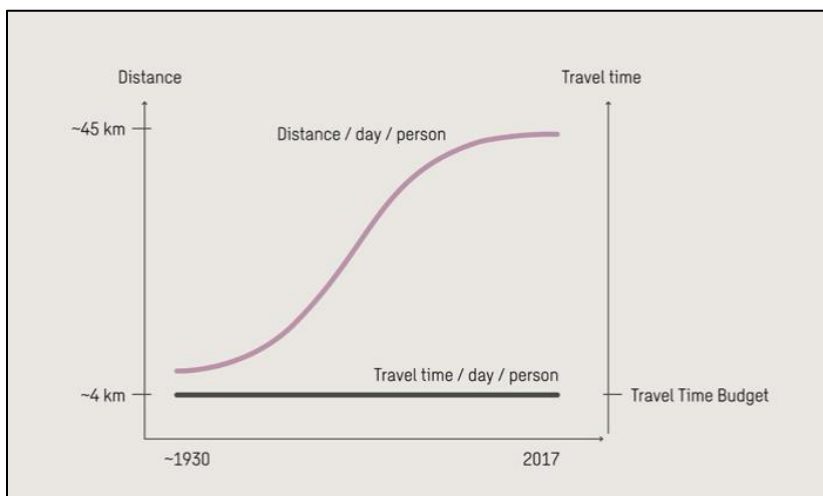
### 3.2 Pendling och arbetsmarknadsregionen

Region Kalmar län har uttryckt målet att knyta samman länet i två arbetsmarknadsregioner i stället för dagens fyra. Benägenheten att pendla sjunker med restiden och få människor pendlar längre än 45 minuter enkel resa, se Figur 4.



Figur 4. Få människor pendlar längre än cirka 45 minuter enkel resa. Källa: Andersson och Larsson 2019 sid 127.

I takt med att kommunikationerna har utvecklats kan vi resa längre utan att det tar mer tid i anspråk. Under de senaste cirka 100 åren handlar det om en tiofaldig ökning av räckvidden, vilket Sweco (2018) visat, se Figur 5.



Figur 5. Vi förflyttar oss längre i dag på samma tid som för cirka 100 år sedan. Källa: Sweco 2018a

Den ökade räckvidden har också varit starkt bidragande till att antalet lokala arbetsmarknadsregioner ("LA-regioner") successivt har reducerats. Lokal arbetsmarknadsregion är ett begrepp som Statistiska Centralbyrån använder och som beräknas baserat på pendlingsflöden. Något förenklat kan man säga att inom en LA-region förekommer det mycket pendling, medan pendlingen över gränsen till andra LA-regioner är mer begränsad. Det är en användbar indelning, men det är samtidigt viktigt att ha i åtanke att det är en statistisk beräkning och att bilden kan nyanseras på olika sätt.

Så sent som för tjugo år sedan var Sverige indelat i 100 lokala arbetsmarknadsregioner. Därefter har dessa integrerats och förstörats så att det nu finns knappt 70 regioner (Tabell 1). Som jämförelse har Sverige 290 kommuner.

Tabell 1. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner "LA-regioner" i Sverige. Källa: Statistiska Centralbyrån

År	Antal LA-regioner
1998	100
2003	87
2008	75
2013	73
2018	69

När det gäller arbetsmarknadsregionerna i Kalmar län har dessa också vuxit och integrerats. I början på 2000-talet växte Vimmerby och Hultsfred samman till en gemensam arbetsmarknad och Emmaboda blev några år senare en del av Kalmar LA-region. Det ligger nära till hands att koppla Emmabodas integration till Kalmar med utvecklingen av Öresundstågssystemet. Sedan år 2006 har arbetsmarknadsregionerna dock varit stabila, även om den mellankommunala pendlingen har ökat.

Tabell 2. Utveckling av de lokala arbetsmarknadsregionerna i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån

1985	2002	2006–2019
Kalmar	Kalmar	Kalmar
Oskarshamn	Oskarshamn	Oskarshamn
Västervik	Västervik	Västervik
Vimmerby	Vimmerby-Hultsfred	Vimmerby-Hultsfred
Emmaboda	Emmaboda	
Hultsfred		

Statistiska Centralbyråns LA-regioner och Tillväxtverkets så kallade funktionella analysregioner ("FA-regioner") har stora likheter och bygger på pendling, men FA-regionerna ska fånga en bedömd framtida utveckling till år 2025. Den enda förändring som bedöms ske är att Mönsterås knyts närmare till Kalmars FA-region. Att Mönsterås har starka kopplingar både till Kalmar och Oskarshamn är värdefullt för kommunen. LA- och FA-regionerna bygger på statistiska samband över pendlingsandelar, och är dessutom formade så att en kommun bara kan tillhöra en LA-/FA-region.



Tabell 3. LA-regioner respektive FA-regioner i Kalmar län med ingående kommuner. Källa: SCB, Tillväxtverket

Idag (LA-regioner SCB)	I morgon (FA-regioner Tillväxtverket)
Kalmar <ul style="list-style-type: none"> <li>• Torsås</li> <li>• Mörbylånga</li> <li>• Emmaboda</li> <li>• Kalmar</li> <li>• Nybro</li> <li>• Borgholm</li> </ul>	Kalmar <ul style="list-style-type: none"> <li>• Torsås</li> <li>• Mörbylånga</li> <li>• Emmaboda</li> <li>• Kalmar</li> <li>• Nybro</li> <li>• Borgholm</li> <li>• Mönsterås</li> </ul>
Oskarshamn <ul style="list-style-type: none"> <li>• Högsby</li> <li>• Mönsterås</li> <li>• Oskarshamn</li> </ul>	Oskarshamn <ul style="list-style-type: none"> <li>• Högsby</li> <li>• Oskarshamn</li> </ul>
Västervik	Västervik
Vimmerby-Hultsfred <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hultsfred</li> <li>• Vimmerby</li> </ul>	Vimmerby-Hultsfred <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hultsfred</li> <li>• Vimmerby</li> </ul>

### 3.3 En strukturerad ansats på arbetsmarknadsförstoring

Ett sätt att tänka strukturerat kring arbetsmarknadsförstoring är med hjälp av en enkel modell som beaktar både nyttan och uppoffringen med en resa<sup>4</sup>:

$$\text{Beslut om pendling} = \frac{(\text{Bostadens attraktivitet} * \text{Arbetets attraktivitet})}{\text{Uppoffring av resan}}$$

Beslutet om att pendla (eller inte) beror alltså av hur attraktiv bostaden upplevs, hur givande arbetet är samt hur stor uppoffringen av att resa är. Attraktiviteten i bostaden och arbetet ger tillsammans nyttan av att pendla.

Varje parameter i ekvationen ovan består av olika dimensioner och valmöjligheterna begränsas i realiteten av olika förutsättningar.

Kvaliteter som gör bostaden attraktiv är dels egenskaper hos själva bostaden som kostnad, storlek och bekvämlighet/standard, dels kvaliteter i närområdet som service och natur.

<sup>4</sup> Bakgrunden till modellen beskrivs i Bilaga 1.

Ett arbetes attraktivitet beror av faktorer som lön, arbetskamrater, stimulans, personlig utveckling, meningsfullhet och möjlighet till medbestämmande.

Uppoffringen av att resa är en kombination av direkt kostnad för biljetter eller fordon, tidsåtgång, bekvämlighet och osäkerhet.

En direkt slutsats av ekvationen är att nyttan av att pendla, det vill säga den samlade attraktiviteten i bostaden och arbetet, måste vara större än den upplevda uppoffringen. Annars kommer pendlingen inte att accepteras.

Av ekvationen framgår också att arbetstagare med hög lön har enklare att motivera mer långväga pendling. Uppoffringen med att pendla är identisk som för någon med lägre lön om samma färdmedel väljs, medan arbetets attraktivitet ökar med lönenivån.

Den viktigaste slutsatsen av ekvationen är att en arbetsmarknadsförstoring kan uppnås på tre sätt eller genom en kombination av dem:

- Bostadens kvaliteter ökar
- Arbetets kvaliteter ökar
- Uppoffringen av pendlingen minskar

Dessa tre sätt kan sedan konkretiseras i strategier och handlingsplaner. Bilden kompliceras dock av åtminstone två saker. För det första innebär urbaniseringen att det finns ett antal självförstärkande mekanismer som gör att den kommun som kan erbjuda flest arbeten attraherar fler människor, vilket ökar underlaget för ytterligare nya arbetstillfällen och samtidigt skapar förutsättningar för att erbjuda en hög bostadsattraktivitet i form av god offentlig och privat service. För det andra är attraktiviteten en kombination av egenskaper som dels är knutna direkt till bostaden respektive arbetet, dels till omgivningen. Det är följaktligen en stor fördel med gemensamma utvecklingsstrategier och utvecklingsinsatser där kommun (och region) och företag samarbetar för att öka attraktiviteten hos både arbets- och bostadskommunen.

Ytterligare en konsekvens av ekvationen ovan är att det inte är givet vilken kommun som "vinner" när infrastrukturen förbättras, även om regionen som helhet utvecklas. Ett illustrativt exempel gäller Ikea i Älmhult. Ikea erbjuder många attraktiva arbeten i Älmhult, men hundratals personer väljer att pendla ända från Malmö, eftersom de upplever den *sammantagna* bostadsattraktiviteten som så mycket högre i Öresundsregionens kärna. Ikea och Älmhults kommun arbetar samtidigt för att en ny stambana för höghastighetståg ska dras via Älmhult, något som kan reducera restiden från Malmö betydligt (Sweco 2015). Om man lyckas med ambitionerna och Älmhults kommun inte förmår utveckla kommunens bostadsattraktivitet kan följden bli att fler väljer att bosätta sig i andra kommuner som upplevs erbjuda en högre boendekvalitet.

## 4. TRE TRENDER SOM PÅVERKAR REGIONFÖRSTÖRING

### 4.1 På väg mot en klimatneutral värld

Kalmar län har sedan 15 år som mål att länet år 2030 ska vara en fossilbränslefri region och frågan är en viktig del i det regionala utvecklingsarbetet. Utgångspunkterna för länets arbete (No Oil) är att minska utsläppen av fossil koldioxid, en effektivare energianvändning och ett växande näringsliv som bidrar till hållbar utveckling. Här ligger Region Kalmar läns ambitioner i linje med den globala utveckling från fossilberoende till förnybar energi som påbörjats.

För länet, som har ett högt bilberoende och med relativt få år kvar till år 2030 innebär det en stor omställning. Förutom att en stor del av bilparken helt behöver förnyas på kort tid (en personbil i Sverige har en medellivslängd på 17 år) så innebär det ett kraftigt ökat beroende av elenergi och säkring av effektbehovet i elnätet.

Inom EU sätts skogs- och jordbruket allt mer i fokus för klimatfrågan, både som en möjlighet och som ett problem. I en nyligen publicerad rapport nyanseras hållbarheten i att förbränna skogsråvara (mer än 50 % av skogsråvaran till energiproduktion i EU bedöms nu komma från fullvärdig virkesråvara och inte från restprodukter i skogsbruket) för att producera energi från klimatsynpunkt och behovet av att större hänsyn tas till skogens olika funktioner.<sup>5</sup> Jordbrukets roll kopplat till energiproduktion diskuteras också internationellt med fokus på balansen mellan produktion av energiråvara och föda, samt nötköttsproduktionens inverkan på klimatet. Jord- och skogsbruket är viktiga näringar i Kalmar län och kommer att påverkas av utfallet av dessa diskussioner på EU-nivå.

Omställningen till en klimatneutral värld kan inte ske enbart med tekniska lösningar. Den kommer framförallt att kräva förändrade beteendemönster, vilket innebär stora utmaningar.

### 4.2 Digitaliseringen

*Den digitala omställningen är en stark samhällsförändrande kraft som påverkar människans förutsättningar och beteenden radikalt och som påverkar alla områden i samhället.*  
(Från inledningen till Region Kalmar läns ”regional digitala agenda” 2019 - 2020.)

Utvecklingen går mycket snabbt och påverkar också arbetsmarknaden i flera avseenden. Artificiell intelligens (AI) har redan trängt in inom olika yrken men vi har bara sett början på en utveckling som kommer att drivas av Virtuellt verklighet (VR), Förstärkt verklighet (AR) och introduktionen av 5G-nätet som möjliggör en exponentiell utveckling av uppkopplade saker (IoT), autonoma fordon och smartare mobilitetslösningar.

Den kanske viktigaste byggstenen i det paradigmskifte som världen nu står inför är så kallad Big Data där stora mängder data samlas och analyseras för att kontinuerligt utveckla nya tjänster. Frågor som personlig integritet och cybersäkerhet är den andra sidan av samma mynt.

Tillsammans leder olika digitala utvecklingstrender till framväxten av framtidens arbete och arbetsplats och ett genomslag för den 4:e industriella revolutionen, där till exempel automatiseringen tros rationalisera bort upp till 40 % av alla jobb i västvärlden. Nya affärsmodeller växer snabbt fram inom bland annat mobilitetsområdet. Volvo personvagnar har bestämt sig för att i ökad grad sälja sina bilar som en tjänst och e-handels explosiva utveckling förändrar i grunden traditionella logistikflöden.

---

<sup>5</sup> EU-kommissionen, JRC (2021). *The use of woody biomass for energy production in the EU*

Digitaliseringen medför också en utmaning mot den traditionella skattebasen, när arbete i större utsträckning automatiseras (hur beskattas en robot?) eller utförs oberoende av fysisk plats (hur beskattas en anställd inom försäkringsbranschen som sitter på ett call-center i Tallinn?).

Liksom vid tidigare paradigmskiften kommer en mängd nya jobb att skapas samtidigt som andra försvinner, en utveckling som redan pågår. Digitaliseringen ökar samtidigt möjligheterna att till exempel ha ett jobb i Stockholm men bo i Borgholm.

### 4.3 Ökade klyftor

I den ekonomiska studie av Sverige som OECD publicerade år 2019 konstateras att Sverige har en stabil ekonomi och starka statsfinanser men pekar också på problem med ökade inkomstklyftor och behovet av minskade klyftor i skolan för att öka skolresultaten. Sverige är inte ensamt i denna utveckling.

I hela västvärlden har under de senaste åren ökande kapitalinkomster gjort att klyftorna vuxit. Några har blivit mycket rikare samtidigt som stora grupper inte har upplevt några reala förbättringar. Mycket talar för att de åtgärder som satts in för att mildra de ekonomiska konsekvenserna av pandemibekämpningen kommer att förstärka denna trend.

Sverige har internationellt sett mycket små inkomstskillnader. Samtidigt har inkomstspridningen ökat, och en stor del av denna ökning beror på att kapitalinkomsterna ökat i betydelse. Skillnaden i arbetsinkomster har däremot inte ökat på samma sätt.

De socioekonomiska skillnaderna i Sverige är internationellt sett fortfarande små, men segregation och utanförskap är en trend som förstärks trots insatser av olika slag. Arbetsmarknaden är också ojämlig och könsuppdelad, vilket tydligt avspeglas i pendlingsmönster, löneskillnader och möjligheterna att göra livsval. Lägg därtill den risk för utslagning av hela yrkesgrupper som nämnts ovan och risken för att klyftorna ska öka ytterligare är påtaglig.

Denna utveckling har redan skickligt utnyttjats för ökad politisk polarisering och nationalism. Det kan i sin tur bidra till ökad segregation, ökade spänningar i samhället och sämre fungerande arbetsmarknader där alla inte har möjlighet att på samma villkor konkurrera om ett nytt jobb eller hitta kompetent arbetskraft. Arbetsmarknadens funktionalitet och dynamik är avgörande faktorer för att reducera dessa risker.

## 5. MÅLKONFLIKTER

*Detta kapitel handlar om*

Arbetsmarknadsförstoring ger många fördelar, men kan även innebära målkonflikter med olika hållbarhetsdimensioner. De viktigaste målkonflikterna behandlas i detta kapitel.

*Slutsatser och rekommendationer*

- Kalmar läns målkonflikter när det gäller arbetsmarknadsförstoring är tydliga. De uppstår mellan sysselsättning/pendling och klimat, lokala trafikproblem, jämställdhet, jämlikhet, livskvalitet i vardagen, kostnader och investeringsbehov.
- Det bör gå att kombinera regionförstoring och hållbar utveckling, men det är utmanande. I hög grad beror det av *hur* resandet sker och *hur ofta*.
- Det är angeläget att skapa incitamentsstrukturer som hjälper människor och verksamheter att välja rätt färdmedel. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll. Med tanke på det stora bilberoendet är dock en nyckelfråga vem som ska bära kostnaden för att tillräckligt snabbt skapa en fossilbränslefri fordonspark.
- Det finns en avtagande nytta när arbetsmarknaden förstoras på marginalen, det vill säga med långa restider. En mindre del av arbetskraften inkluderas och de gynnsamma effekterna av täthet blir mindre, samtidigt som kostnaderna tenderar att vara höga.
- Det innebär inte att *ökad tillgänglighet* saknar betydelse. Forskningen visar att ökad tillgänglighet har större betydelse för sysselsättningen i glesare regioner, i undersysselsatta grupper eller grupper med lägre utbildning.
- Mycket talar för att vidareutveckla och fördjupa redan starka samband snarare än att försöka bygga upp svaga samband och relationer, vilket kan kosta mer än det smakar.
- Att stärka de redan starka relationerna är viktigare för jämställdhet och jämlikhet än att sikta på långväga integration i nya samband/relationer. Relationerna kan stärkas genom att utveckla kollektivtrafiken snarare än att människor tvingas vara beroende av tillgång till bil.
- Det framstår som effektivt att förlänga ett redan starkt stråk än att skapa helt nya relationer. Exempelvis genom att inkludera Mörbylånga i stråket Kalmar-Växjö eller Mönsterås i stråket Karlskrona-Kalmar.
- Det är nödvändigt att utveckla en samlad, sektorsövergripande strategi kompletterad med en handlingsplan och tillhörande finansiering/resurser. Här kan strukturbildsarbetet bidra med värdefulla perspektiv.

### 5.1 Översikt

I kapitel 3 konstateras att arbetsmarknadsförstoring stödjer delar av de dimensioner som ingår i en hållbar utveckling. Exempelvis fungerar arbetsmarknaden bättre och fler människor får möjlighet till jobb. Välståndet ökar och likaså utbudet av offentliga och privata tjänster. Samtidigt finns det negativa effekter av i synnerhet långväga pendling som måste sättas i relation till de olika hållbarhetsdimensionerna (Tabell 4).

Notera att "möjliga lösningar" i Tabell 4 inte innebär att en lösning alltid är funktionell. För att exempelvis kollektivtrafik ska bidra till lägre klimatpåverkan måste antingen många resenärer flyttas över från bil eller (och) att kollektivtrafiken drivs med förnyelsebara bränslen. Annars finns det en risk att kollektivtrafik både är en dyr och ineffektiv miljöåtgärd. Ojämställdheten i samhället beror på grundläggande strukturer som naturligtvis inte enbart kan avhjälpas med kollektivtrafik.

En mer relevant slutsats av "möjliga lösningar" är exempelvis att kollektivtrafik har en potential att reducera många typer av målkonflikter, även om det samtidigt innebär ett ökat behov av skattemedel.

Tabell 4. Potentiella målkonflikter mellan arbetsmarknadsförstoring och hållbarhet samt exempel på möjliga lösningar.

Hållbarhetsdimension	Potentiella målkonflikter	Möjliga lösningar
Miljö	Klimatpåverkan	Förnyelsebara bränslen, fossilfri bilpark Kollektivtrafik (med förnyelsebara bränslen) Samåkning Arbete hemifrån
	Lokala trafikproblem (trafiksäkerhet, buller, trängsel, med mera)	Kollektivtrafik Samåkning Arbete hemifrån del av veckan Investeringar i infrastruktur och/eller skyddsåtgärder
Social	Jämställdhet – kvinnor pendlar kortare	Kollektivtrafik Förändrade strukturer och mönster avseende till exempel könsroller
	Jämlikhet – grupper som skulle vinna mest på en större arbetsmarknad kan inte motivera en lång, dyr pendling	Väl fungerande kollektivtrafik inklusive ett taxesystem som skapar incitament att resa kollektivt.
	Livskvalitet – lång pendling stressar	Väl fungerande kollektivtrafik Möjlighet att arbeta under pendlingsresan Arbete hemifrån del av veckan
Ekonomi	Investeringsbehov	Skarpare gemensamma regionala prioriteringar
	Trafikeringskostnader	Arbete hemifrån del av veckan har potential att avlasta i maxtimmarna vilket skulle kunna reducera kapacitetsbehovet i kollektivtrafiken.
	Avtagande nytta när arbetsmarknaden förstoras på marginalen	Fördjupa integrationen i befintliga arbetsmarknadsregioner

Klimatutmaningen har berörts i kapitel 2. Trafikproblemen är förhållandevis små i Kalmar län inklusive i Kalmar kommun och utgör snarare en konkurrensfördel för regionen (Sweco 2018b). Inte desto mindre kan det finnas lokala trafikproblem som blir särskilt allvarliga dels under rusningstid,

dels med ökande trafik generellt. Det kan också finnas behov av att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i primärt Kalmar stad för att reducera restiderna från "centrum till centrum".

Jämställdhet, jämlikhet samt ekonomi fördjupas i avsnitt nedan.

Det är väl belagt att i synnerhet lång pendling är ett moment som orsakar stress och försämrad livskvalitet (Arena för tillväxt/Sweco 2019). Nyttan överväger de negativa effekterna, men det är fortfarande viktigt att arbeta för att reducera olägenheten, exempelvis genom att säkerställa en hög tillförlitlighet i både infrastruktur och trafiksystem.

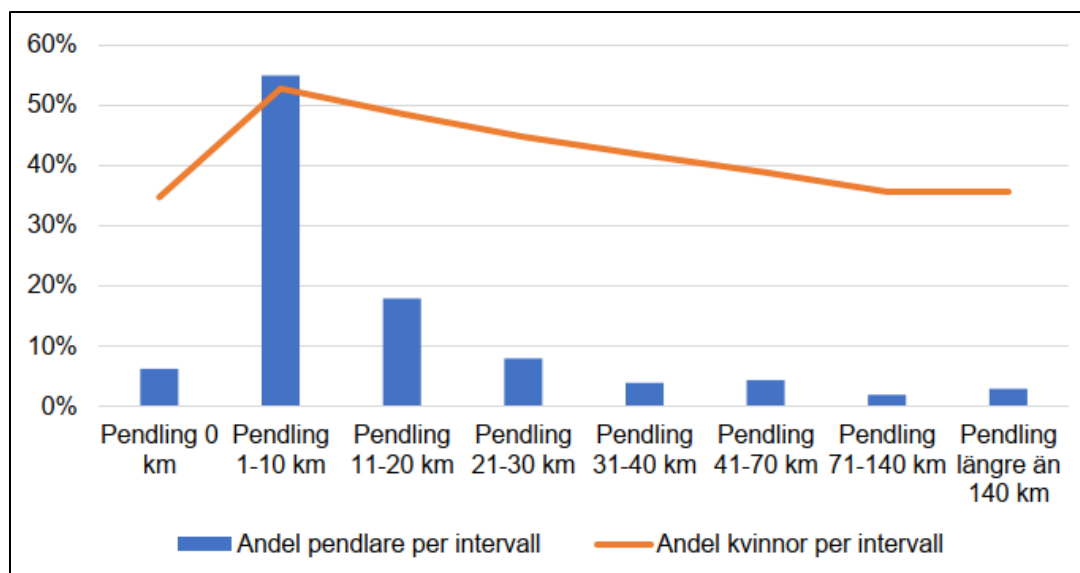
Det förtjänar att lyftas fram att kollektivtrafiken har fem viktiga kvaliteter som kan användas för att skapa en mer hållbar arbetsmarknadsförstoring:

- Restiden kan användas mer produktivt. Denna möjlighet ökar i takt med digitaliseringen.
- Kollektivtrafiken skapar tillgänglighet även för personer som saknar tillgång till bil.
- Tåg kan innebära en längre räckvidd än personbil (och buss).
- Kvinnor använder kollektivtrafik i högre grad än män.
- Kollektivtrafiken har bättre förutsättningar att skapa en mer klimatvänlig regionförstoring.

## 5.2 Arbetsmarknadsförstoring och jämställdhet

Regionförstoring och jämställdhet har ett komplicerat förhållande. I korthet visar statistiken för det första att kvinnor i genomsnitt pendlar kortare än män och för det andra att de har mindre att vinna ekonomiskt på en arbetsmarknadsförstoring. Det är dock viktigt att studera dessa övergripande observationer närmare.

Trafikanalys (2020) visar i sin uppföljning av de transportpolitiska målen att andelen kvinnliga pendlare sjunker med avståndet, se Figur 6.



Figur 6. Andelen kvinnor bland pendlarna sjunker med avståndet. Källa: Trafikanalys 2020

Sandow (2011) visar att män och kvinnor har samma genomsnittliga pendlingstid, men att mäns pendlingslängd är längre, se Tabell 5.

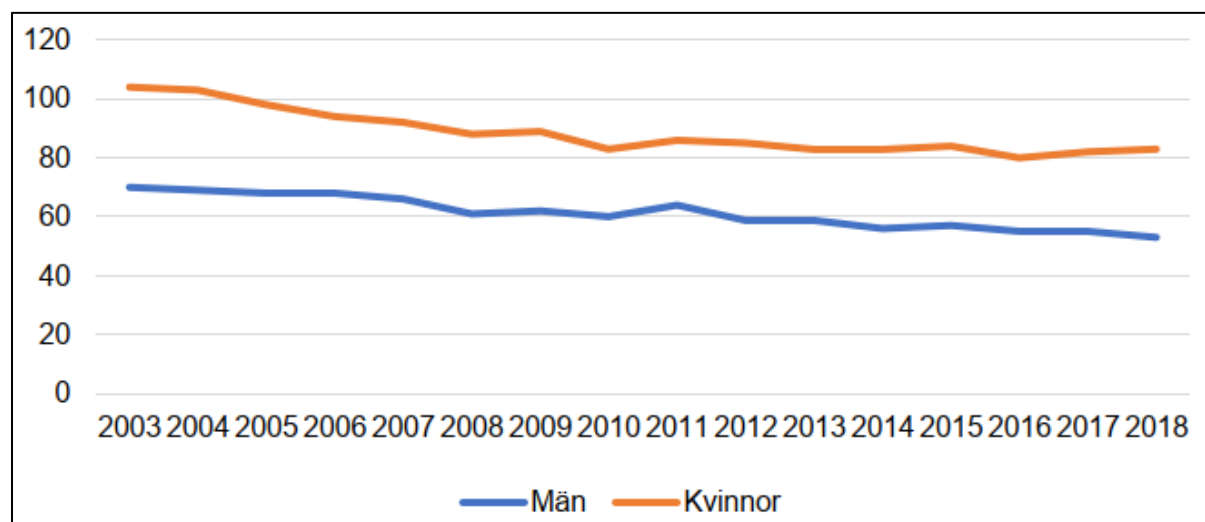
Tabell 5. Män pendlar längre sträcka på samma tid som kvinnor. Källa: Sandow 2011

	Genomsnittlig pendlingstid enkel resa (minuter)	Genomsnittlig pendlingslängd (kilometer)
<b>Kvinnor</b>	27	13,7
<b>Män</b>	27	19,1

Statistiska Centralbyrån (2012) visar snarlika siffror, men där är kvinnors pendlingstid 28 minuter och mäns 30 minuter. En viktig förklaring till mäns längre pendlingssträcka är att kvinnor i högre grad använder kollektivtrafik, vilken typiskt har lägre hastighet än personbilen på förhållandevis korta sträckor. Dessutom använder männen bilen för längre pendlingsresor. År 2010 pendlade 72 % av männen 57 % av kvinnorna med bil. Männen reser cirka 27 minuter och kvinnor knappt 20 minuter med bil (Statistiska Centralbyrån 2012).

Skillnaden är alltså till stor del beroende på att kvinnors resa går långsammare än männens. På samma restid når kvinnor ungefär 70 % av den sträcka som männen når (Sweco bearbetning av Sandow 2011). Gil Solás (2013) visar att resorna mellan 1994/95 och 2005/06 blivit något mer jämställda och att kvinnor långsamt närmat sig männen avseende deras räckvidd, förflyttningshastighet och bilanvändning. Skillnaderna består dock. Medlingsinstitutet (2018) visar att männens pendlingsavstånd år 2016 (fågelvägen) var i genomsnitt 15,4 km och kvinnors 11,8 km.

Det syns konkret i att kvinnors lokala arbetsmarknad i genomsnitt är mindre än männens. Skillnaden är betydande, mäns arbetsmarknad är nästan 60 % större än kvinnors. Annorlunda uttryckt har kvinnor fler lokala arbetsmarknadsregioner, se Figur 7. Följaktligen har män större valmöjligheter och i grunden bättre förutsättningar på arbetsmarknaden. Eftersom kvinnor har en högre utbildning än män<sup>6</sup> och pendlingssträckan tenderar att öka med högre utbildning är skillnaden än mer markant.



Figur 7. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor 2003–2018. Källa: Trafikanalys 2020, data SCB

Det finns ett positivt samband mellan lönenivå och regionstorlek. Johansson och Claesson (2015) visar exempelvis att lönenivån ökar med 3,5 % i en dubbelt så stor arbetsmarknadsregion. Det hänger

<sup>6</sup> Cirka 40 % av kvinnorna i Sverige har eftergymnasial utbildning, att jämföra med ungefär 32 % av männen. Källa: Statistiska Centralbyrån (2020).



samman med exempelvis att matchningen på arbetsmarknaden fungerar bättre samt att produktiviteten typiskt är högre i en större region. Se även kapitel 3.

Andersson och Larsson (2019) bekräftar det positiva sambandet mellan lönenivå och regionstorlek och visar att den genomsnittliga lönenivån ökar från cirka 280 000 kr per sysselsatt i de minsta arbetsmarknadsregionerna till ungefär 360 000 kr per år i de största. De kommer dock fram till att sambandet är dubbelt så starkt för män som för kvinnor. Sambandet mellan regionstorlek och lönenivå är även svagare för högutbildade kvinnor. Författarna förklarar skillnaderna:

*En sannolik förklaring till att kvinnor har en lägre "urban lönepremie" är att de i större utsträckning är verksamma i branscher eller yrken som inte uppvisar samma fördelar av stora regioner som de branscher eller yrken som män är verksamma i. Kvinnor är oftare anställda i offentlig sektor, som t.ex. vård och omsorg, och dessa branscher är relativt jämnt spridda i geografien och har dessutom en låg lönespridning mellan olika orter. Detta innebär att det lönar sig mindre att t.ex. pendla till en större stad vilket i sin tur innebär lägre incitament för pendling. Det kan också ha att göra med att kvinnor är mindre pendlingsbenägna än män, och därmed inte lika sannolika att utnyttja de fördelar som en lokalisering i en stor region för med sig. (Andersson och Larsson 2019 sid 125)*

Medlingsinstitutet (2018) bekräftar slutsatserna och menar att den lägre lönespridningen i kvinnodominerade yrken kan vara en delförklaring till att kvinnors kortare arbetsresor. Kostnaden för längre pendling motsvaras inte av en högre lön.

Medlingsinstitutet (2018) visar vidare att löneskillnaderna mellan män och kvinnor<sup>7</sup> ökar kontinuerligt fram till drygt 40 års ålder för att därefter stabilisera sig. Skillnaden i pendlingsavstånd följer samma mönster, men ökar kraftigare i början av karriären för att plana ut något tidigare. Det verkar finnas en positiv samvariation så att ökad skillnad i lön och pendlingsavstånd följs åt. Däremot finns det svaga belägg för att födsel av barn påverkar mönstret, vilket kan bero på att beslut om pendling fattas före första barnet (Medlingsinstitutet 2018 sid 29).

Vad som kompletterar och möjligen motsäger den sistnämnda slutsatsen är att kvinnor i högre grad än män arbetar deltid (se Tabell 6). Medlingsinstitutet (2018) konstaterar att en högre andel deltidsarbetande i en sektor är förknippat med kortare pendlingsavstånd. Organisationen förklarar detta på ett sätt som påminner om resonemanget i avsnitt 3.3, att de som arbetar deltid vill minska pendlingstiden eller "pendlingskostnaden" då den blir stor i jämförelse med nivån på inkomsten och arbetstiden.

Tabell 6. Andel deltidsarbetande efter kön och sektor. Källa: Medlingsinstitutet 2018

	<b>Män</b>	<b>Kvinnor</b>	<b>Totalt</b>
Hela arbetsmarknaden	11,8	37,0	24,4
Arbetare privat sektor	13,1	49,0	25,5
Tjänstemän privat sektor	5,8	20,7	12,3
Kommuner	28,1	44,8	41,0
Landsting	18,4	39,6	35,0
Staten	8,2	16,5	12,6

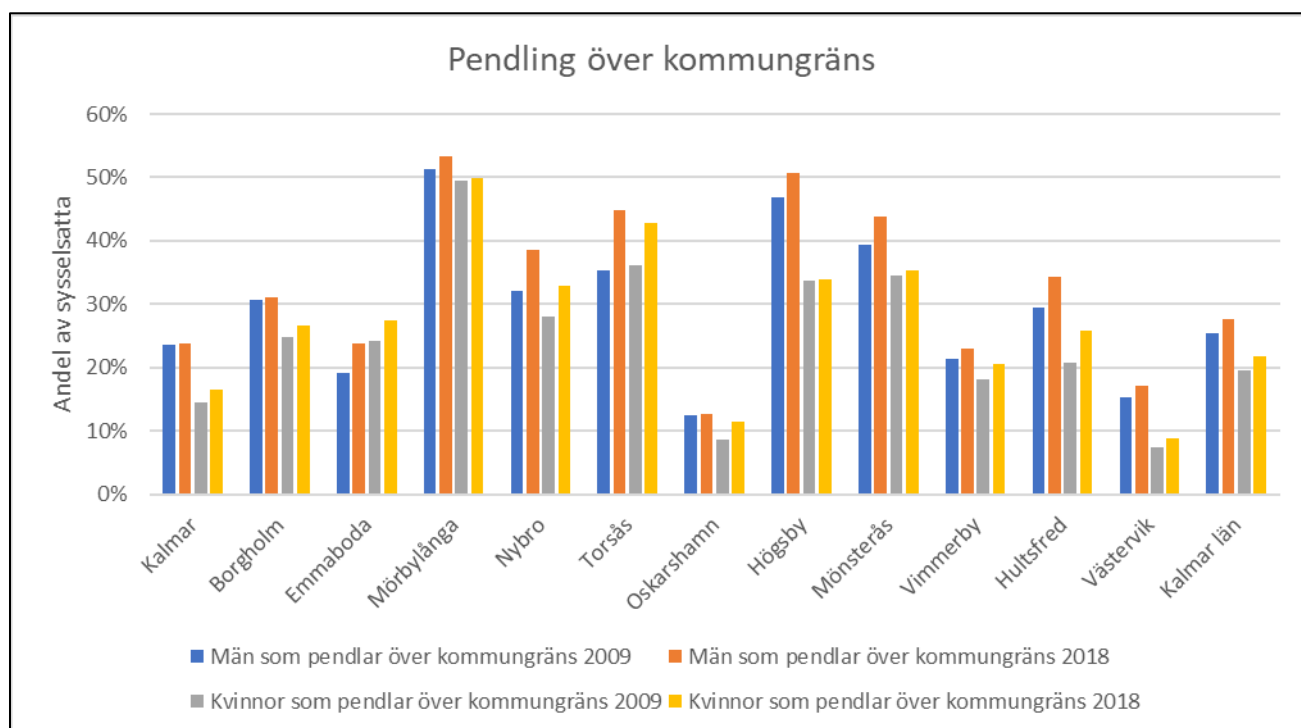
Medlingsinstitutet (2018) visar också att löneskillnaden mellan män och kvinnor ökar med pendlingsavståndet. Sambandet visar att lönen efter ytterligare en mils pendling är högre för båda

<sup>7</sup> Medlingsinstitutet redovisar årligen skillnaderna mellan mäns och kvinnors löner.

könen, men varierar i storlek. Männerna har efter ytterligare en mils pendling 0,54 procent högre lön. För kvinnorna är motsvarande siffra 0,13 procent.

En naturlig slutsats av ovanstående är att arbetsmarknadsförstoring som sker på långa avstånd, exempelvis genom att integrera Kalmars lokala arbetsmarknadsregion med någon av regionerna i norra delen av länet, sannolikt gynnar män mer än kvinnor.

I Figur 8 visas pendling över kommungräns för män och kvinnor år 2009 och 2018 fördelat per kommun. Pendling över kommungräns används som en indikator på arbetsmarknadens storlek för män respektive kvinnor. Det är värt att påminna om att lång pendling inte är ett självändamål.



Figur 8. Utveckling av pendling över kommungräns för män och kvinnor år 2009 respektive 2018. Jämförelsen avser nattbefolkning, det vill säga var människor bor. Data: SCB/Region Kalmar län

Av Figur 8 framgår ett antal observationer och slutsatser:

- Pendlingen över kommungräns har ökat i länet som helhet och i de flesta kommuner. Det innebär att det ömsesidiga beroendet mellan kommuner har ökat. Undantagen är Kalmar kommun och Ölandskommunerna, vilka har blivit mer självförsörjande på arbetskraft.
- Det är vanligast att män i högre grad pendlar över kommungräns än kvinnor. Skillnaden är sex procentenheter för Kalmar län. Undantaget är Emmaboda, vilket sannolikt beror på näringslivsstrukturen i kommunen.
- Att en större andel män pendlar över kommungräns indikerar att kvinnorna i Kalmar län inte har lika stora arbetsmarknadsregioner som män.
- Skillnaden mellan andelen män och kvinnor som pendlar över kommungräns är störst i Högsby, Hultsfred, Mönsterås och Västervik. Det kan innebära att satsningar på kollektivtrafikförbindelser från dessa kommuner till grannkommunerna har en potential att ge ett särskilt stort bidrag till en fördjupning av arbetsmarknadsregionerna.
- Mellan 2009 och 2018 ökade andelen kvinnor som pendlar över kommungräns relativt mer än andelen män. Antalet kvinnor som pendlar över kommungräns ökade med 21 % och antalet män med 19 %. Det indikerar att pendlingsmönstren blir successivt mer jämställda,

men att utvecklingen går långsamt. Med nuvarande takt skulle det ta ungefär 200 år innan lika många kvinnor som män pendlar över kommungräns i Kalmar län.

### 5.3 Arbetsmarknadsförstoring och jämlikhet

Jämlikhet innebär att alla människor har samma värde och därmed bland annat att ingen diskriminering får ske utifrån exempelvis etnicitet, sexualitet eller religion. Detta avsnitt fokuserar enbart på två aspekter, utbildningsnivå och lön. Anledningen är att dessa har en tydlig koppling till regionförstoring.

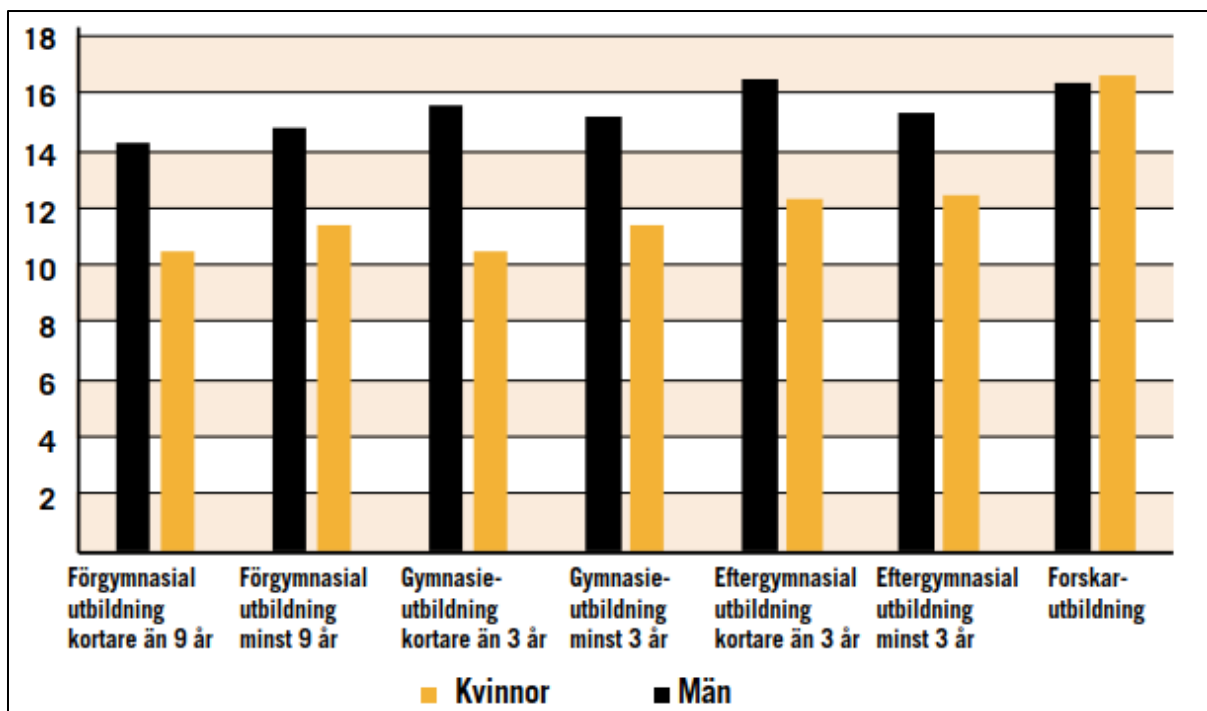
I avsnittet konstateras att människor med högre lön respektive högre utbildning tenderar att pendla längre och därmed dra mer nytta av arbetsmarknadsförstoring. Det är viktigt att betona att detta inte är ett problem i sig. Specialiserad arbetskraft får en lönepremie och kan spela en viktig roll för verksamheter. Den viktiga slutsatsen är i stället att regionförstoring kan ha begränsad effekt för exempelvis grupper som har en svag position på arbetsmarknaden.

Medlingsinstitutet (2018) visar att det finns ett stabilt samband mellan lönenivå och pendlingsavstånd för samtliga sektorer i samhället, se Tabell 7. Tabellen visar även skillnader mellan olika grupper och sektorer och tar även upp skillnader mellan kön (se vidare avsnitt 5.2). Kommunalt anställda kvinnor med låga löner pendlar i genomsnitt 7,2 km (fågelvägen) medan män i statlig sektor med de högsta lönerna i genomsnitt pendlar över 20 km.

Tabell 7. Genomsnittligt pendlingsavstånd enkel resa i kilometer (fågelvägen) efter kön och sektor 2016. Källa: Medlingsinstitutet 2018 sid 33

Löneintervall kronor	Hela ekonomin		Arbetare i privat sektor		Tjänstemän i Privat sektor		Kommuner		Landsting		Staten	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
0–25 700	10,9	13,1	12,1	13,5	13,3	13,3	7,2	8,6	12,5	12,4	15,0	20,1
25 700–30 000	10,8	14,2	11,2	14,2	12,9	15,5	8,2	11,2	12,4	14,0	14,7	15,9
30 000–37 000	11,9	15,5	11,7	16,3	13,1	14,9	9,7	12,6	13,2	15,9	15,1	17,4
37 000–47 800	14,0	17,3	14,3	18,5	14,3	17,1	11,1	13,3	14,6	17,0	17,4	19,6
47 800–	15,3	18,6	16,2	19,1	15,0	18,6	15,2	17,7	15,5	16,1	16,9	20,2

En viktig förklaring till de högre lönerna är utbildningsnivån, vilken också samvarierar med pendlingsavståndet, se Figur 9. Andersson och Larsson (2019) visar följaktligen att sambandet mellan löner och regionstorlek är betydligt starkare för arbetskraft med lång utbildning.



Figur 9. Pendlingsavstånd (kilometer enkel resa, fågelvägen) för män och kvinnor med olika utbildningsnivå. Källa: Medlingsinstitutet 2018 sid 30

Sammantaget finns ett ömsesidigt förstärkande samband mellan utbildningsnivå, specialisering, lön och pendlingsavstånd. Arbetsmarknadsförstoring ökar möjligheten för arbetstagare att hitta en anställning som motsvarar ens kvalifikationer och för verksamheter att hitta arbetskraft med rätt kompetens. Effekten är särskilt viktig för arbetskraft med lång utbildning, eftersom en lång utbildning ofta är förknippad med en starkare specialisering (Andersson och Larsson 2019). Specialiseringen kan innebära ett behov av att pendla längre för att hitta den aktuella typen av arbete.

Det är samtidigt viktigt att betona att ökad tillgänglighet kan spela en viktig roll för svagare grupper på arbetsmarknaden, även om denna tillgänglighetsförbättring primärt sker på avstånd närmare den regionala kärnan eller tillväxtmotorn. Detta fördjupas nedan i avsnitt 5.4.

#### 5.4 Ökande kostnad och avtagande nytta för arbetsmarknadsförstoring

Fördelarna med arbetsmarknadsförstoring är större ju närmare kärnan som förtätningen sker. Det beror på att de positiva effekterna som exempelvis bättre matchning på arbetsmarknaden och agglomerations- eller klustereffekter för näringslivet blir starkare när avståndet är kortare. Det beror till stor del av pendlingsbenägenheten, med få människor som är beredda att pendla längre än 45 minuters resa (se avsnitt 3.2). Denna beror i sin tur på "pendlingsekvationen" (se avsnitt 3.3) där nyttan av längre pendling skiljer sig mellan grupper.

Andersson (2013) visar att nyttan av regionförstoring är högre ju närmare regionens kärna som förtätningen sker. Produktiviteten ökar med cirka 4–5 % när antalet människor som kan nå (regionstorleken) fördubblas inom 40 minuters restid.<sup>8</sup> Dubblas befolkningstätheten inom 40–80 minuters restid ökar produktiviteten med 1–2 %. Vid längre restider saknas ett samband.

Anledningen att nyttan blir större på korta avstånd är att fler människor då inkluderas i arbetsmarknadsregionen. Många människor kan acceptera att pendla upp till 40–45 minuter, men

<sup>8</sup> Avser restid med bil.

längre pendling är inte realistisk för alla. Även andra typer av samspel som är viktiga för den regionala utvecklingen, till exempel samarbete mellan företag respektive mellan universitet och offentliga och privata verksamheter underlättas när avstånden är korta.

Andersson och Larsson (2019) visar att en viktig förklaring till sambandet mellan löner och regionstorlek är att mer produktiva verksamheter och mer välutbildad arbetskraft i högre grad föredrar att lokalisera sig i större och tätare regioner. De har helt enkelt större nytta av en tätare/större region och har dessutom de ekonomiska förutsättningarna att välja en sådan region. Som en följd har täta regioner ofta ett större inslag av kunskapsintensiva verksamheter och välutbildad arbetskraft jämfört med glesare regioner.

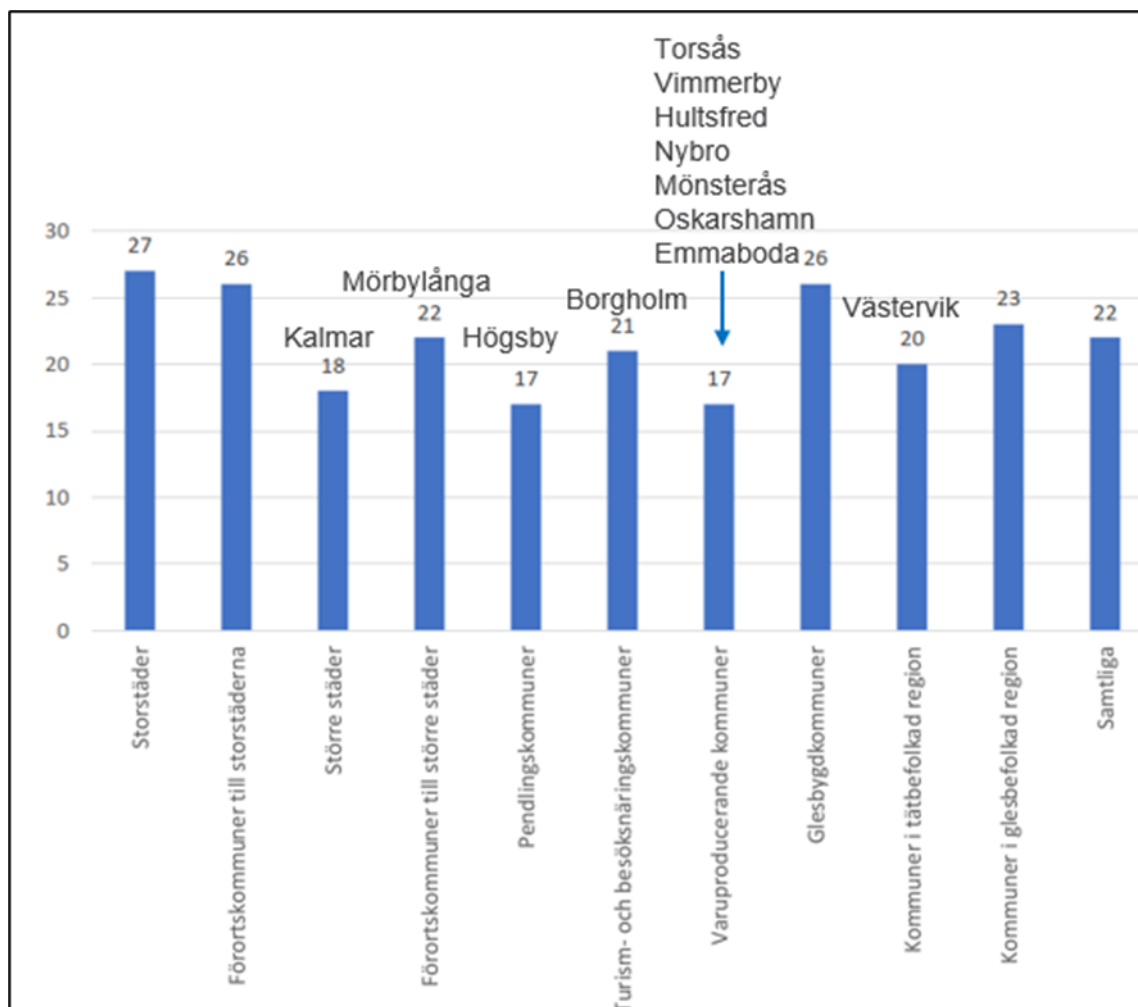
Nyttan av regionförstoring skiljer sig åt mellan branscher. Sweco (2015) har sammanställt forskning om sambandet mellan regionstorlek och produktivitet som visar att kunskapsintensiva tjänstenärningar kan ha flera gånger större nytta av en större region, se Tabell 8.

Tabell 8. Produktivitetsökning vid en fördubbling av regionstorleken. Resultat från forskning. Sammanställning: Sweco 2015

Ökning av produktiviteten vid en fördubbling av regionstorleken	Källa
5 – 11 %	Rosenthal & Strange (2004)
4 %	Rice, Venables och Pattachini (2006)
4,3 % <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tillverkning: 2,1 %</li> <li>○ Konsumenttjänster: 2,4 %</li> <li>○ Företagstjänster: 8,3 %</li> </ul>	Graham m fl (2009)
5,8 % <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Industri: 4 %</li> <li>○ Service: 14,8 %</li> </ul>	Melo (2009)
4,5 %	Ciccone (2002)

En naturlig konsekvens av ovanstående är bland annat att olika typer av kommuner uppvisar varierande benägenhet att pendla. Flera myndigheter använder en indelning av kommuner i kommungrupper beroende på deras geografi, näringslivsstruktur och funktionella samspel med omlandet. Många av Kalmar läns kommuner tillhör kommungruppen ”varuproducerande kommuner”, där pendlingstiden är relativt kort, se Figur 10.<sup>9</sup> Det indikerar en viss utmaning när det gäller att skapa långväga arbetsmarknadsförstoring.

<sup>9</sup> Senare kommungruppsindelningar ser delvis annorlunda ut.



Figur 10. Restid i minuter för arbets- tjänste- och skolresor i olika typer av kommuner. Källa: Andersson och Larsson 2019 refererar den nationella resvaneundersökningen, Sweco komplettering med kommuner.

Att långväga arbetsmarknadsförstoring kan vara mindre värdefull innebär inte att *ökad tillgänglighet* saknar betydelse. Trafikanalys (2017) konstaterar att *ökad tillgänglighet* har större betydelse för sysselsättningen i glesare regioner, i undersysselsatta grupper och grupper med lägre utbildning. Myndighetens förklaring är i linje med "pendlingsekvationen" från avsnitt 3.3. Resupoffringen utgör en större andel av lönen för personer med låga löner, vilket ofta samvarierar med en låg utbildningsnivå. Incitamenten att ta ett arbete som medför höga resekostnader blir svagare för en lågutbildad jämfört med en högutbildad. Om reskostnaderna minskar genom ökad tillgänglighet kan fler ta ett jobb som annars inte hade accepterats.

En ytterligare aspekt är att det krävs relativt omfattande och kostsamma investeringar för att reducera restiden i sådan omfattning att regioner med långa avstånd mellan kärnorna knyts samman.

Att infrastruktur för långväga arbetsmarknadsförstoring är kostsam är en utmaning i sig, men ytterligare utmanande är att den samhällsekonomiska lönsamheten för sådana projekt ofta är låg. Det beror på att den gränsöverskridande trafiken är förhållandevis liten. De funktionella geografierna styr trafiken mot de regionala kärnorna och den samhällsekonomiska lönsamheten är ofta starkt beroende av trafikflödena. Detta kan ge upphov till ett slags moment 22, där de investeringar som är nödvändiga för att underlätta resande och transporter samtidigt inte kan hävda sig i konkurrensen med andra investeringar.

## 6. TILLVÄXTMOTORER AV BETYDELSE FÖR KALMAR LÄN – EN ÖVERSIKT

*Detta kapitel handlar om*

I detta kapitel identifieras tillväxtmotorer både inom och utanför Kalmar län. Tillväxtmotorerna beskrivs översiktligt och likaså det övergripande samspelet med deras omland.

*Slutsatser och rekommendationer*

- De identifierade tillväxtmotorerna uppvisar över lag en god utveckling relativt riket i stort. Den goda utvecklingen kan nås på olika sätt, exempelvis genom tillväxt i befolkning, sysselsättning eller produktivitet.
- Den enda tillväxtmotorn i Kalmar län är Kalmar kommun.
- Mönstret runt Kalmar kommun känns igen från andra regioner och tillväxtmotorer. Tillväxtmotorn utvecklas starkare än omlandet, men hur stora skillnaderna är varierar och beror bland annat av samspelet, fysiska strukturer och näringsliv. Typiskt ökar koncentrationen av arbetstillfällen mer i tillväxtmotorn än befolkningen.
- Regional utveckling är inte något nollsummespel inom arbetsmarknadsregionen. Invånare och verksamheter vinner på att regionen växer. Problemen uppstår när de administrativa gränserna inte följer med, när exempelvis skattekraften sjunker i en kommun på grund av utflyttning till den närliggande tillväxtmotorn. Det kan också finnas människor som påverkas negativt av att exempelvis service koncentreras till tillväxtmotorn. I många fall skulle sådan service ändå inte överleva i kommunen med det begränsade underlaget. Som exempel skulle inte Nybro utvecklas starkare om det går sämre för tillväxtmotorn Kalmar, tvärtom.

### 6.1 Tillväxtmotorer och deras utveckling

Arbetet har genomförts med en ansats att följande tillväxtmotorer har betydelse för Kalmar län:

- Kalmar kommun
- Växjö kommun
- Karlskrona kommun
- Linköping kommun
- Norrköping kommun
- Jönköping kommun
- Malmö kommun
- Stockholm kommun.<sup>10</sup>

Dessutom har Halmstad och Kristianstad inkluderats, mer för jämförelsen än för att de bedöms ha någon större påverkan på Kalmar län (vilket bekräftas senare i rapporten).

För att belysa tillväxtmotorernas status och utveckling utvecklats används fem indikatorer:

- *Attraktiviteten* speglas av befolkningsutvecklingen under perioden 2010–2020.
- *Dynamiken* visas med tillväxten i arbetstillfällen mellan 2008 och 2018.
- *Produktiviteten* visas med lönesumman per arbetstillfälle samt dess utveckling 2009–2019.
- *Kapaciteten* är ett samlingsbegrepp för skattekraft och konsumtionsförmåga och beskrivs som utvecklingen av den totala lönesumman i kommunen under perioden 2009–19.
- *Kompetensen* illustreras av andelen av invånarna mellan 16 och 74 år med eftergymnasial utbildning samt tillväxten mellan åren 2009 och 2019.

---

<sup>10</sup> Stockholm ingår i kapitel 8, men ingår ej i jämförelserna i detta kapitel då kommunens och regionens storlek samt funktionen som huvudstadsregion ger en särställning i landet.

En indikator syftar just till att ge en indikation och ingen heltäckande bild. Exempelvis är det relevant att studera antalet invånare med högre utbildning, men kompetens har ett betydligt bredare innehåll. Indikatorerna relateras till rikets utveckling (Tabell 9).

Tabell 9. Utveckling av de studerade tillväxtmotorerna. Grön markering innebär en starkare utveckling och/eller bättre värde än Sverige som helhet. Data: Statistiska Centralbyrån

	Attraktivitet	Dynamik	Produktivitet		Kapacitet	Kompetens	
	Utveckling befolkning 2010-20	Utveckling arbetstillfällen 2008-18	Lönesumma/ arbetstillfälle	Utveckling lönesumma/ arbetstillfälle 2009-19	Utveckling total lönesumma 2009-19	Utbildningsnivå, andel av befolkning 16-74 år med eftergymnasial utbildning	Ökning av antal med eftergymnasial utbildning 2009-19
Linköping	12%	20%	244 391	30%	53%	48%	28%
Norrköping	10%	16%	221 144	28%	52%	34%	33%
Jönköping	12%	18%	223 274	33%	52%	39%	31%
Växjö	14%	14%	220 277	35%	50%	42%	27%
Kalmar	12%	15%	222 477	38%	50%	40%	24%
Karlskrona	4%	6%	241 546	37%	41%	40%	24%
Kristianstad	8%	12%	211 634	32%	45%	34%	22%
Halmstad	13%	15%	218 720	34%	51%	37%	28%
Malmö	16%	22%	242 117	35%	64%	45%	37%
Sverige	10%	13%	231 829	33%	50%	38%	29%

I princip alla studerade tillväxtmotorer har en starkare utveckling än riket för samtliga indikatorer. Kristianstad utmärker sig dock med en svagare utveckling. Även Karlskrona har en betydligt svagare utveckling när det gäller befolkning och arbetstillfällen.

Det framgår samtidigt att inte alla tillväxtmotorer utvecklas lika starkt på alla indikatorer. Det beror på en stor mängd bakomliggande faktorer som exempelvis näringslivsstruktur, andelen studenter och samspelet med omkringliggande kommuner. Just samspelet med omlandet är centralt för att förstå en tillväxtmotor, vilket framgår av definitionen på begreppet (se kapitel 3.1). I Tabell 10 visas utvecklingen av tillväxtmotorerna i relation till deras lokala arbetsmarknadsregioner som helhet.

Tabell 10. Utveckling av befolkning och arbetstillfällen i tillväxtmotorerna respektive deras lokala arbetsmarknadsregioner. Gröna rutor visar att LA-regionen utvecklats starkare än riket. I Bilaga 3 beskrivs vilka kommuner som ingår i respektive LA-region. Data: Statistiska Centralbyrån

	Befolkning (2010–20)			Arbetstillfällen (2008–18)		
	Tillväxtmotor	Övriga LA-regionen	LA-region totalt	Tillväxtmotor	Övriga LA-regionen	LA-region totalt
Linköping	12 %	4 %	9 %	20%	3 %	14%
Norrköping	10 %	4 %	9 %	16 %	3 %	13 %
Jönköping	12 %	8 %	10 %	18%	3 %	12%
Växjö	14 %	5 %	11 %	14%	- 1 %	9%
Kalmar	12 %	4 %	8 %	15%	0 %	8%
Karlskrona	4 %	4 %	4 %	6%	- 6 %	2%
Kristianstad (-Hässleholm)	8 %	5 %	6 %	12%	0 %	6%
Halmstad	13 %	9 %	12 %	15%	3 %	12%
Malmö (-Lund)	16 %	11 %	13 %	22 %	10 %	14 %
Sverige	10%			13%		



Tabell 10 visar bland annat följande:

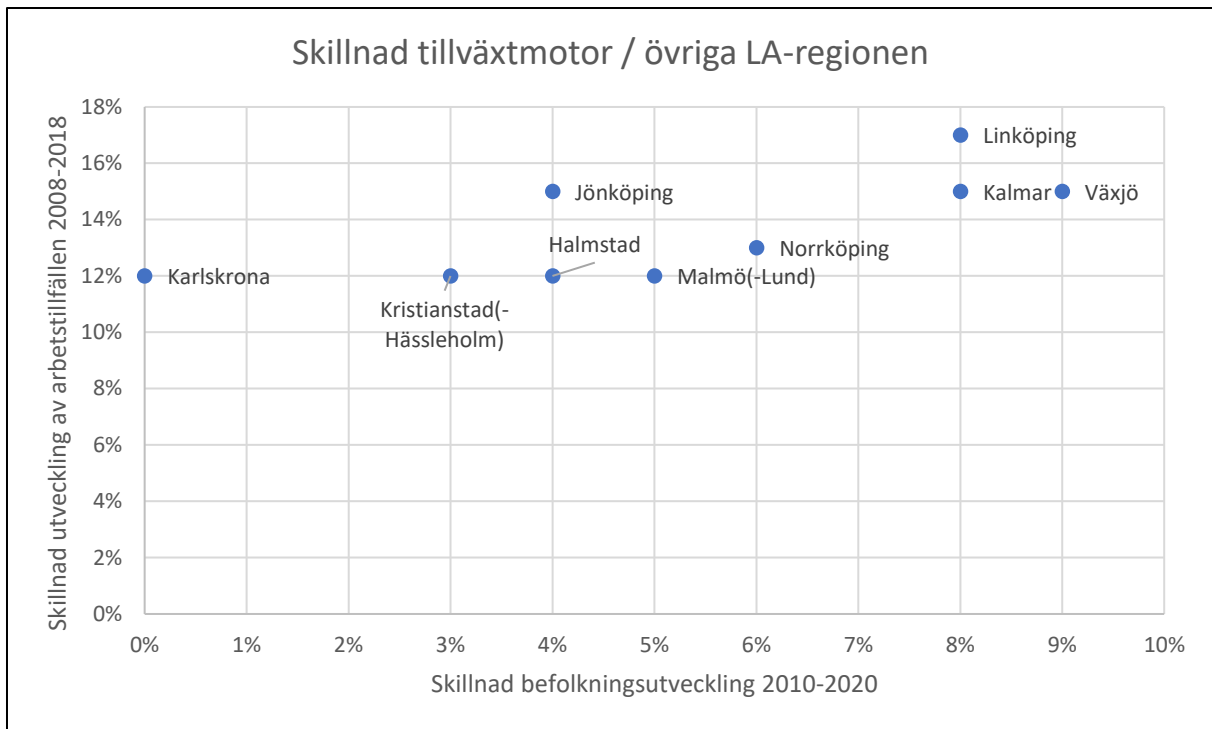
- Tillväxtmotorerna har en starkare utveckling av befolkningsutveckling än sina lokala arbetsmarknadsregioner i helhet. Det gäller samtliga tillväxtmotorer utom Karlskrona.
- Alla tillväxtmotorer uppvisar en högre tillväxt i arbetstillfällena än respektive lokala arbetsmarknadsregion.
- Detta innebär i sin tur att de studerade tillväxtmotorerna är mer attraktiva än sitt omland både som bostadskommun och som arbetskommun.

Stockholm-Solna lokala arbetsmarknad uppvisar ett delvis annorlunda mönster. Övriga delen av arbetsmarknadsregionen har haft en starkare utveckling av befolkningen. Det gäller dock inte avseende arbetstillfällena. Höga bostadspriser i Stockholms kommun gör att människor väljer att bosätta sig i grannkommuner och pendla till arbetena. De betalar med andra ord för ett mer prisvärt boende med pendlingsuppoffringen. Det bygger i sin tur på att infrastruktur och kommunikationer är tillräckligt bra och innebär ofta behov av ökade investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik för att hantera trafikströmmar.

Däremot är skillnaden olika stor mellan tillväxtmotorerna och deras omland. Det kan delvis vara en följd av hur stor del av den lokala arbetsmarknadsregionen som tillväxtmotorn utgör och hur starka övriga kommuner är, men kan också bero av hur väl samspelet med omlandet fungerar. Figur 11 illustrerar bland annat att Karlskrona LA-region, som också inkluderar Ronneby kommun, fungerar som en gemensam bostadsmarknad medan tillväxten av arbetstillfällena framför allt sker i Karlskrona.

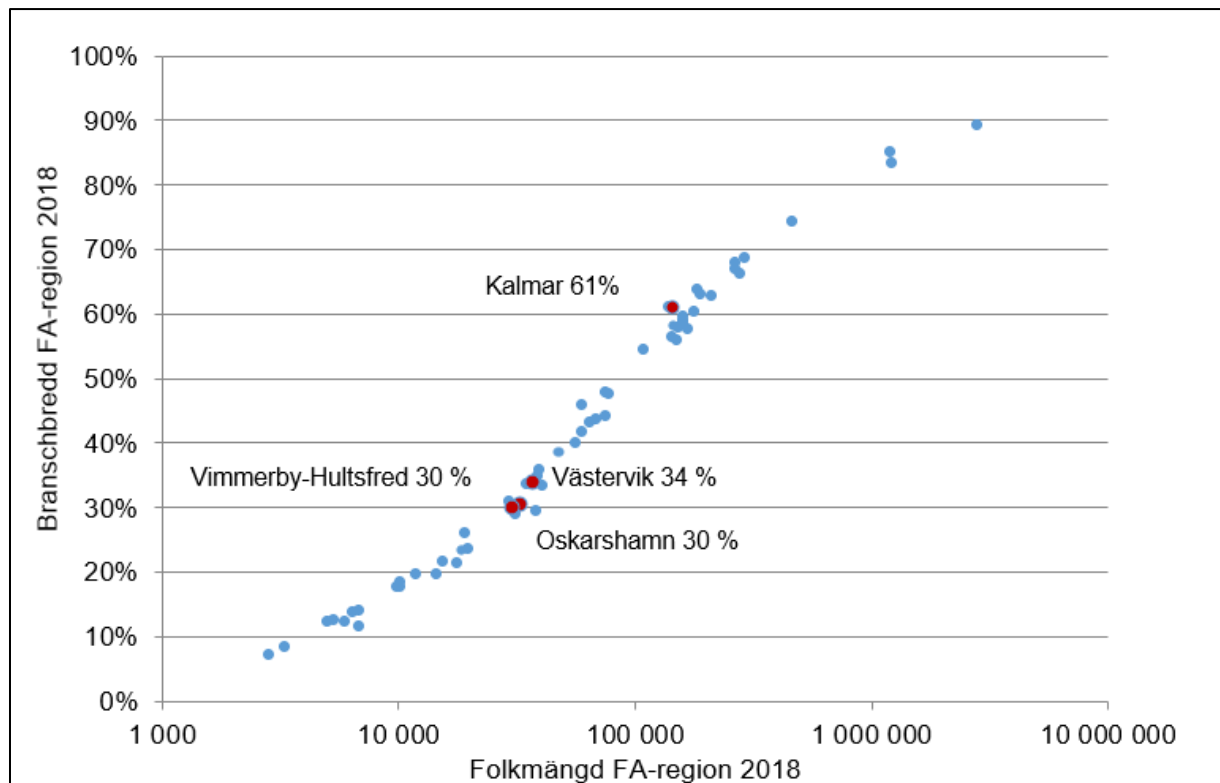
Växjö, Linköping och Kalmar uppvisar de största skillnaderna mot övriga delar av sina lokala arbetsmarknadsregioner både avseende befolkning och arbetstillfällena. Det tyder på att Kalmar kommun dels är mycket betydelsefull för sin LA-region, dels att spridningseffekterna är förhållandevis begränsade. Det sistnämnda kan exempelvis bero på att det finns en god tillgång till attraktiva boenden till rimliga priser i tillväxtmotorerna och att människor därför inte flyttar ut till grannkommunerna och byter pendlingstid mot mer prisvärt boende. Sweco (2020) konstaterar att bostadsbyggandet har ökat kraftigt i Kalmar kommun under de senaste åren. Under perioden 2008–2018 har det färdigställts 4,6 lägenheter per 1 000 invånare i Kalmar. Det är betydligt fler än i Halmstad, Karlskrona och Kristianstad och riket som helhet.

I Kalmar kommuns fall kan den stora skillnaden med omlandet avseende arbetstillfällena också bero på skillnaderna i näringslivsstruktur. Kalmar kommun har en hög andel tjänstenärings. Dessa utvecklas ofta genom att både produktionsvolym och sysselsättning ökar. Övriga delen av den lokala arbetsmarknadsregionen är förhållandevis industritung, vilket innebär att produktionsvolymen typiskt ökar med hjälp av ökad automatisering och kapacitetsutnyttjande av maskiner och därmed ger små effekter på sysselsättningen.



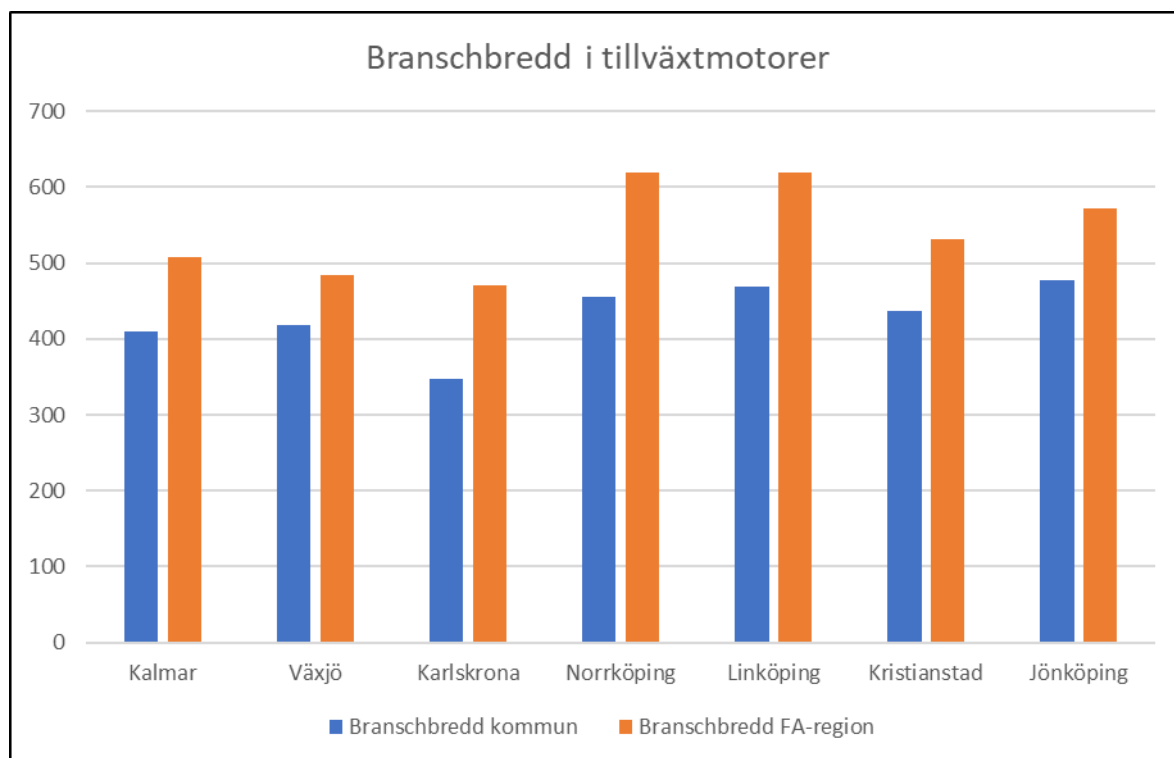
Figur 11. Punkterna visar hur mycket starkare utveckling de olika tillväxtmotorerna har relativt sin lokala arbetsmarknadsregion. Data: Statistiska Centralbyrån

Tillväxtmotorerna verkar i symbios med sina respektive lokala arbetsmarknadsregioner. Ju större region räknat som befolkningsmängd, desto fler branscher (se Figur 12). Som konstaterats i kapitel 3 gör det regionen mindre sårbar och skapar förutsättningar för innovation.



Figur 12. Branschbredden, det vill säga andelen näringsgrenar i regionen i relation till det totala antalet branscher i riket (cirka 830), samvarierar starkt med befolkningsmängden. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Även om tillväxtmotorerna typiskt har en stor branschbredd jämfört med andra kommuner så tillför omgivande kommuner ytterligare branscher, se Figur 13. En större region får *fler och kompletterande* branscher. Effekten är störst för omgivande kommuner, men gynnar även tillväxtmotorn.



Figur 13. Branschbredden i tillväxtmotorerna respektive deras funktionella analys-regioner (FA-regioner). I Sverige finns totalt cirka 830 olika branscher. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

## 6.2 Tillväxtmotorer inom Kalmar län

Finns det fler tillväxtmotorer inom Kalmar län än Kalmar kommun? I detta avsnitt besvaras frågan genom att nyttja samma indikatorer som ovan, se Tabell 11.

Tabell 11. Utveckling av de studerade tillväxtmotorerna. Grön markering innebär en starkare utveckling och/eller bättre värde än Sverige som helhet. Data: Statistiska Centralbyrån

	Attraktivitet	Dynamik	Produktivitet		Kapacitet	Kompetens	
	Befolkning (2010-20)	Utveckling arbetstillfällen 2008-18	Lönesumma/ arbetstillfälle	Utveckling lönesumma/ arbetstillfälle 2009-19	Utveckling total lönesumma 2009-19	Utbildningsnivå, andel av befolkning 16-74 år med eftergymnasial utbildning	Ökning av antal med eftergymnasial utbildning 2009-19
<b>Kalmar</b>	12%	15%	222 477	38%	50%	40%	24%
<b>Mörbylånga</b>	10%	15%	177 548	56%	44%	36%	34%
Torsås	3%	-13%	200 926	24%	32%	25%	28%
Borgholm	1%	8%	147 649	43%	34%	28%	21%
Emmaboda	2%	-4%	236 279	29%	25%	24%	19%
Nybro	3%	-4%	216 947	33%	35%	25%	26%
Oskarshamn	4%	1%	239 269	27%	30%	27%	20%
Högsby	-1%	0%	191 944	42%	26%	20%	23%
Mönsterås	3%	0%	223 757	34%	31%	24%	22%
Västervik	1%	0%	209 459	31%	33%	29%	20%
Vimmerby	1%	4%	209 558	40%	35%	23%	24%
Hultsfred	3%	-1%	215 408	49%	35%	21%	22%
Sverige	10%	13%	231 829	33%	50%	38%	29%

Det är få kommuner i Kalmar län som har en starkare utveckling än Sverige i stort. Kalmar kommun och Mörbylånga utmärker sig genom att ha en starkare utveckling än riket på fyra indikatorer. Detta

är till stor del en följd av att Kalmar kommun och Mörbylånga i hög grad håller på att växa samman, vilket kommer att belysas senare i rapporten.

Många kommuner har haft en starkare produktivitetsutveckling än riket, mätt som lönesumma per arbetstillfälle. Däremot är lönesumman per arbetstillfälle lägre än riksgenomsnittet med undantag för Emmaboda och Oskarshamn. Dessa är präglade av en hög andel tillverkningsindustri med förhållandevis höga löner.

Relationerna mellan Kalmar läns kommuner berörs senare i rapporten, men Tabell 12 visar att tillväxten i de två arbetsmarknadsregionerna längst söderut i hög grad koncentreras till Kalmar kommun och Mörbylånga samt till Oskarshamn. Det ska dock inte tolkas som att tillväxtmotorn Kalmar inte sprider tillväxt, åtminstone inom sin arbetsmarknadsregion. Utvecklingen hade kunnat vara svagare utan tillgängligheten till Kalmar. I grunden måste tillväxtmotorn och grannkommunerna ses i symbios. Omgivande kommuner är bland annat beroende av funktioner och service som finns i Kalmar kommun, medan Kalmar exempelvis är beroende av arbetskraft från grannkommunerna.

Tabell 12. Utvecklingen av befolkning och arbetstillfällen i Kalmars läns kommuner respektive lokala arbetsmarknadsregioner. Data: Statistiska Centralbyrån

	Befolkning (2010–20)		Arbetstillfällen (2008–18, dagbefolkning)	
	Kommun	LA-region	Kommun	LA-region
<b>Kalmar</b>	12 %	8 %	15%	8%
<b>Mörbylånga</b>	10 %		15 %	
<b>Torsås</b>	3 %		- 13 %	
<b>Borgholm</b>	1 %		8 %	
<b>Emmaboda</b>	2 %		- 4 %	
<b>Nybro</b>	3 %		- 4 %	
<b>Oskarshamn</b>	4 %	3 %	1 %	1 %
<b>Mönsterås</b>	3 %		0 %	
<b>Högsby</b>	- 1 %		0 %	
<b>Vimmerby</b>	1 %	2 %	4 %	2 %
<b>Hultsfred</b>	3 %		- 1 %	
<b>Västervik</b>	1 %	1 %	0 %	0 %
<b>Kalmar län</b>	5 %		5 %	
<b>Sverige</b>	10%		13%	

Den ökade koncentrationen till Kalmar kommun är påfallande. Cirka 90 % av jobbtillväxten i Kalmar län under perioden har skett i Kalmar kommun och ungefär 60 % av befolkningstillväxten. Här finns sannolikt en skillnad mellan befolkning och arbetstillfällen. Arbetstillfällen flyttar förmodligen i ganska liten omfattning från övriga länet till Kalmar kommun, även om det saknas data för att bekräfta antagandet. Däremot utgör cirka 70 % av kommunens befolkningsökning inflyttare från andra delar av länet (se avsnitt 7.1. Det innebär inte att Kalmar kommun växer på bekostnad av övriga länet om det är så att människor i stället hade valt att flytta till andra regioner i Sverige. Det kan exempelvis antas vara fallet med studenter som påbörjar högre utbildning.

## 7. TILLVÄXTMOTORN KALMAR KOMMUN

### *Detta kapitel handlar om*

Detta kapitel beskriver Kalmar kommun som tillväxtmotor ur olika aspekter. Vad definierar Kalmar som tillväxtmotor, vad är dess styrkor och vad saknar tillväxtmotorn? Hur långt sträcker sig tillväxtmotorns spridningsförmåga och hur kan samspelet med omlandet utvecklas?

### *Slutsatser och rekommendationer*

- I hela landet syns liknande flyttmönster som för Kalmar kommun. Från den mindre kommunen till den större (Kalmar kommun), från den större till den mycket stora (storstadsregionerna). 70 % av inrikes inflyttning i Kalmar kommun sker från andra delar av länet med en stor majoritet från de närmaste kommunerna. Invånare som flyttar från Kalmar kommun flyttar till grannkommunerna eller till storstadsregionerna. Det finns också ett visst utbyte i båda riktningar med Växjö och Karlskrona.
- Som en följd av inflyttningen är bostadsplaneringen viktig för Kalmar kommun. Det krävs flera olika upplåtelseformer och ett tillräckligt utbud av hyresrätter för att exempelvis yngre människor ska kunna etablera sig på bostadsmarknaden.
- Då kvinnor flyttar mer än män är det centralt att skapa en stor och väl fungerande arbetsmarknad för kvinnor. Detta behov förstärks av den ökande skillnaden i utbildningsnivå mellan män och kvinnor.
- Kalmar kommun skapar tydlig nytta i sin lokala arbetsmarknadsregion. Det är exempelvis endast kommunerna i Kalmars arbetsmarknadsregion som har positiva inrikes flyttnetton. Även i stråket Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn finns ett stort och växande utbyte.
- Det finns en stark och positiv komplementaritet mellan Kalmar kommun och övriga LA-regionen samt en potential för ökat samspel med exempelvis Oskarshamn.
- Kalmar kommuns utveckling måste säkerställas, exempelvis genom att interna trafikproblem eller brist på infrastruktur åtgärdas. Kalmar kommun kan inte spela den viktiga rollen som tillväxtmotor utan rätt förutsättningar.
- Den nytta som Kalmar kommun ger till grannkommunerna sprids däremot inte till norra delen av länet. Den utsträckta geografin skapar hinder för att komma närmare Kalmar. Det innebär en naturlig orientering att försöka utveckla kopplingarna till Linköping och Norrköping. Restiderna är lika långa till dessa som till Kalmar kommun, men de östgötska kommunerna är i grunden starkare som tillväxtmotorer genom sin storlek.
- Det är nödvändigt att utveckla en strategi för norra länsdelen. Konkret kräver kommunerna längst norrut en egen behandling i strukturbildsarbetet. Det är viktigt att inte låta länsgränsen begränsa möjligheterna, utan att arbeta tillsammans med primärt södra delen av Östergötland. Förutsättningarna att integrera norra Kalmar län med Linköping och Norrköping med hjälp av utvecklad infrastruktur är dock förhållandevis ogynnsamma (se kapitel 9), vilket innebär att fokus i strategin måste handla om att stärka kommunerna i sig.

### 7.1 Tillväxtmotorers inflytande

Både Kalmar kommun och tillväxtmotorer utanför länet (se kapitel 8) beskrivs utifrån vilket inflytande de har på Kalmar län. Det görs med följande faktorer eller nyttor:

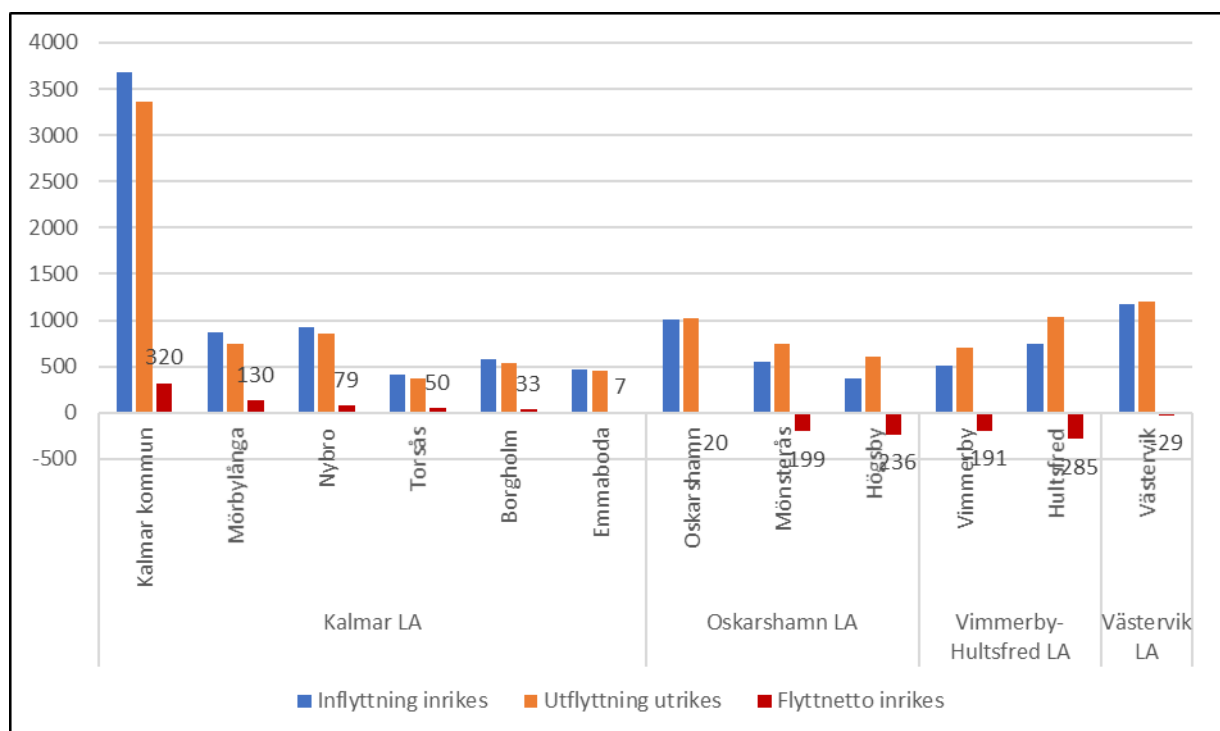
- Skapar sysselsättning för boende i Kalmar län. Beskrivs genom pendlingen från Kalmar län till tillväxtmotorn. Pendlingen sätts i relation till antalet sysselsatta som bor i utpendlingskommunerna (nattbefolkningen).

- Bidrar med kompetens i form av personal till verksamheter i Kalmar län. Beskrivs genom pendlingen till Kalmar län från tillväxtmotorn. Pendlingen sätts i relation till antalet sysselsatta i inpendlingskommunerna (dagbefolkningen).
- Bidrar med nya företag i Kalmar län. Beskrivs med hjälp av statistik över var arbetsställen i Kalmar län har sina huvudkontor.
- Fungerar som leverantör av varor och tjänster. Beskrivs med hjälp av branschbredd och näringslivsstruktur samt så kallade profilbranscher, det vill säga näringsgrenar med en hög koncentration i tillväxtmotorn eller de närliggande kommunerna.
- Utbildning och forskning. Samtliga studerade tillväxtmotorer har högskola eller universitet, men även yrkeshögskoleutbildningar.
- Sjukvård. Kalmar län tillhör sydöstra sjukvårdsregionen tillsammans med Jönköpings län och Östergötlands län.
- Transportnod. Exempelvis järnvägsstationer, hamnar och större flygplatser.
- Fritid, rekreation och besöksnäring exemplifieras primärt med olika typer av besöksmål.

Initialt beskrivs flyttmönster. Flyttningar utgör en del av Kalmar kommuns samspel med övriga länet, även om påverkan kan vara oklar eller tudelad.

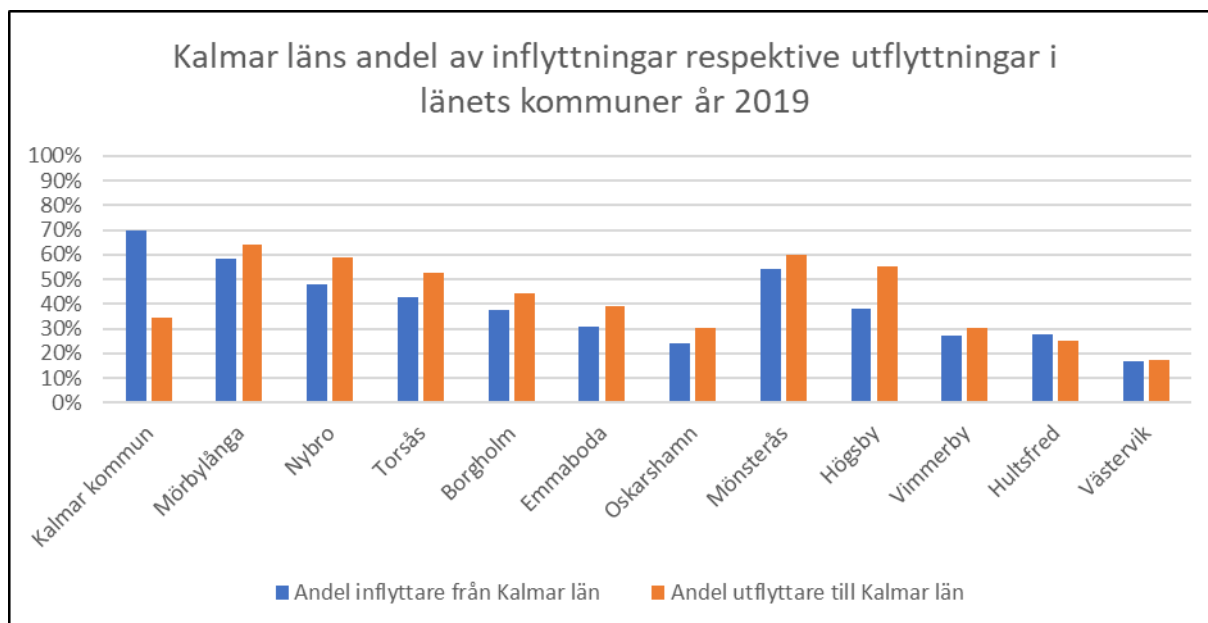
## 7.2 Flyttmönster

År 2019 flyttade cirka 3 700 människor in till Kalmar kommun och knappt 3 400 människor flyttade ut. Siffrorna avser bara inrikes flyttningar. Av Figur 14 framgår att under år 2019 var det endast kommuner inom Kalmar lokala arbetsmarknadsregion som hade positiva flyttnetton (inrikes). Samtliga övriga kommuner hade en större utflyttning än inflyttning.



Figur 14. Inrikes in- och utflyttning samt flyttnetto år 2019. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Som konstaterats kommer cirka 70 % av inflyttarna från övriga delar av länet. Bland de som flyttar ut från Kalmar kommun flyttar ungefär 34 % till andra delar av länet. Kalmar kommun utmärker sig relativt andra kommuner, som har en mer balanserad in- och utflyttning från övriga delar av länet.



Figur 15. Andelen in- respektive utflyttare från Kalmar län per kommun. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Av Tabell 13 framgår bland annat att drygt 30 % av inflyttarna till Kalmar kommun kommer från den egna arbetsmarknadsregionen. De externa tillväxtmotorerna Stockholm, Växjö, Karlskrona, Göteborg och Malmö svarar för cirka 20 % av inflyttarna. Tillväxten i inflyttning från närliggande kommuner det senaste decenniet är positiv, medan externa tillväxtmotorer har haft en mer varierande utveckling.

Tabell 13. Inflyttning till Kalmar kommun. Relationer med över 60 inflyttare år 2019 samt förändringen relativt år 2009. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Från	Inflyttning 2019	Andel av total inflyttning	Utveckling
Mörbylånga	357	10%	23%
Nybro	356	10%	45%
Övriga	242	7%	-13%
Mönsterås	182	5%	41%
Borgholm	168	5%	1%
Stockholm	161	4%	3%
Torsås	148	4%	20%
Växjö	138	4%	35%
Oskarshamn	115	3%	16%
Karlskrona	107	3%	-14%
Göteborg	97	3%	4%
Emmaboda	88	2%	69%
Linköping	87	2%	40%
Malmö	87	2%	-15%
Hultsfred	83	2%	9%
Högsby	67	2%	72%

När det gäller utflyttningen från Kalmar kommun visar Tabell 14 ett liknande mönster. Knappt 30 % flyttar till andra kommuner i arbetsmarknadsregionen. Storstadskommunerna tar emot cirka 14 %

och de närmare tillväxtmotorerna drygt 10 %. Bilden hänger samman med att storstäder och tillväxtmotorer utövar en stor attraktion genom sitt stora utbud av både arbets- och studieplatser.

Tabell 14. Utflyttning från Kalmar kommun. Relationer med över 60 utflyttare år 2019 samt förändringen relativt år 2009. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till	Utflyttning 2019	Andel av total utflyttning	Utveckling
Mörbylånga	397	12%	13%
Nybro	283	8%	19%
Övriga	215	6%	-16%
Stockholm	179	5%	-26%
Göteborg	169	5%	-9%
Malmö	131	4%	-10%
Borgholm	127	4%	22%
Torsås	126	4%	121%
Mönsterås	125	4%	74%
Växjö	119	4%	70%
Karlskrona	92	3%	3%
Lund	90	3%	3%
Oskarshamn	85	3%	77%
Linköping	78	2%	-11%
Norrköping	61	2%	33%

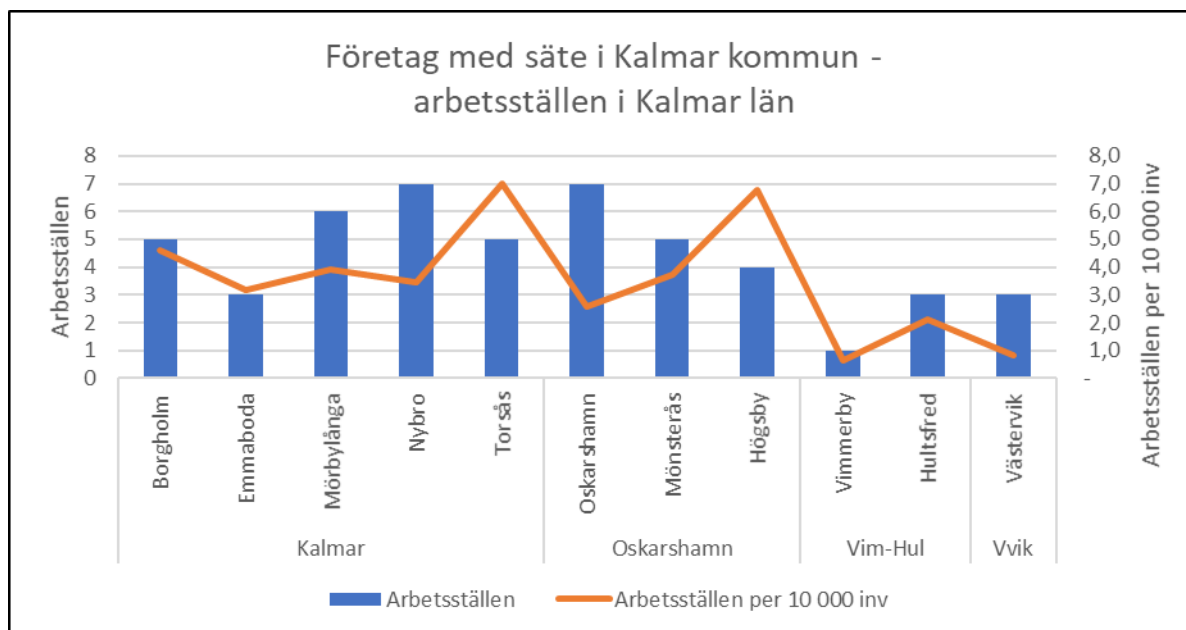
Sammantaget har Kalmar kommun omfattande in- och utflyttning med närliggande kommuner. Inflyttningen till tillväxtmotorn dominerar. Det är endast utbytet med Mörbylånga som är i balans, vilket visar på ett mycket nära samspel med i alla fall delar av den öländska kommunen. Det sker en viss utflyttning till Nybro och Mönsterås som kan tyda på att de fungerar som förortskommuner, men samtidigt har de en annorlunda näringslivsstruktur och det framgår senare i rapporten att pendlingen från Kalmar till Mönsterås är omfattande och växande. Förutom samspelet med de närmaste kommunerna och en del av Oskarshamns lokala arbetsmarknadsregion är det med storstadskommunerna som utbytet sker. Sambandet med de norra länsdelarna är däremot svagt i båda riktningar.

### 7.3 Arbetsmarknad och näringsliv

Tillväxtmotorn Kalmar kommun kan bidra till länets utveckling genom att företag som etableras i kommunen kan bedriva verksamhet i övriga kommuner. Det är svårt att fånga den effekten i officiell statistik, men en möjlighet är att studera om företag med huvudkontor i Kalmar kommun också har arbetsställen/filialer i andra kommuner i länet.

Cirka 250 företag med tio anställda eller fler har säte i Kalmar kommun. De har tillsammans ytterligare nästan 50 arbetsställen i andra kommuner inom Kalmar län. Figur 16 visar var dessa arbetsställen finns samt sätter antalet i förhållande till befolkningens mängden i kommunerna. En hypotes skulle vara att företag i Kalmar kommun primärt etablerar filialer i kommuner långt från Kalmar kommun för att undvika transporter. Figuren visar inget sådant mönster, tvärtom är antalet arbetsställen i den egna lokala arbetsmarknadsregionen relativt många. Även i Oskarshamns arbetsmarknadsregion finns flera arbetsställen. Det verkar däremot vara ett förhållandevis svagt intresse att etablera sig i de tre kommunerna i norra delen av länet.





Figur 16. Företag med huvudkontor i Kalmar kommun och med tio anställda eller fler - fördelning av ytterligare arbetsställen i Kalmar län. Källa: Bisnode, Sweco bearbetning

Det svaga intresset för norra delen av Kalmar län bekräftas ytterligare vid en jämförelse mellan de lokala arbetsmarknadsregionerna, se Tabell 15.

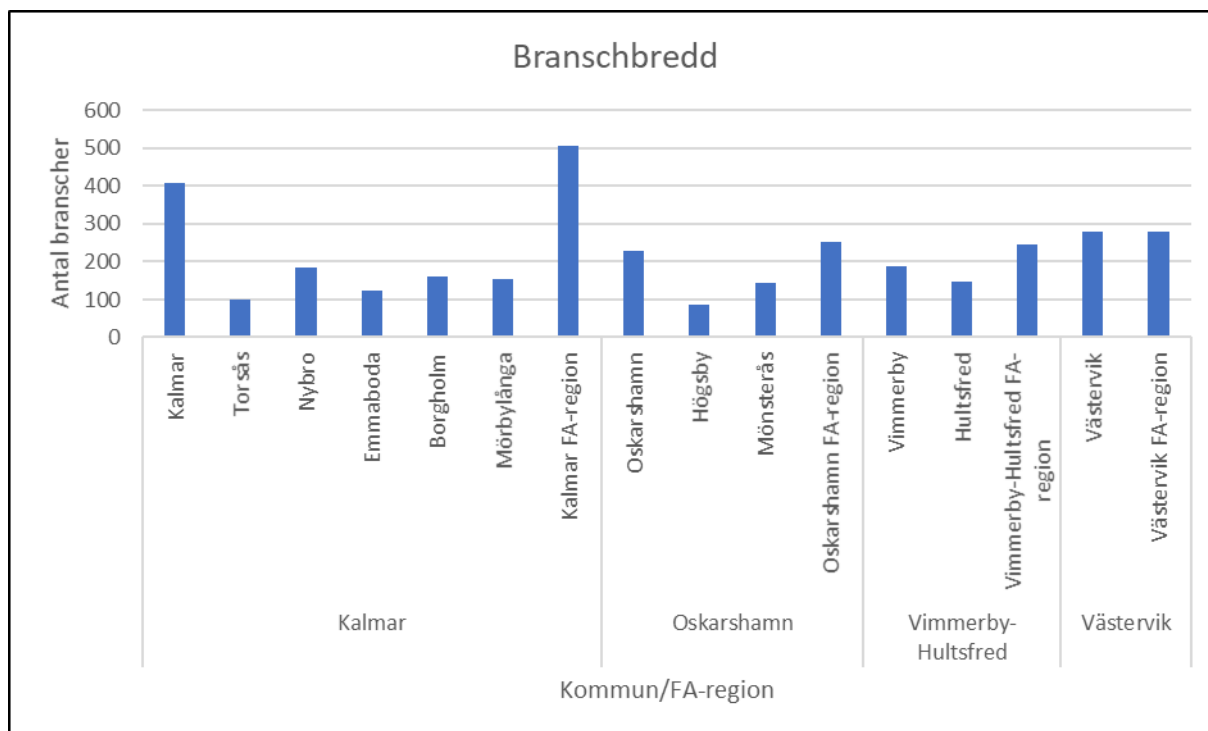
Tabell 15. Fördelning av arbetsställen i Kalmar län med huvudkontor i Kalmar kommun. Källa: Bisnode, Sweco bearbetning

LA-region	Antal arbetsställen med huvudkontor i Kalmar kommun	Antal arbetsställen per 10 000 invånare
<b>Kalmar</b>	26 (exkl. Kalmar kommun)	4,1 (exkl. Kalmar kommuns befolkning)
<b>Oskarshamn</b>	16	3,4
<b>Vimmerby-Hultsfred</b>	4	1,3
<b>Västervik</b>	3	0,8

Övriga cirka 470 företag med tio anställda eller fler i Kalmar län har i hög grad ett fokus på den egna kommunen inom Kalmar län. De har drygt 60 arbetsställen i andra delar av länet, det vill säga cirka 13 % fler. 16 av dessa dryga 60 filialer finns i Kalmar kommun. Värt att notera är att de två lokala arbetsmarknadsregionerna i norra delen av länet endast har två arbetsställen i Kalmar kommun.

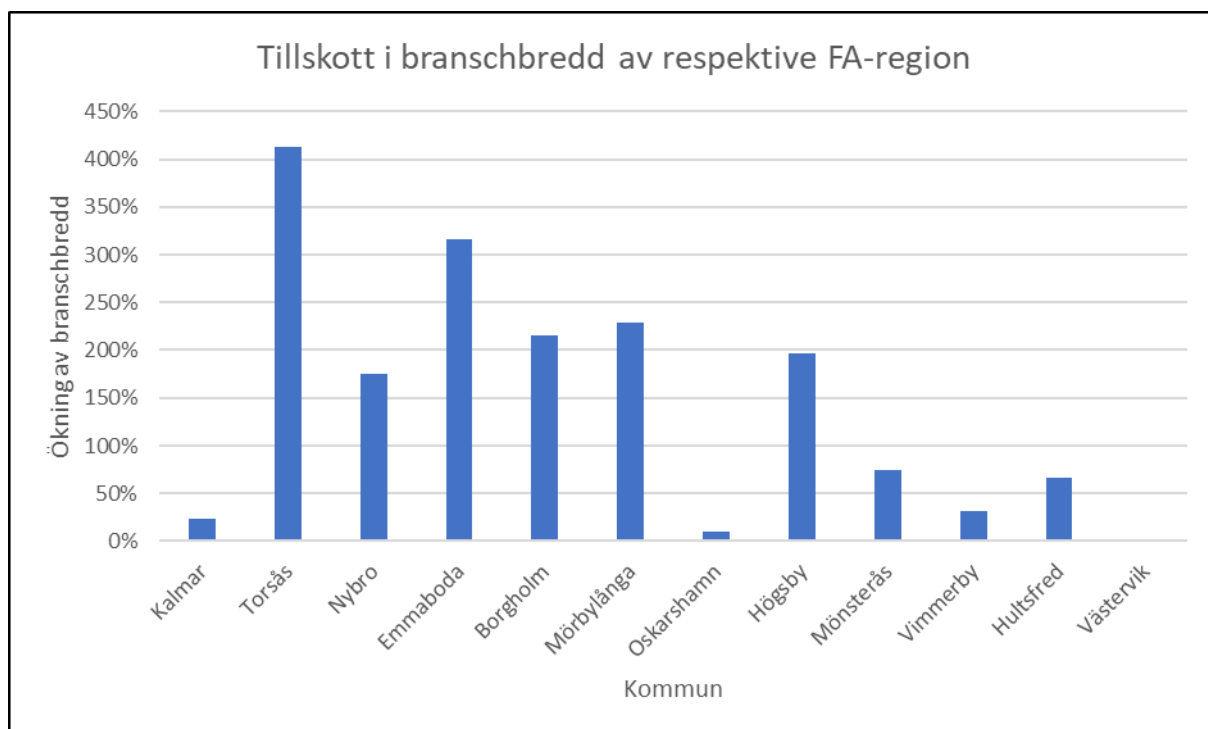
Sammanfattningsvis är det tydligt att det inte heller inom näringslivet finns något mer omfattande samspel mellan södra och norra länsdelen.

När en region integreras ökar branschbredden. Det beror dels på att olika kommuner kan ha delvis varierande näringslivsstruktur, dels på att en större region får en större efterfrågan även på smalare produkter, vilket leder till att utbudet ökar. Branschbredden i kommuner och regioner i länet framgår av Figur 17.



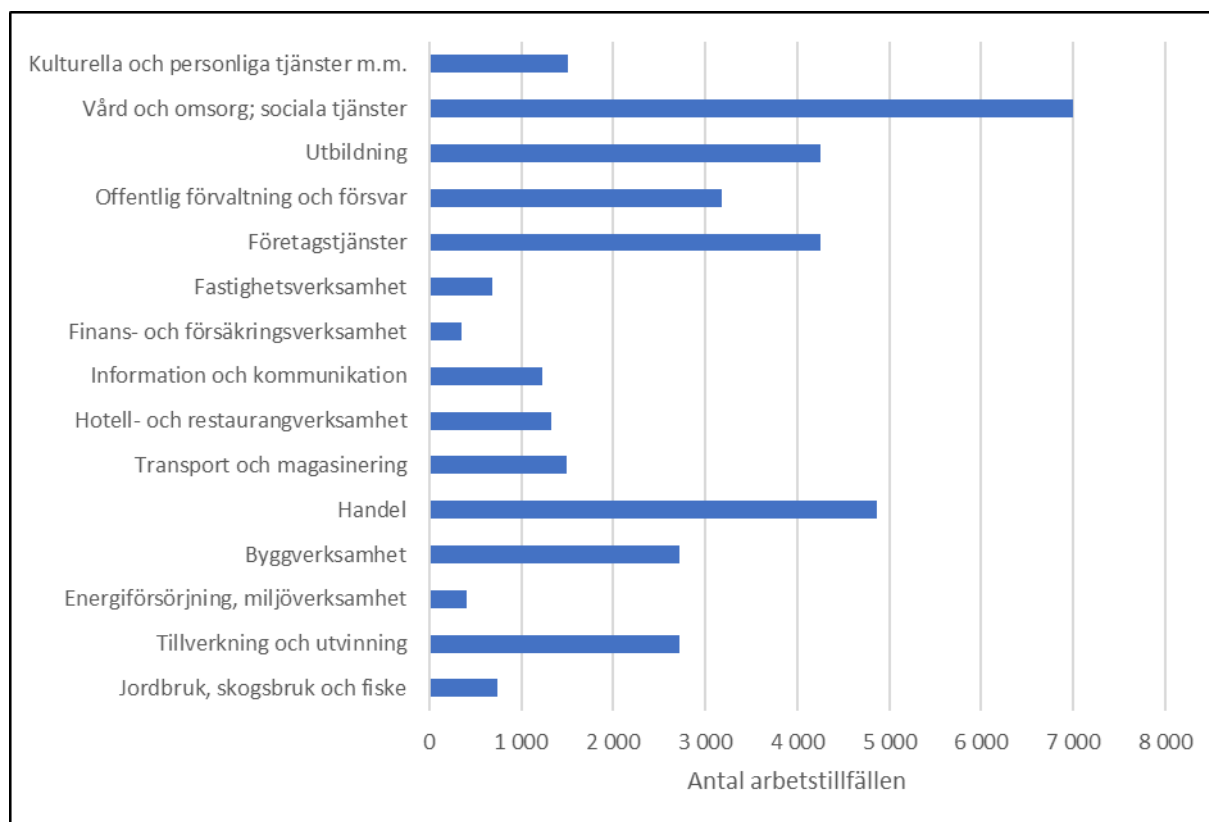
Figur 17. Branschbredden i kommuner och funktionella analysregioner i Kalmar län. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Det är tydligt att de mindre kommunerna vinner mest avseende branschbredd på att vara en del av en större region, vilket illustreras i Figur 20. Om en mindre kommun hade varit mer isolerad hade den visserligen kunnat ha något fler branscher inom den egna kommungränsen, men framför allt hade den samlade branschbredden varit mycket mindre. Vilket i sin tur gör arbetsmarknaden smalare, sårbarheten större och innovationskraften mindre (se avsnitt 3.2).



Figur 18. Tillskott i branschbredd från respektive arbetsmarknadsregion för kommuner i Kalmar län. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Omvandlingen av Kalmar kommuns näringsliv från industri till tjänster, service och handel anges ofta som en av de viktigaste utvecklingarna för kommunen (Sweco 2019). Näringslivsstrukturen är typisk för en regionhuvudstad (Figur 19) och visar likheter med Halmstad, Växjö, Kristianstad och Karlskrona.



Figur 19. Kalmars näringslivsstruktur är typisk för en regional tillväxtmotor. Data: Statistiska Centralbyrån

Näringslivsstrukturen analyseras utifrån dimensionerna *specialisering* och *tillväxt*. Med specialisering avses branscher som har en hög koncentration i Kalmar kommun relativt i riket i övrigt. Sådana branscher har haft gynnsamma förutsättningar i kommunen. Det mäts genom att andelen sysselsatta i branschen i Kalmar kommun sätts i relation till andelen i riket. Samtidigt måste framtidsperspektivet fångas, vilket delvis görs genom att studera hur branscher har utvecklats i Kalmar kommun respektive i riket i stort. Det mäts genom utvecklingen av antalet anställda inom en bransch i Kalmar län mellan år 2008 och 2018 relativt utvecklingen för branschen i riket.<sup>11</sup> De båda dimensionerna ger tillsammans en matris som indikerar vilka branscher som har bäst utvecklingsmöjligheter<sup>12</sup>, se Figur 20. Det ska understrykas att analysen måste kompletteras med en kvalitativ bedömning för att verkligen kunna fastslå utvecklingspotentialen i en bransch.

<sup>11</sup> Detta är en förenklad beskrivning, eftersom i synnerhet tillverkningsindustrin i hög grad stärker konkurrenskraften genom automatisering, vilket tvärtom minskar antalet sysselsatta samtidigt som förädlingsvärdet ökar. Modellen innebär också att en bransch kan få en bättre utveckling än riket och samtidigt minska i antal sysselsatta i Kalmar kommun. Den situationen uppstår om branschen har minskat relativt sett mer i Sverige som helhet.

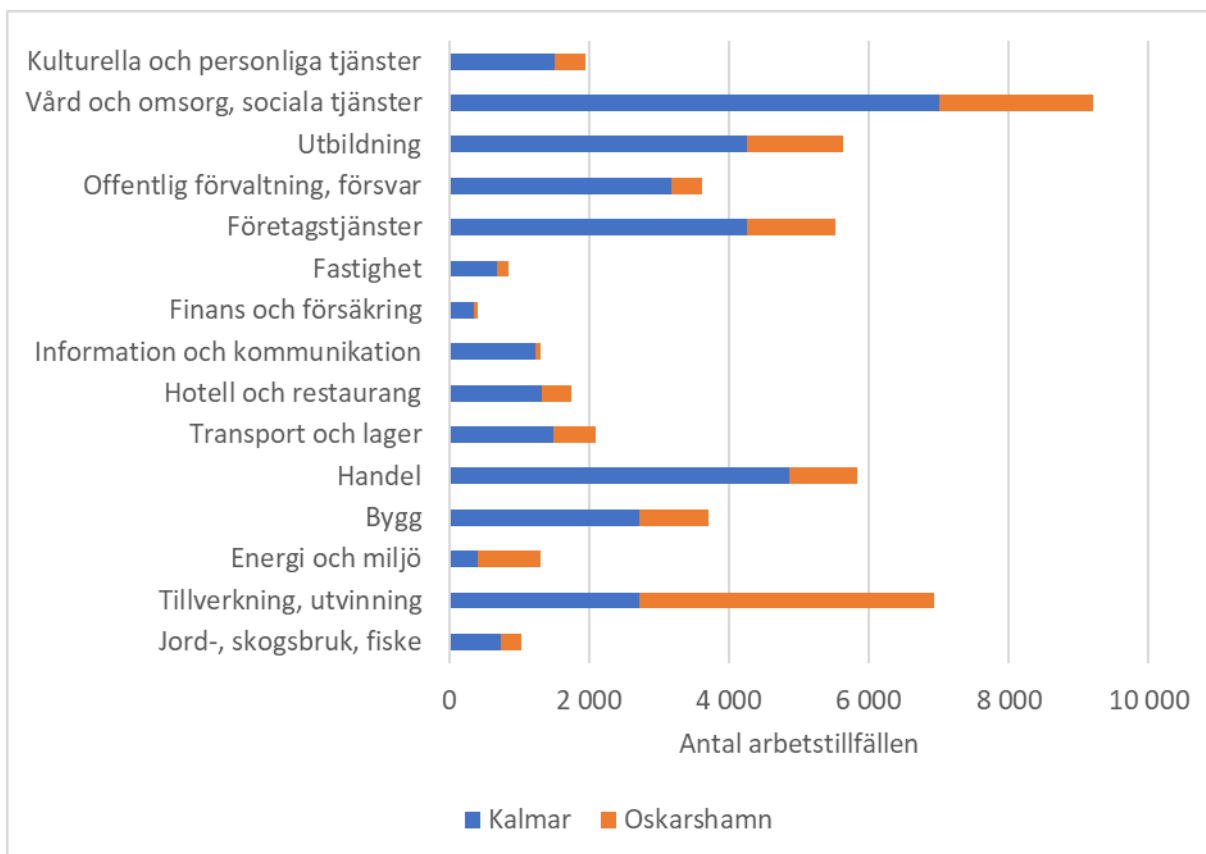
<sup>12</sup> Sweco (2020). *Samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringar*

Tillväxt 2008- 2018	Bättre än riket	<i>God potential för tillväxt</i>	<i>God potential för tillväxt, möjlig profilnäring?</i>	<i>Profilnäring med mycket god tillväxtpotential</i>
	I nivå med riket	<i>Viss potential för tillväxt, ingen profilnäring?</i>	<i>Bransch med potential att växa</i>	<i>Profilnäring, god tillväxtpotential</i>
	Sämre än riket	<i>Mycket låg potential för tillväxt?</i>	<i>Låg potential för tillväxt?</i>	
		<b>Svag närvaro</b>	<b>Närvaro i nivå med riket</b>	<b>Profilnäring</b>
<b>Specialisering 2019</b>				

Figur 20. Specialisering och tillväxt indikerar tillsammans vilka branscher som har störst utvecklingspotential.

När modellen appliceras på Kalmar kommun (se Bilaga 4, Figur 44, för detaljerade resultat) framgår att Kalmar kommun har få profilnäringar med hög tillväxt, men en bred bas av dels profilnäringar där tillväxten kan stärkas, dels branscher med potential att utvecklas till profilnäringar. Kalmar kommun har ingen större koncentration av privat, kunskapsintensiv tjänstesektor, men konsultverksamheten växer. Handel i kommunen växer och stärker rollen som regionalt centrum. Här kan finnas en viss omflyttning från grannkommunerna, men handeln stärks genom närhet till fler kunder.

Genom att inkludera profilbranscher i övriga kommuner inom den lokala arbetsmarknadsregionen tecknas en mer fullständig bild, se Bilaga 4, Tabell 28. Kalmar kommun kompletteras av omkringliggande kommuner och vice versa. Bland annat har grannkommunerna mycket tillverkningsindustri. I hela arbetsmarknadsregionen syns också sambandet mellan jordbruksproduktion och livsmedelsindustri. Den starka komplementariteten finns även mellan Kalmar kommun och Oskarshamn, se Figur 21. Medan Kalmar kommun har en typisk näringslivsstruktur för en residens- och universitetskommun är Oskarshamn tung inom tillverkningsindustri samt, av naturliga skäl, inom energisektorn.



Figur 21. Kalmars och Oskarshamns kommuner visar en hög grad av komplementaritet. Data: Statistiska Centralbyrån

Det är intressant att relatera Kalmar kommun till Oskarshamns lokala arbetsmarknadsregion, då flera näringsgrenar har en större funktionell region än enbart arbetsmarknadsregionen. Även här visar en jämförelse av profilbranscher en hög grad av komplementaritet, där tillverkningsindustrin framträder i Oskarshamn, Högsby och Mönsterås (se Bilaga 4, Tabell 29).

I kapitel 9 redovisas utvecklingen av pendlingen i stråket Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn, vilken är omfattande och växande.

Kalmar kommun och Mörbylånga har ett nära samspel, där den senare i det närmaste fungerar som en del av bostadskommunen Kalmar. Över huvud taget är samspelet mellan Kalmar kommun, Öland och övriga länet mycket intressant ur ett besöksnäringssperspektiv, där många besökare drar nytta av utbudet både på fastlandet och på Öland.

Sammantaget innebär analysen av näringslivsstruktur att det finns en hög grad av komplementaritet dels mellan kommunerna inom Kalmars lokala arbetsmarknad, dels mellan Kalmars och Oskarshamns LA-regioner. Specialiseringen är en viktig faktor för konkurrenskraft, samtidigt som kompetensförsörjningen av starka branscher sker från ett större omland än den egna kommunen.

#### 7.4 Övriga funktioner hos tillväxtmotorn

Kalmar kommun får som residensstad en administrativ betydelse för hela länet som inte riktigt motsvaras av de mer gränsöverskridande funktioner som beskrivits i detta kapitel. Som konstaterats för flyttningar, pendling och näringsliv är samspelet med norra delen av länet svagt.

Det gäller även för transportsystemet. E22 är i hög grad länets pulsåder, men standarden varierar och avstånden är långa. När det gäller tågförbindelser är Södra stambanan central för hela länet, men olika delar av länet nyttjar olika stationer. Kust till kustbanan integrerar kommunerna i triangeln

Kalmar-Växjö-Karlskrona. Stångådals- och Tjustbanorna har låg standard och har begränsad förmåga att integrera södra och norra delen av länet utan betydande investeringar (se vidare kapitel 9). Avseende flygplatser nyttjar olika kommuner i hög grad skilda flygplatser. Kalmar Öland Airport kompletteras av flygplatser utanför länet. Hamnarna i Kalmar län har gynnsamma lägen för en växande Östersjöhandel och spelar en viktig roll för Gotlandstrafiken, men såväl norr som söder om länet finns betydligt större hamnar i form av Norrköping respektive Karlskrona och Karlshamn.<sup>13</sup>

Kalmar kommun har också en tydlig funktion för utbildning och forskning genom i synnerhet Linnéuniversitetet men även tillgångar som Kalmar Science Park. På gymnasienivå finns Kalmarsunds gymnasieförbund tillsammans med Borgholm, Mörbylånga och Torsås. Dessutom finns utbildningssamarbetet Sydostsamverkan med Emmaboda, Nybro och Oskarshamn samt Karlskrona, Växjö, Lessebo, Ronneby, Tingsryd, Karlshamn och Olofström.

Avseende fritid, rekreation och besöksnäring fungerar tillväxtmotorn Kalmar kommun två typer av funktioner. Dels erbjuder kommunen ett utbud som nyttjas frekvent av de egna invånarna och boende i grannkommunerna, dels är man ett attraktivt nationellt och till och med internationellt besöksmål tillsammans med Öland och övriga närområdet.

### 7.5 Kalmar kommuns styrkor som tillväxtmotor

Baserat på den genomförda workshopen och andra underlag framträder några styrkor hos Kalmar kommun som tillväxtmotor. Kalmar kommun är den självklara regionala tillväxtmotorn och regionens ekonomiska, kulturella och administrativa centrum. Kalmar kommun upplevs utöva ett regionalt ledarskap och förväntas göra det, även om förmågan att axla detta ledarskap på grund av länets geografi avtar framförallt i den norra länsdelen.

Den lilla storstadens kvaliteter lyfts ofta fram med en hög livskvalitet i kombination med ett stort utbud av handel, kultur och service. Detta manifesteras i en befolkningstillväxt under senare år som ökar underlaget för service och ger möjlighet till nya satsningar. Kalmar kommunen är en motor för länets besöksnäring genom att både erbjuda egna och vara en nod för regionens besöksmål. Synergierna med Öland är i detta sammanhang tydliga och stärker hela länets attraktivitet.

Den stora branschbredden bekräftar kommunens roll som regional tillväxtmotor och stärker kommunens attraktivitet för människor och verksamheter. Den reducerar också den ekonomiska sårbarheten och utgör en viktig grund för regionens innovationskraft.

Kommunens befolkning har en hög utbildningsnivå och etableringen av Linnéuniversitetet i Kalmar har stärkt denna profil. Universitetet genererar arbetstillfällen, attraherar ekonomiska resurser till regionen och utvecklar viktiga kompetenser för arbetsmarknaden. Kommunen har också bra skolor i övrigt, som levererar goda resultat. Vid en nationell jämförelse ligger Kalmar kommun genomgående bra till såväl inom grundskolan som på gymnasiet.<sup>14</sup>

Kommunen har ett relativt högt bostadsbyggande som ger ökade möjligheter att svara mot människors behov i olika åldrar och att skapa blandad bebyggelse som ger många skäl för människor att vistas där.

### 7.6 Kalmar kommuns svagheter som tillväxtmotor

Baserat på den genomförda workshopen och andra underlag inom ramen för denna studie framträder även ett antal svagheter hos Kalmar kommun som tillväxtmotor. Den största och kanske svåraste

---

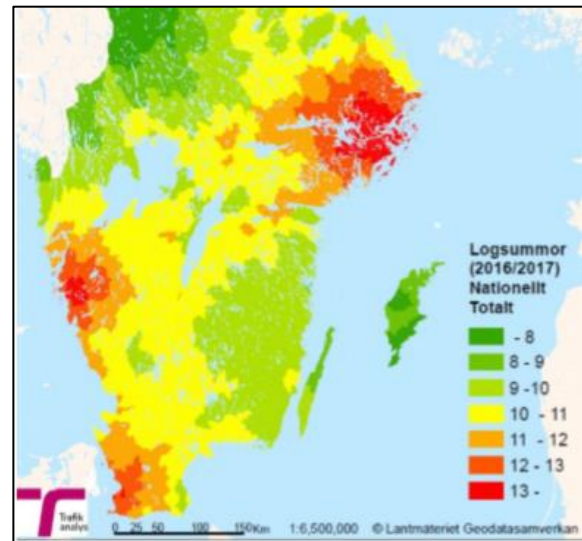
<sup>13</sup> År 2019 hanterade Kalmar hamn cirka 870 000 ton och Oskarshamn nästan lika mycket. Västervik hanterade drygt 140 000 ton, Norrköping 4,3 miljoner ton, Karlskrona 1,8 miljoner ton och Karlshamn 5,5 miljoner ton. Oskarshamn hade 430 000 passagerare, Västervik 43 000 och Karlskrona 690 000. Källa: Sveriges hamnar

<sup>14</sup> SKR, Öppna jämförelser grundskola (2020), Öppna jämförelser gymnasieskola (2020)

svagheten är avståndet till norra delen av länet och bristande infrastruktur i de relationerna. Kalmars räckvidd och storlek räcker inte till för att fungera som tillväxtmotor för hela länet.

Kalmar kommun har förbindelser till omvärlden och övriga länet även om de inte anses vara tillräckligt bra. Kalmar kommun och regionen ligger utanför de tunga transportstråken. I Kalmar kommuns medborgardialog från 2019 är det förbättring av transportförbindelserna som flest svarande (15 %) önskar, följd av kollektivtrafiken i kommunen (13 %). Kalmar Öland Airport och tågtrafiken ger dock Kalmar kommun en bättre nationell tillgänglighet än övriga delar av länet.

Figur 22. Tågtrafiken och Kalmar Öland Airport ger tillväxtmotorn Kalmar kommun bättre nationella kommunikationer än övriga Kalmar län.  
Källa: Trafikanalys (2019)



Det kan skönjas en del växtvärk i Kalmar kommun, vilket skapar olika slag av flaskhalsar som medför negativa effekter på kommunens förmåga att fungera som en effektiv tillväxtmotor. Exempel på sådana flaskhalsar är att i kommunens medborgardialog från år 2019 upplevde framför allt yngre människor en brist på bostäder, vilket tyder på ett behov av fler hyreslägenheter. Ett annat exempel är att trängsel och köer uppstår i delar av det lokala transportnätet under vissa tider. För att vidga regionen behöver kommunikationerna även utvecklas i flera geografier. Målet för kollektivtrafiken är halvtimmestrafik med max 50 minuter restid till Oskarshamn och en timme till Växjö och Karlskrona utan byte. För Kalmar-Växjö är det långsiktiga målet 45 minuter restid.<sup>15</sup> För busstrafiken utgör ofta sträckan i tätorterna en stor andel av resan från centrum till centrum, vilket kan mötas med prioritering av kollektivtrafiken i exempelvis trafiksignaler och särskilda busskörfält.

Linnéuniversitetet, den höga utbildningsnivån och goda kvaliteten i skolsystemet omsätts inte fullt ut till innovationskraft. Det är en stor andel av de studenter som tar examen som lämnar länet, vilket pekar på svårigheter att hitta ett arbete som matchar utbildningen och/eller att länets attraktionskraft är för svag.

Klimatförändringen och åtgärder mot den är också en stor utmaning för Kalmar kommun som tillväxtmotor. Fortsatt stort fossilberoende på grund av ökat bilinnehav och transportberoende skapar mycket stora utmaningar för att uppnå ett fossilfritt Kalmar län år 2030.

## 7.7 Kalmar kommuns samspel med övriga delar av länet

Baserat på den genomförda workshopen och andra underlag har tankar formats kring hur tillväxtmotorn Kalmar kommuns samspel med övriga delar av länet ser ut. Kalmar kommuns viktiga roll för den regionala utvecklingen är de flesta överens om. En regionförstoring handlar därför mycket om hur Kalmars positiva egenskaper kan komma övriga kommuner i länet till del för att stimulera hela regionens utveckling. Här menar de som deltog i workshopen att det finns ett par huvudfrågor.

För det första – **länets geografi** gör det svårt för Kalmar kommun att spela en roll som tillväxtmotor i framförallt den norra länsdelen. I norr ser man inte Kalmar kommun som den mest naturliga

<sup>15</sup> Källor för restidsmålen: Region Kalmar län (2017) samt Regionsamverkan Sydsverige (2019)

tillväxtmotors utan tittar snarare mot Norrköping/Linköping. Även Gotland anses i norra länsdelen viktig utifrån turism och infrastruktur. För Nybro eller Ölandskommunerna är kopplingen till Kalmar tydlig och där efterfrågas hur samspelet kan förstärkas ytterligare med tätare förbindelser och en taxa för kollektivtrafiken som skapar starka incitament att resa kollektivt.

För det andra – **oförmågan att prioritera gemensamt** i länet leder till suboptimeringar utifrån ett gemensamt perspektiv. ”När var och en vill ha något i olika infrastrukturplaner och paket så slutar det med att alla blir utan”, som en deltagare i workshopen sammanfattade denna utmaning. Sweco saknar grund för att bedöma om denna utmaning är större i Kalmar län än i andra regioner. Det lyfts dock på workshopen som ett problem och länets långsträckt geografi talar för att det kan finnas behov av att stärka den gemensamma prioriteringen.

Det finns flera möjliga arbetssätt för att skapa en tydligare, gemensam prioritering. Det kan vara konstruktivt att inte bara diskutera prioriteringar inom ett politikområde enskilt, utan att behandla prioriteringar inom flera områden parallellt. Det kan underlätta att dels alla parter kan bli nöjda, dels att olika typer av åtgärder prioriteras där de har störst nytta.



## 8. TILLVÄXTMOTORER UTANFÖR KALMAR LÄN

*Detta kapitel handlar om*

Detta kapitel beskriver vilka andra tillväxtmotorer utanför länet som kan bidra till utveckling och tillväxt i Kalmar län, om de gör det respektive hur de skulle kunna göra det.

*Slutsatser och rekommendationer*

- Externa tillväxtmotorer spelar liten roll för Kalmar läns arbetsmarknad. De externa tillväxtmotorerna skapar sysselsättning för drygt 3 200 personer. Det är 2,7 % av arbetskraften i Kalmar län, vilket motsvarar Torsås kommun. Cirka 2 000 arbetstillfällen i Kalmar län bemannas av personer som bor i de externa tillväxtmotorerna. Det är 1,8 % av jobben, samma andel som Högsby kommun svarar för. För vissa kommuner är dock betydelsen större, som exempelvis Torsås och samspelet med Karlskrona.
- Det begränsade bidraget beror till stor del på långa restider, då den potentiella nyttan av exempelvis fler branscher och en större arbetsmarknad är stor. En faktor som också kan spela roll är den "mentala kartan", det vill säga hur människor upplever sin geografiska arbetsmarknad och möjligheten att pendla.
- Komplementariteten mellan de externa tillväxtmotorerna och Kalmarkommunerna är stor och kan spela roll för leveransen av tjänster och kompetens till länet. Växjö företag har en förhållandevis stor närvaro i Kalmar län i form av filialer, men näringslivet i Linköping och Norrköping är inte så orienterade mot Kalmar län.
- Nyttä, närhet och kännedom är faktorer som styr utbytet av in- och utflyttare mellan Kalmar län och de externa tillväxtmotorerna. Det innebär exempelvis att närheten till Växjö och Karlskrona spelar roll i den södra delen av länet. Det verkar också finnas en potential i att besöksnäringen kan fungera som en magnet och kan leda till inflyttning från Stockholm.
- Även näringslivets strukturer tyder på vikten av att stärka relationen med Växjö. Fler flyttar ut från Kalmar län till Växjö än tvärtom, men Kalmar kommun borde kunna erbjuda hög boendekvalitet i olika former för att därmed attrahera Växjöbor.
- Ofta finns det ett förhållandevis stort utbyte mellan tillväxtmotorer i sig. Det syns också i att Kalmar kommun samspekar med de externa tillväxtmotorerna och beror av att likheterna i näringslivsstruktur och specialisering skapar goda skäl för ett utbyte.

### 8.1 Inledning

Tillväxtmotorer utanför länet beskrivs utifrån vilket inflytande de har på Kalmar län. Det görs med följande faktorer eller nyttor:

- Skapar sysselsättning för boende i Kalmar län. Beskrivs genom pendlingen från Kalmar län till tillväxtmotorn. Pendlingen sätts i relation till antalet sysselsatta som bor i utpendlingskommunerna (nattbefolkningen).
- Bidrar med kompetens i form av personal till verksamheter i Kalmar län. Beskrivs genom pendlingen till Kalmar län från tillväxtmotorn. Pendlingen sätts i relation till antalet sysselsatta i inpendlingskommunerna (dagbefolkningen).
- Bidrar med nya företag i Kalmar län. Beskrivs med hjälp av statistik över var arbetsställen i Kalmar län har sina huvudkontor.
- Fungerar som leverantör av varor och tjänster. Beskrivs med hjälp av branschbredd och näringslivsstruktur samt så kallade profilbranscher, det vill säga näringsgrenar med en hög koncentration i tillväxtmotorn eller de närliggande kommunerna.
- Utbildning och forskning. Samtliga studerade tillväxtmotorer har högskola eller universitet, men även yrkeshögskoleutbildningar.

- Sjukvård. Kalmar län tillhör sydöstra sjukvårdsregionen tillsammans med Jönköpings län och Östergötlands län.
- Transportnod. Exempelvis järnvägsstationer, hamnar och större flygplatser.
- Fritid, rekreation och besöksnäring exemplifieras primärt med olika typer av besöksmål.

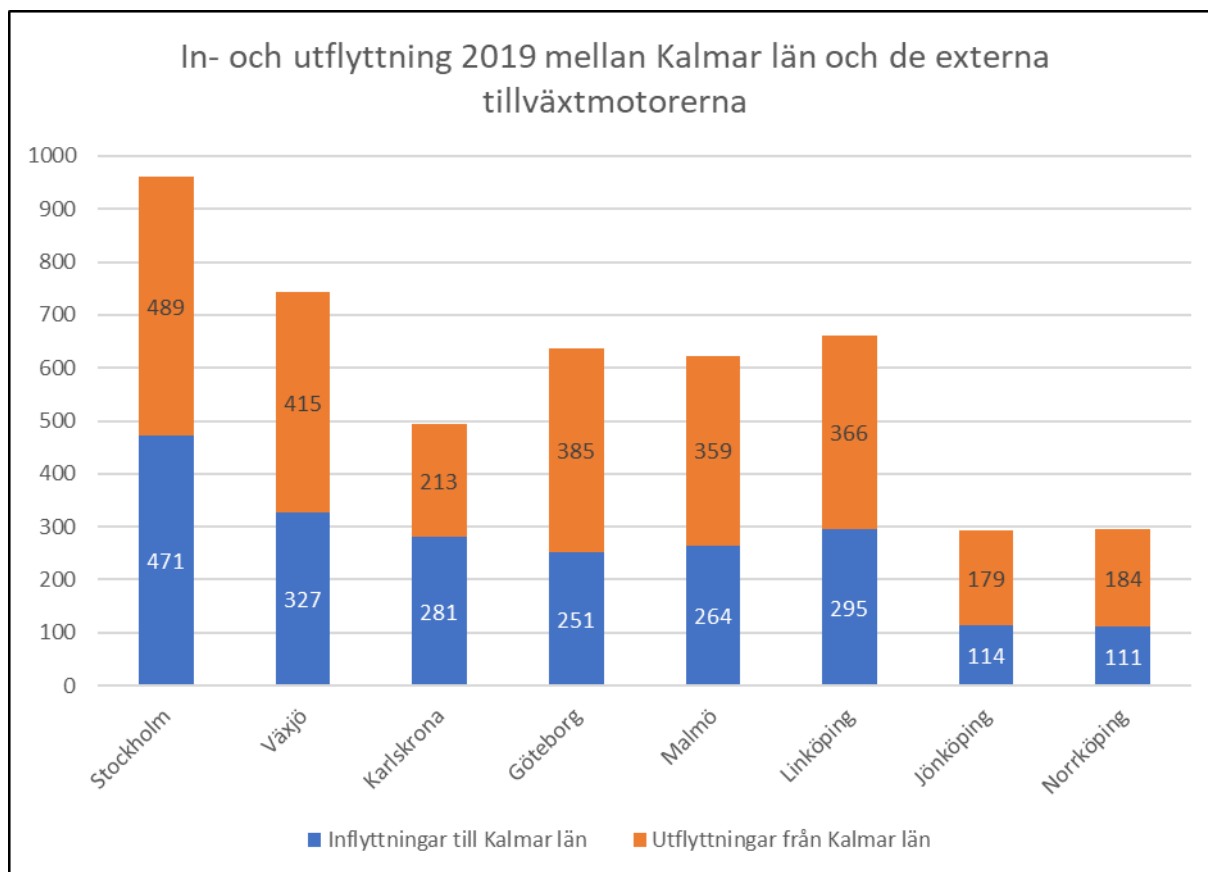
Initialt beskrivs flyttmönster. Flyttningar utgör en del av tillväxtmotorernas samspel med Kalmar län, även om påverkan kan vara oklar eller tudelad.

## 8.2 Flyttmönster

Urbaniseringen är fortsatt stark i Sverige. Storstadslänen ökade under år 2018 sin befolkning med fler människor än vad som bor i Kalmar kommun. Samtidigt växer regionhuvudstäder, medan övriga delar av landet generellt minskar sin andel av befolkningen. Flyttströmmarna mellan Kalmar län och de externa tillväxtmotorerna beskrivs i Figur 23. Av figuren framgår att de externa tillväxtmotorerna bidrar till ett nettoutflöde av invånare från Kalmar län. Det är en följd av att de erbjuder dels utbildning, dels en stor och diversifierad arbetsmarknad. Båda faktorerna attraherar unga människor, vilka är mest flyttbenägna.

Det är intressant att utbytet med Stockholms kommun är i balans. Det kan tyda på dels en stor andel återvändare, dels på länets attraktionskraft för personer som antingen har möjlighet att arbeta på distans, alternativt har gått i pension. Det kan också spegla kostnaderna på huvudstadens bostadsmarknad, eftersom det inte finns samma mönster för Göteborg och Malmö. I de regionerna kan det vara enklare att finna ett större, prisvärt boende inom acceptabelt pendlingsavstånd. Dessa resonemang ska dock främst ses som hypoteser och har inte studerats närmare.

Karlskrona är den enda tillväxtmotor som har en större utflyttning till Kalmar län än tvärtom. Över 80 % av inflyttningarna till Kalmar län går till (i fallande ordning) Kalmar kommun, Torsås, Emmaboda och Nybro. De tre sistnämnda kommunerna har uppenbara möjligheter att fungera som förortskommuner till såväl Kalmar kommun, Karlskrona och Växjö. Det största positiva flyttnettot relativt Karlskrona har Torsås.



Figur 23. In- och utflyttningar mellan Kalmar län och de externa tillväxtmotorerna år 2019. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Av Figur 23 framgår också storleksordningen i absoluta tal. Om man däremot sätter flyttningarna i relation till befolkningens mängd i tillväxtmotorn framträder ett annat mönster, se Tabell 16. Stockholm och Göteborg sjunker och utbytet med Kalmar län utgör bara en (1) in- eller utflyttare per 1 000 invånare. Malmö, Jönköping och Norrköping får ungefär två in- eller utflyttare per 1 000 invånare. Linköping får dubbelt så många, medan Växjö och Karlskrona får ytterligare ungefär dubbelt så många.

Tabell 16. In- och utflyttning mellan Kalmar län och tillväxtmotorerna i relativa tal. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

	Summa in- och utflyttningar mellan Kalmar län	Befolkning	In- och utflyttare per 1 000 invånare
<b>Stockholm</b>	960	975 551	1,0
<b>Växjö</b>	742	94 859	7,8
<b>Karlskrona</b>	494	66 515	7,4
<b>Göteborg</b>	636	583 056	1,1
<b>Malmö</b>	623	347 949	1,8
<b>Linköping</b>	661	164 616	4,0
<b>Jönköping</b>	293	142 427	2,1
<b>Norrköping</b>	295	143 478	2,1

Det ligger nära till hands att anta att bland annat följande aspekter spelar roll för ett flyttbeslut:

- Nyttan. Baserat på befolkningens mängd, vilken samvarierar med utbudet av privata och offentliga tjänster, bör storstadsregionerna kunna erbjuda värden i ungefär samma klass. På

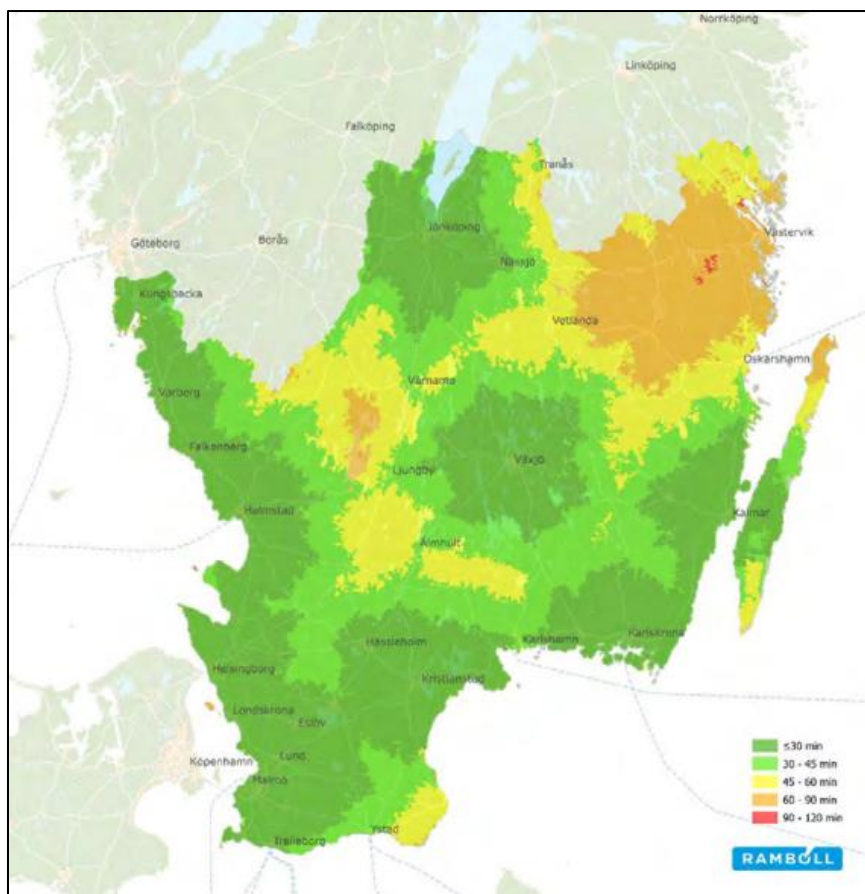
nästa nivå bör Linköping, Norrköping och Jönköping kunna erbjuda ungefär likvärdiga nyttor. På en tredje nivå återfinns Växjö och Karlskrona (och Kalmar kommun).

- Närhet. Sannolikt finns det för många utflyttare ett värde i att relativt lätt kunna besöka släkt och vänner i de regioner man lämnar. För Kalmar län som helhet skulle det gynna i första hand Växjö och Karlskrona.
- Kännedom. Erfarenheten av och kunskapen om platsen man flyttar till. Även denna faktor borde kunna gynna de tillväxtmotorer som ligger närmare Kalmar län respektive de delar av Kalmar län som har en omfattande turism.

Sammantaget kan de två sistnämnda faktorerna tillsammans balansera storstädernas attraktionskraft. Den geografiska närheten leder in på nästa rubrik, pendlingsmönster.

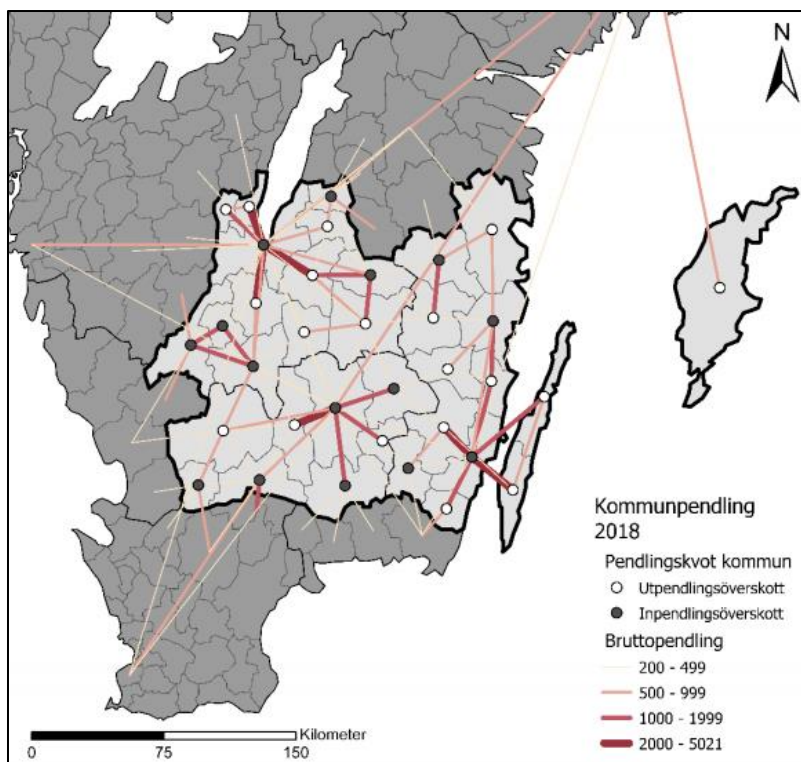
## 8.2 Pendlingsmönster

Ramböll (2020) har studerat tillgängligheten till tillväxtmotorer för olika delar av Sydsverige. Kartbilden (Figur 24) visar att norra delen av länet samt även norra delen av Öland har särskilda utmaningar med för långa avstånd till tillväxtmotorer för daglig pendling. De långa avstånden innebär även utmaningar för andra typer av samspel.



Figur 24. Restid med bil eller kollektivtrafik till tillväxtmotorer. Källa: Ramböll 2020

Som konstaterats i tidigare kapitel är det ingen av kommunerna i Kalmar län som tillhör någon länsöverskridande arbetsmarknadsregion. Det bekräftas också av Figur 25, som ger en översikt över pendlingsströmmarna i sydöstra Sverige år 2018. Pendlingen över länsgräns är generellt liten.



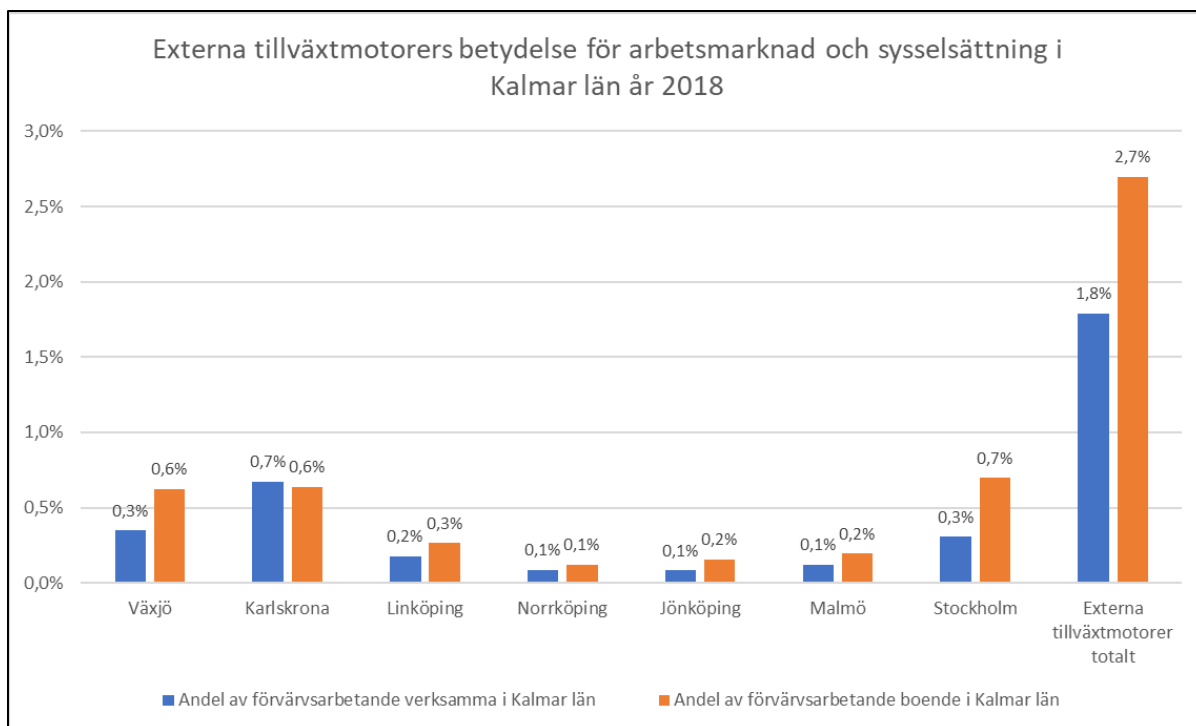
Figur 25. Kommunpendling 2018. Källa: Region Kalmar län m fl 2019

Figur 26 visar tillväxtmotorernas direkta betydelse för arbetsmarknad och sysselsättning i Kalmar län. De orange staplarna anger hur stor del av arbetskraften boende i Kalmar län som är sysselsatt i en extern tillväxtmotor. De blå staplarna visar hur många av arbetstillfällena i Kalmar län som bemannas av personer som väljer att bo i den externa tillväxtmotorn.

Figuren visar att de externa tillväxtmotorerna tillsammans skapar sysselsättning för 2,7 % av arbetskraften i Kalmar län. Det motsvarar Torsås kommun, som svarar för 2,8 %.

1,8 % av arbetstillfällena i Kalmar län bemannas av personer som bor i de externa tillväxtmotorerna. Det är precis samma andel som Högsby kommun svarar för.

Som framgår av figuren är Stockholm, Karlskrona och Växjö viktigast för sysselsättningen i Kalmar län. Karlskrona ger det största bidraget till kompetensförsörjningen i Kalmar län.



Figur 26. Externa tillväxtmotorers betydelse för arbetsmarknad och sysselsättning i Kalmar län. Blå staplar visar betydelsen för kompetensförsörjning av verksamheter, orange staplar visar betydelsen för sysselsättning.

Slutsatsen är tydlig. De externa tillväxtmotorerna har relativt liten betydelse för såväl direkt sysselsättning som för kompetensförsörjning i Kalmar län. De externa tillväxtmotorerna bidrar dock indirekt genom exempelvis att bidra med en efterfrågan på varor och tjänster som produceras i Kalmar län samt genom att utbilda människor som sedan verkar i länet.

### 8.3 Näringslivet

Det är typiskt svårt att beskriva näringslivets verksamhet mellan regioner. Ett företag med bas i Kalmar län kan ha en i det närmaste global kundbas. Ett företag i Högsby kommun kan sälja sina varor eller tjänster i hela landet. Ett varuhus som Ikea i Kalmar kan attrahera besökare från både grannkommuner och grannlän.

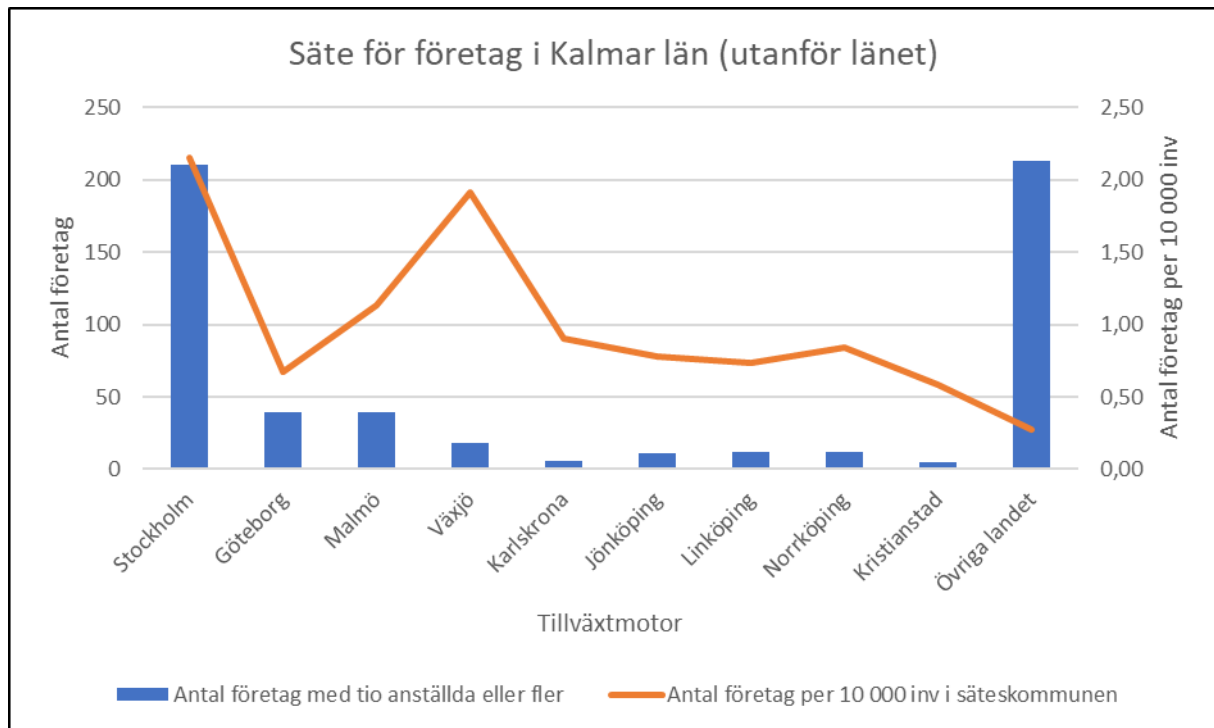
En möjlighet är att studera var företag och arbetsställen i Kalmar län har sina huvudkontor. Den statistiken kan användas för att belysa mönster såväl inom Kalmar län som i landet. Eftersom statistiken endast fångar svenska bolag återfinns dock inga utländska huvudkontor. Det ska understrykas att statistiken endast ger indikationer. Det beror exempelvis på att ett arbetsställe med huvudkontor utanför länet kan ha "fått" det huvudkontoret på flera olika sätt:

- Företaget har etablerats på annan ort och valt att expandera till Kalmar län med en filial.
- Ett företag kan ha startat i Kalmar län men senare ha valt att av något skäl flytta sitt huvudkontor utanför länet.
- En verksamhet i Kalmar län kan ha förvärvats av eller fusionerat med ett annat företag med säte utanför länet.

Motsvarande resonemang gäller arbetsställen med huvudkontor inom Kalmar län.

Bisnodes företagsregister visar att det finns knappt 1 300 företag med tio anställda eller fler i Kalmar län. Av dessa har cirka 44 % säte utanför Kalmar län. Som nämnts ovan fångas inte koncernhuvudkontor i utlandet. I Figur 27 visas i vilka tillväxtmotorer (kommuner) som dessa

huvudkontor finns i. Staplarna anger antalet företag. Den orange linjen anger antalet huvudkontor per 10 000 invånare och syftar till att beakta att en stor kommun förväntas ha fler huvudkontor.

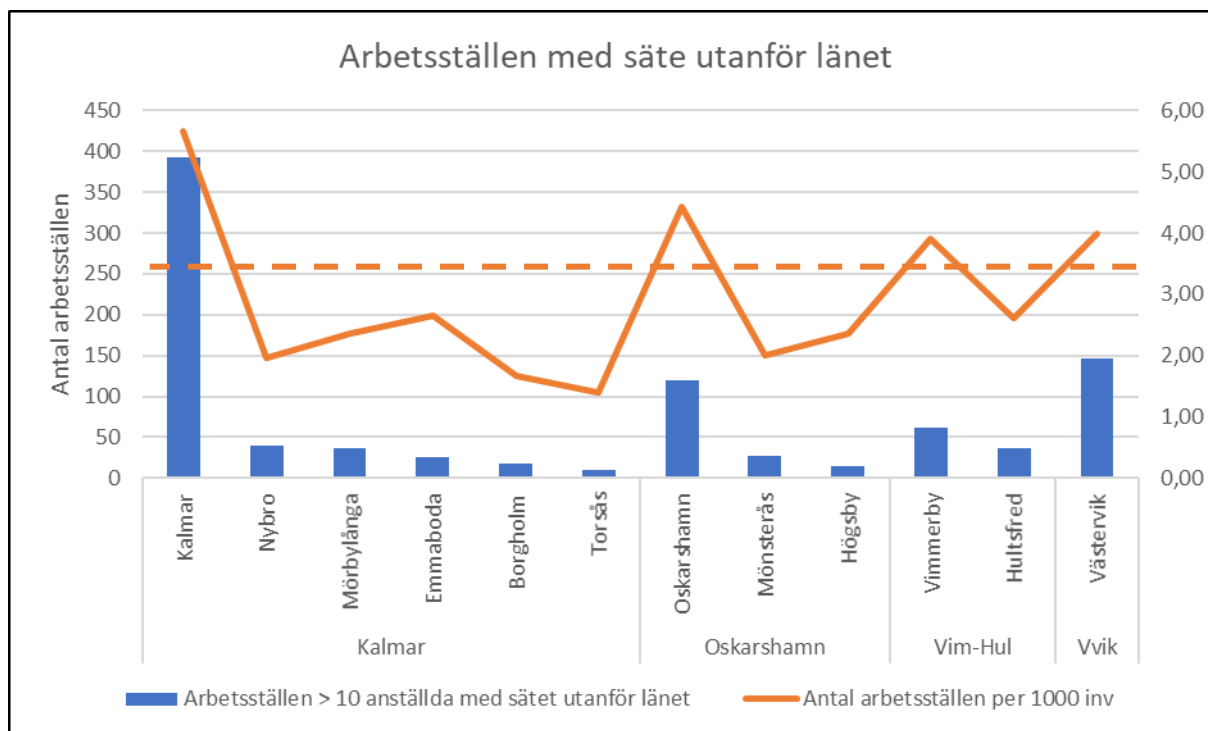


Figur 27. Säte med företag med huvudkontor utanför Kalmar län och med tio anställda eller fler i Kalmar län. Källa: Bisnode, Sweco bearbetning

Av figuren framgår Stockholms dominans och därmed betydelse för Kalmar län. Det följer av en generell koncentration av huvudkontor till huvudstaden. Malmö har en större närvaro i Kalmar län än Göteborg, både i absoluta och relativa tal, vilket skulle kunna tyda på ett sydsvenskt samspel och sammanhang som exempelvis beror av Öresundstågssystemet.

Växjö har en större närvaro i Kalmar län än övriga tillväxtmotorer. Räknat per invånare i respektive tillväxtmotor är Växjös närvaro ungefär 2,5 gånger högre än Linköping, Norrköping och Jönköping och ungefär två gånger större än Karlskronas.

Vilka kommuner i Kalmar län är mest intressanta för en etablering för ett företag med säte utanför länet? Här blir analysen på arbetsställenivå, eftersom ett företag kan ha flera arbetsställen i länet. Antalet arbetsställen med tio anställda eller fler är knappt 930. Resultatet visas i Figur 28. Den heldragna linjen sätter antalet arbetsställen i relation till antalet tusen invånare i respektive kommun. Den streckade, orange linjen anger medelvärdet per tusen invånare i hela Kalmar län.

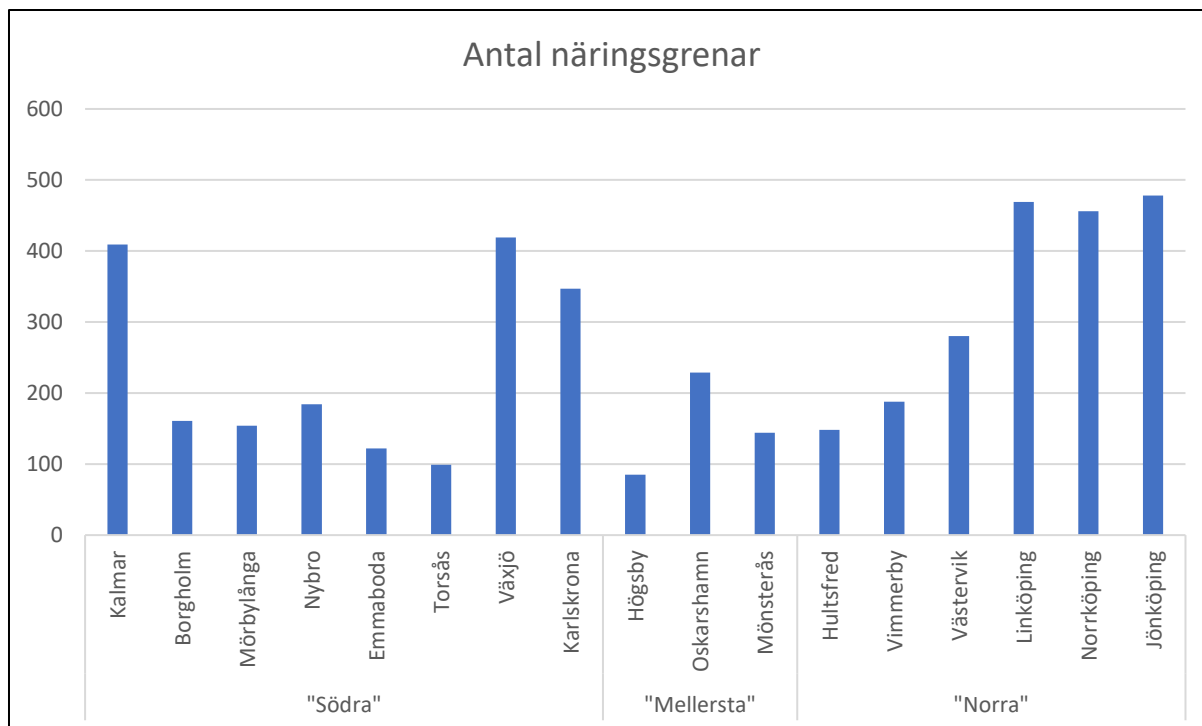


Figur 28. Företag med huvudkontor utanför Kalmar län och med tio anställda eller fler i Kalmar län. Fördelning av arbetsställen per kommun i Kalmar län. Källa: Bismode, Sweco bearbetning

Figur 28 visar att Kalmar, Oskarshamn, Västervik och Vimmerby är de enda kommunerna som har en högre närvaro än genomsnittet. Inom respektive lokala arbetsmarknadsregion dominerar följaktligen huvudkommunen. I absoluta tal har Kalmar kommun absolut flest arbetsställen.

Branschbredden i de externa tillväxtmotorerna innebär ett tydligt tillskott för kommunerna i Kalmar län. I Figur 29 har kommuner och tillväxtmotorer grupperats utifrån geografi i "södra", "mellersta" och "norra" Kalmar län. Figuren visar att de externa tillväxtmotorerna tillför en stor mängd näringsgrenar som saknas i de mindre Kalmarskommunerna. Flera kommuner i Kalmars lokala arbetsmarknadsregion har god tillgång till även Växjö och Karlskrona. Oskarshamns lokala arbetsmarknadsregion har primärt tillgång till Kalmar kommun. De norra delarna har begränsad tillgång till Linköping, Norrköping och Jönköping (samt Kalmar kommun).





Figur 29. Antal näringsgrenar i Kalmar läns kommuner samt de externa tillväxtmotorerna. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Utmaningen är just tillgängligheten med de förhållandevis stora avstånden och svaga infrastrukturen. Det är beklagligt, eftersom analysen av näringslivsstruktur i den externa bilagan till denna rapport visar att komplementariteten inte oväntat är stor. Tillväxtmotorerna tillför inte bara många fler näringsgrenar utan också andra profilnäringar som är nära förknippade med exempelvis kunskapsintensiva tjänstenäringar. Samtidigt kan kommunerna i Kalmar län erbjuda starka branscher som kompletterar de externa tillväxtmotorerna. De sistnämnda kan ha liknande profilnäringar inom sina arbetsmarknadsregioner, men branscherna hade stärkts genom att utbytet hade förenklats med hjälp av bättre infrastruktur.

#### 8.4 Övriga funktioner hos de externa tillväxtmotorerna

De externa tillväxtmotorerna fyller ett antal ytterligare funktioner. Dessa beskrivs i den externa bilagan till denna rapport och sammanfattas översiktligt i Tabell 17. Stockholm och Malmö redovisas inte i tabellen.

Avseende i synnerhet besöksnäring utgör de externa tillväxtmotorerna underlag för de attraktioner som finns i Kalmarkommunerna, varför dessa också redovisas. Ingen av förteckningarna över besöksmål gör anspråk på att vara heltäckande.

Kalmar län ingår i Sydöstra sjukvårdsregionen tillsammans med Jönköpings och Östergötlands län, vilket innebär att samverkan i hög grad sker med dessa avseende planerad vård.

Tabell 17. Översikt över övriga funktioner hos de externa tillväxtmotorerna.

	Utbildning och forskning	Transport	Sjukvård	Fritid, rekreation & besöksnäring	
				Tillväxtmotorn	Kalmar-kommuner (exkl Kalmar kommun)
<b>Växjö</b>	Linnéuniversitetet, ca 20 YH-utbildningar, Sydostsamverkan	Växjö Småland Airport, Alvesta järnvägsstation, framtida station för höghastighetståg?	Växjö Central-lasarett med bl.a. akut och barnakut	Sveriges Glasmuseum, Växjö Domkyrka, Svenska Emigrant-institutet, Teleborg slott, Åsnens Nationalpark	Glasrikets älgpark, James Bond 007 Museum, Moberg-stenen, Utvandrar-leden, Hembygdsparken Ekbacken, Torsåstuppen, Torsås kyrka, Torsås Centrumbiograf, Torsås Paintball, Iglasjön
<b>Karlskrona</b>	Blekinge Tekniska Högskola, ca tio YH-utbildningar, Sydostsamverkan	Karlskrona Ronneby Airport, Karlskrona hamn	Blekinge-sjukhuset med bl.a. akut och barnakut	Marinmuseum, Kungsholms fort, Drottningsskärs kastell, Amiralitetskyrkan, Utklippan	
<b>Linköping</b>	Linköpings universitet, 30-tal YH-utbildningar, Väg- och Transport-forsknings-institutet, Totalförsvarets forskningsinstitut, med mera	Linköping Centralstation, Linköping City Airport	Universitets-sjukhuset i Linköping med både hög-specialiserad vård och viss riksvård	Flygvapen-museum, Friluftsmuseet Gamla Linköping, Tinnero Eklandskap, Linköpings Slotts- och Kyrko-museum	Gränsö naturreservat, Gamleby Trollskogen, Casimirsborg Gård, Stadsparken i Västervik, S:t Gertrud Kyrka, Astrid Lindgrens värld, Katthult, Astrid Lindgrens Näs, Norra Kvill nationalpark, Astrid Lindgren-statyn, Hultsfreds-festivalen, Björnnäsets naturreservat, Stora Hammarsjöns badplats, Hultsfreds hembygdspark, Emil i Lönneberga-skulpturen
<b>Norrköping</b>	Linköpings universitet, ca tio YH-utbildningar	Norrköping Airport samt Norrköpings hamn	Vrinnevi-sjukhuset	The Industrial Landscape, Abackarna, Carl Johans park, Löfstad slott och Arbetets museum.	
<b>Jönköping</b>	Jönköping University, 20-tal YH-utbildningar	Jönköping Airport, Jönköpings-banan förbinder Västra stambanan med Södra stambanan	Länssjukhuset Ryhov	Tändsticks-muséet, Rosenlunds Rosarium, Sofiakyrkan, Rocksjön naturreservat	

#### 8.4 Möjligheter och utmaningar för ett ökat samspel över länsgränserna

I workshopen diskuterades vilka möjligheter och hinder som finns för ett ökat samspel. Bland annat nämndes att det primära för att öka samspelet med kringliggande tillväxtmotorer är att våga/orka samarbeta utanför administrativa gränser. Dessa administrativa gränser skapar onödiga hinder som

måste överbyggas. Kalmar län och dess kommuner behöver lägga mer tid och fokus på den större regionala bilden och länets omvärld. I det ingår att skapa och stärka fora för sådana frågor.

Deltagarna menade vidare att samspelet måste stärkas både fysiskt och digitalt. Det innefattar såväl en förbättrad infrastruktur (räls och asfalt) som en bättre och mer sömlös kollektivtrafik över länsgränserna. I första hand bör restiderna i relationerna Kalmar – Växjö och Kalmar – Karlskrona kortas ned. Det kan också gå att planera för verksamheter och fler bostäder i stråken. Genom att inte bara utveckla den regionala motorn utan stärka hela stråket kan också det mentala avståndet reduceras.

Att använda den högre utbildningen som hävstång för ökad samverkan lyftes i workshopen fram av flera. Förutom ett stärkt utbyte och samverkan mellan universiteten pekades på möjligheten att öka samverkan på gymnasienivå.

Framförallt de mindre kommunerna men även representanter från andra län ansåg att ett regionalt stöd behövs för att utveckla ett bättre samarbete mellan likartade kommuner på båda sidorna om länsgränserna. Ibland delar kommuner i Kalmar län kanske problem/möjligheter mer med Vetlanda eller Uppvidinge än med Oskarshamn eller Mönsterås. Samarbete finns redan idag, men då är det kommuner två och två och i specifika frågor. Ett mer strukturerat samarbete, med regionernas stöd skulle kunna stödja en ökad integration och samspel över länsgränserna.

## 9. FRÅN FYRA TILL TVÅ ELLER TRE ARBETSMARKNADSREGIONER

*Detta kapitel handlar om*

Detta kapitel analyserar förutsättningarna att integrera dagens lokala arbetsmarknadsregioner på traditionell väg, det vill säga med bättre infrastruktur och transportsystem.

*Slutsatser och rekommendationer*

- Med nuvarande transportinfrastruktur och beteendemönster kommer det att ta mycket lång tid innan Kalmar län går från fyra till tre eller två lokala arbetsmarknader. Den relation som ligger närmast att driva en integration av två LA-regioner är Vimmerby-Västervik, men utvecklingen av pendlingen har varit så svag det senaste decenniet att det skulle ta över 300 år innan regionerna växer samman (beräkningen bygger på vissa förenklade antaganden). Västervik-Vimmerby har en mindre omfattande pendling i dag men däremot högre tillväxt och skulle växa samman inom cirka 70 år. Västervik skulle bli en del av Oskarshamns LA-region inom knappt 80 år. Oskarshamn integreras med Kalmar LA-region inom 130 år medan det skulle ta Kalmar "bara" drygt 100 år att bli en del av Oskarshamns LA-region.
- Kalmar läns geografi innebär att ytterligare arbetsmarknadsförstoring och att gå från fyra till två eller tre arbetsmarknader är kostsamt, även om det skulle ge betydande nyttor
- Med nuvarande statliga medelstilldelning skulle det ta ett par decennier att integrera arbetsmarknadsregionerna, alternativt en hård prioritering av något stråk.
- Det ligger nära till hands att fokusera på de kommuner som ligger längst från tillväxtmotorer. Det är rätt att göra det, men det innebär inte att kostsamma infrastrukturinvesteringar är det mest effektiva sättet att stödja dem.
- Etablerade strukturer spelar roll. Specialisering innebär att även exempelvis Mönsterås kan attrahera arbetskraft från Kalmar kommun. Det är viktigt att stärka specialiseringen, då det innebär att starka branscher kan fortsätta utvecklas och fungera som jobbskapare för kommun och region. Samtidigt måste kompetensförsörjningen säkras från ett större omland, sannolikt tillsammans med satsningar på utbildning. Oskarshamn har till exempel en lång tradition av att säkra den egna kompetensförsörjningen genom yrkesutbildningar på olika nivåer, samtidigt som kommunen blivit allt mer beroende av inpendling.
- Pendlingen över kommungränserna stiger. Med undantag för Kalmar kommun och Ölandskommunerna bor en allt större andel av dagbefolkningen utanför den egna kommunen. Kommunerna blir allt mer beroende av varandra, vilket också talar för en stark regional (sam-)planering.
- Det är viktigt att våga satsa i stråk och förbindelser som redan är starka. Dels kan integrationen fördjupas och inkludera en större del av arbetstagarna genom exempelvis högre turtäthet i kollektivtrafiken eller expressbussar, dels kan stråken förlängas så att angränsande kommuner också kommer med.
- Västervik samt Vimmerby-Hultsfred måste bygga på sina egna styrkor. Det framstår inte som realistiskt att se någon djupare sammankoppling varken inom länet eller till Linköping/Norrköping. En möjlighet är också att i högre grad samarbeta med Valdemarsvik, Åtvidaberg, Kinda och Ydre i södra Östergötland. 2018 var exempelvis inpendlingen till Västervik från nämnda kommuner cirka 180 personer, att jämföra med cirka 130 från Linköping och Norrköping. Här ligger utmaningen sannolikt i att de östgötska kommunerna orienterar sig norrut.
- Mönsterås spelar en nyckelroll i stråket Kalmar-Oskarshamn, på samma sätt som Nybro har en nyckelroll för utvecklingen av korridoren (Öland)-Kalmar-Växjö. Om dessa orter stärks kan de bidra till ökad pendling och samverkan i "båda riktningarna". Detta stråktänkande känns

bland annat igen från Skåne, där man jobbat rätt framgångsrikt med att identifiera och utveckla stationslägen i stråk med potential. Det kan finnas fler orter med potential att stärka utvecklingen i stråk med ”pärlbandskaraktär”.

### 9.1 Vad krävs för att integrera lokala arbetsmarknadsregioner?

Kapitlet fokuserar på relationen mellan huvudkommunerna i de olika lokala arbetsmarknadsregionerna. Det är en naturlig följd av ambitionen att integrera arbetsmarknadsregioner. Det är fortfarande intressant att underlätta pendling mellan exempelvis Högsby och Västervik, men det kommer inte att generera någon integration av Oskarshamn och Västerviks lokala arbetsmarknad.

Det är samtidigt viktigt att inte enbart fokusera på de statistiska definitionerna av en LA-region i det regionala utvecklingsarbetet. Exempelvis har pendlingen mellan Oskarshamn och Kalmar ökat med nära 60 % de senaste tio åren, men andelen pendlare är fortfarande för låg för att integrera de båda LA-regionerna (Oskarshamn och Kalmar) rent statistiskt.

I Bilaga 2 beräknas hur många fler pendlare som krävs i olika relationer för att integrera lokala arbetsmarknadsregioner enligt den statistiska definitionen. De fyra kommuner som kan vara aktuella för en integration av fyra LA-regioner till tre eller två är Kalmar, Oskarshamn, Västervik och Vimmerby. Om två av dessa integreras kommer de kommuner som i dag tillhör de respektive LA-regionerna att ”följa med” i sammanslagningen. Tabell 25 i Bilaga 2 visar att följande relationer ligger närmast att integreras:

1. Vimmerby-Västervik
2. Västervik-Vimmerby
3. Västervik-Oskarshamn
4. Oskarshamn-Kalmar
5. Kalmar-Oskarshamn

I Tabell 18 används dagens pendlingssiffror och utvecklingen av pendlingen under det senaste decenniet för att göra en beräkning av hur lång tid det skulle ta för LA-regionerna att växa samman med nuvarande pendlingstider. Samtidigt får inte antalet personer som både bor och arbetar i den aktuella kommunen öka.

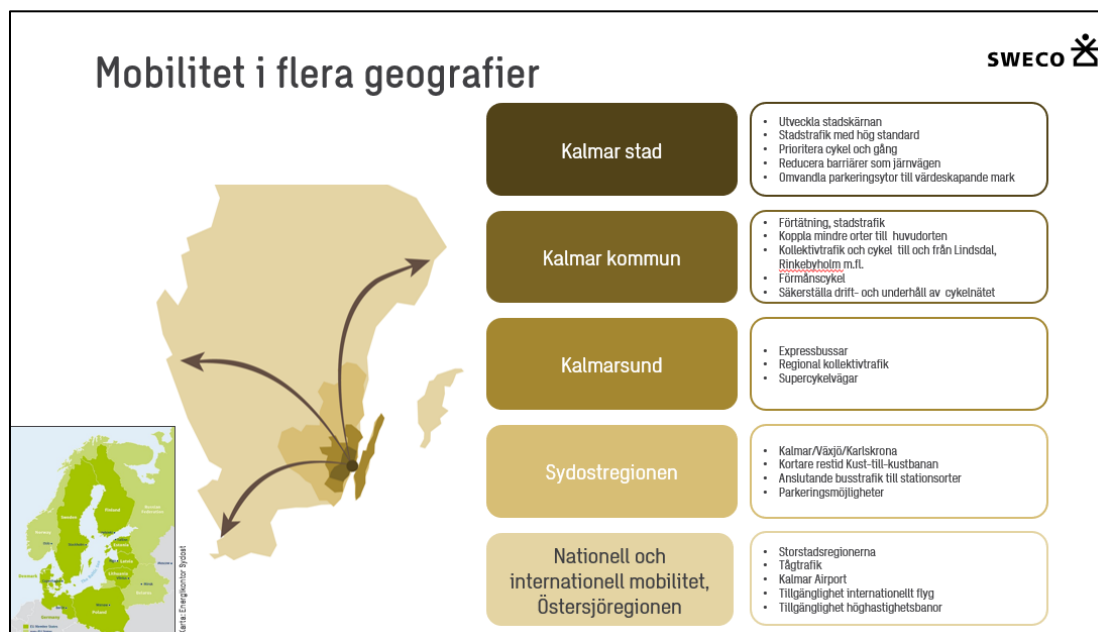
Tabell 18. Hur lång tid tar det innan LA-regionerna växer samman? Data: SCB, Sweco beräkningar

Från	Till	Andel utpendlare	Antal pendlare 2018	Förändring av antal pendlare 2008–2018	Teoretisk beräkning: tid till integration
Vimmerby	Västervik	3,7 %	286	+ 18	319 år
Västervik	Vimmerby	2,9 %	475	+ 170	73 år
Västervik	Oskarshamn	2,7 %	444	+ 159	78 år
Oskarshamn	Kalmar	2,2 %	281	+ 73	132 år
Kalmar	Oskarshamn	1,6 %	560	+ 241	106 år

Även om Tabell 26 är en teoretisk beräkning visar den tydligt hur avlägsen en integration av de lokala arbetsmarknadsregionerna i Kalmar län är om inte infrastrukturen och transportsystemet förbättras kraftigt alternativt att människors benägenhet att pendla långt ökar.

Ytterligare en aspekt värd att nämna är att Kalmars läns mobilitet och tillgänglighet behöver utvecklas i flera funktionella regioner. Det har belysts i bland annat Sweco (2019), se Figur 30.

Arbetsmarknadsregionen förtjänar stor uppmärksamhet, men det finns också ett starkt samband mellan exempelvis tillgången till flygförbindelser och regional samt kommunal utveckling (Ferguson och Forslid 2017).



Figur 30. Kalmars mobilitet är relevant i många geografier. Här exemplifierad för Kalmar kommun. Källa: Sweco (2019)

## 9.2 Utveckling av Kalmar läns LA-regioner

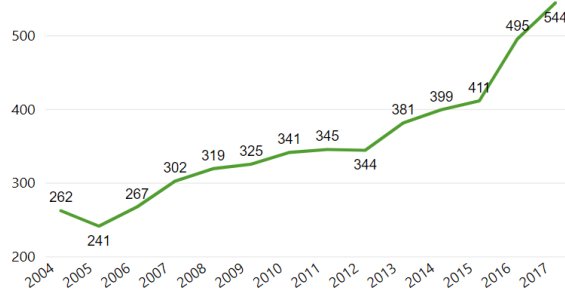
Sedan mitten av 80-talet har antalet LA-regioner i länet minskat från sex till fyra. Sedan 2006 har arbetsmarknadsregionerna bestått av Kalmar, Oskarshamn, Västervik samt Vimmerby-Hultsfred. Mellan -85 och -02 genomfördes standardförbättringar på väg 23 mellan Hultsfred och Vimmerby vilket kan vara en bidragande orsak till att Hultsfred och Vimmerby blev en gemensam LA-region. Mellan -02 och -06 har inte identifierats några avgörande infrastrukturella åtgärder som bidragit till att Emmaboda inkluderades i Kalmars lokala arbetsmarknad, men däremot etablerades Öresundstågssystemet, vilket kan ha spelat roll. Det handlar också andra faktorer som till exempel den ständiga urbaniseringen, specialiseringen i ekonomin och ökad jämställdhet (se vidare kapitel 10).

## 9.3 Pendling över kommungränser

Pendlingen mellan kommunerna i länet har ökat i de flesta relationer sedan 2004, även i relationer med restider över 45 min. Även om det i vissa fall rör sig om små ökningar i reella tal så visar detta att det inte enbart är förkortad restid som gynnar eller bidrar till ökad pendling. Nedan redovisas hur pendlingen utvecklats sedan 2004 mellan några av de kärnor som idag inte utgör gemensam LA-region. Statistiken är hämtad från Region Kalmars hemsida "Fakta om Kalmar län".

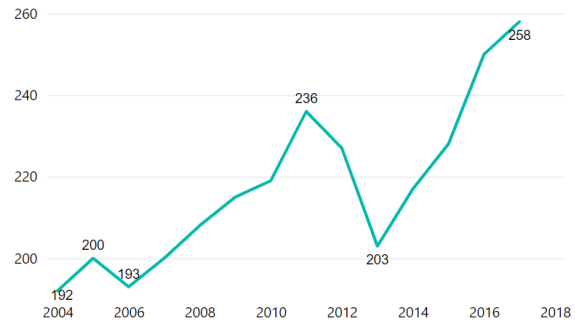
## Kalmar – Oskarshamn

Pendlingen från Kalmar till Oskarshamn har mer än fördubblats mellan 2004 och 2017.



Figur 31. Utpendling från Kalmar till Oskarshamn 2004–2017.

**+ 108 %**

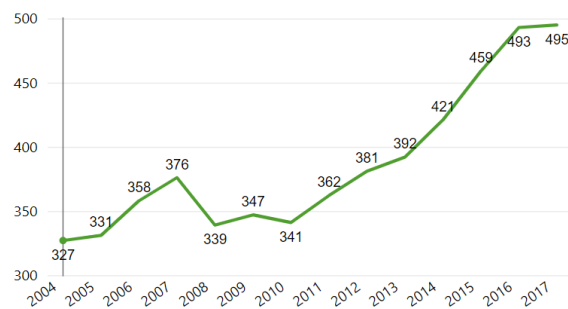


Figur 32. Inpendling till Kalmar från Oskarshamn 2004–2017.

**+ 34 %**

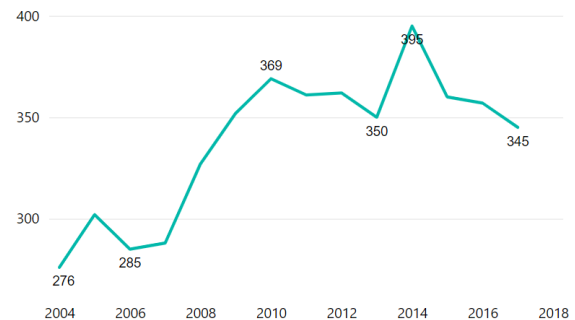
## Västervik – Vimmerby/Hultsfred

Pendlingen till/från Västervik har ökat för både Vimmerby och Hultsfred, även om ökningen från Hultsfred till Västervik är blygsam. I figurerna nedan visas pendlingen sammanslagen för Vimmerby/Hultsfred.



Figur 33. Utpendling från Västervik till Hultsfred/Vimmerby 2004–2017.

**+ 51 %**

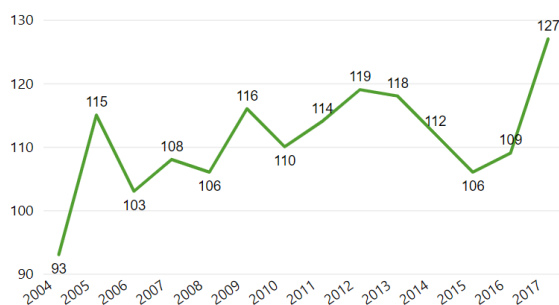


Figur 34. Inpendling till Västervik från Vimmerby/Hultsfred 2004–2017.

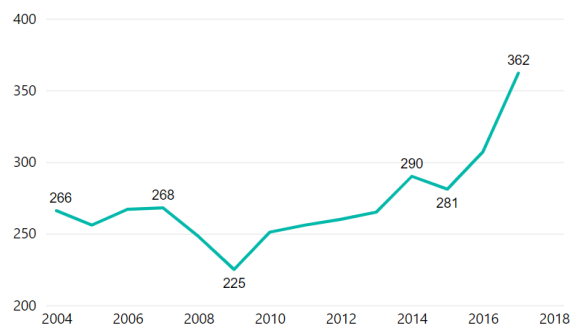
**+ 25 %**

## Oskarshamn – Hultsfred/Vimmerby

Även mellan Oskarshamn och Hultsfred/Vimmerby har pendlingen ökat i samtliga relationer.



Figur 35. Utpendling från Oskarshamn till Vimmerby/Hultsfred 2004–2017.

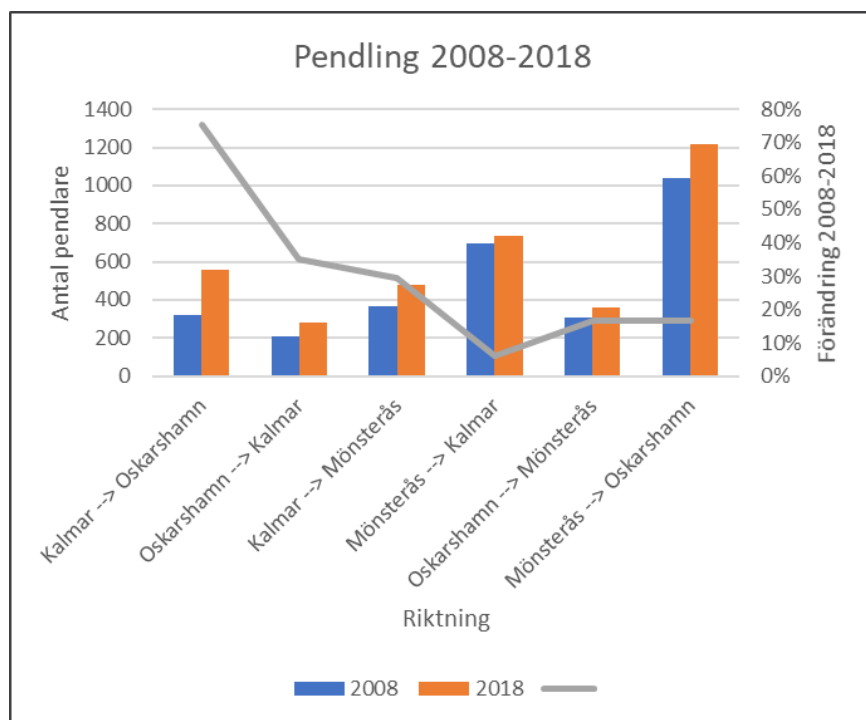


Figur 36. Inpendling till Oskarshamn från Hultsfred/Vimmerby 2004–2017.

**+ 37 %**

**+ 36 %**

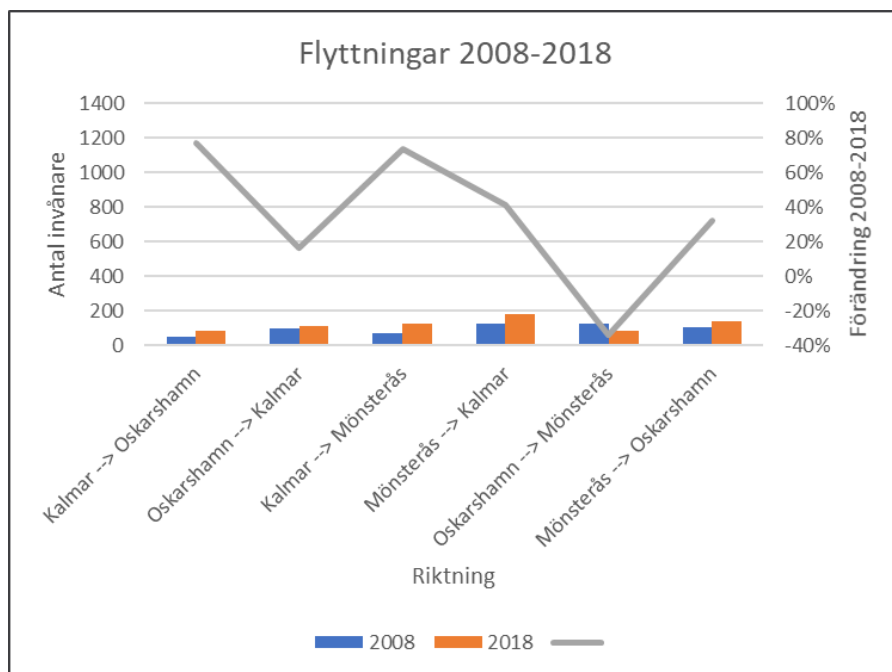
Som konstaterats i kapitel 7.3 visar näringslivets i Kalmar, Mönsterås och Oskarshamns kommuner en hög grad av komplementaritet. När det gäller integrationen i stråket Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn har pendlingen ökat i alla relationer och riktningar det senaste decenniet, se Figur 37. Den kraftigaste relativa tillväxten har skett i riktning från Kalmar till Oskarshamn, en intressant illustration av hur den norra kommunen kompletterar tillväxtmotorn Kalmar kommun.



Figur 37. Utveckling av pendlingen Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn 2008–2018. Den gråa linjen visar förändringen i respektive relation (skalan till höger). Data: Statiska Centralbyrå/Raps

Figur 38 visar att den ökade pendlingen i stråket inte beror på flyttningar. Även om dessa har ökat i nästan alla relationer är de mycket mindre omfattande än pendlingsökningen. Den enda relation som har minskat är från Oskarshamn till Mönsterås.





Figur 38. Flyttningar Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn 2008–2018. Den gråa linjen visar förändringen i respektive relation (skalan till höger). Data: Statiska Centralbyrån/Raps

#### 9.4 Restider mellan centralorter i länet

Avstånden mellan kärnorna i regionen blir som mest relevant i sammanhanget då de mäts i tid och inte i kilometer. I vissa fall kan det till och med vara det upplevda avståndet snarare än det faktiska som är mest intressant. Tabellen nedan redovisar ungefärlig kortast restid med bil eller kollektivtrafik för ett antal relationer inom länet, samt för Karlskrona, Växjö och Linköping.

Tabell 19. Kortast restid i minuter för bil eller buss/tåg. Källor: GoogleMaps och tidtabeller från Kalmar länstrafik 2021.

	Kalmar	Mönsterås	Oskarshamn	Västervik	Vimmerby	Hultsfred	Emmaboda	Torsås	Nybro	Karlskrona	Växjö
Mönsterås	40										
Oskarshamn	55	22									
Västervik	100	80	60								
Vimmerby	120	80	65	47							
Hultsfred	87	70	54	65	16						
Emmaboda	29	65	100	150	120	110					
Torsås	35	57	75	120	130	120	45				
Nybro	15	55	75	130	120	100	14	45			
Karlskrona	71	100	120	170	170	160	43	45	63		
Växjö	65	110	110	150	110	90	33	90	50	83	
Linköping	177	160	140	100	78	93	190	200	162	195	180

Restid under 45 min
Restid mellan 45 – 60 min
Restid över 60 min

Acceptabel pendlingstid enkel resa är ungefär 45 minuter med en liten andel pendlare som pendlar upp mot en timme. Restider mellan 45–60 minuter visar de relationer som har potential att utgöra gemensam LA-region förutsatt infrastrukturella satsningar som minskar restiden. De potentiella LA-regionerna är därmed Kalmar och Oskarshamn samt Västervik och Hultsfred-Vimmerby, men även Västervik – Oskarshamn och Oskarshamn – Hultsfred ligger inom spannet. Tabellen visar även att Torsås och Nybro kan ha potential att nå Mönsterås inom 45 minuter.

Sett till relationer med större kärnor utanför länet är det enbart Nybro – Karlskrona som ligger inom intervallet 45–60 minuter. Emmaboda och Torsås ligger inom 45 minuter restid mellan Karlskrona och Växjö, men har en starkare koppling till Kalmar kommun. Mellan Kalmar – Växjö diskuteras ökad kapacitet på Kust till kustbana och en minskad restid från dagens ca 65 minuter till under timmen. Investeringarna är förhållandevis kostsamma och tidsvinsten relativt låg. Samtidigt är detta ett stråk med många pendlingsrelationer som växer starkt. Integrationen Växjö-Kalmar-Karlskrona analyseras djupare senare i kapitlet.

Även medelhastighet kan vara intressant att studera, inte minst när det kommer till förslag på åtgärder. I tabellen nedan framgår att medelhastigheter över 100 km/tim enbart nås med järnväg. Över 80 km/tim med bil innebär övervägande andel 2+1-väg med 100 km/tim. På sträckor med under 70 km/tim återfinns långa sträckor med hastighetsgräns 80 km/tim, ofta med lokala sänkningar till ännu lägre hastigheter.

Tabell 20. Medelhastighet för snabbaste resalternativet (bil/buss/tåg) mellan huvudorterna.

<b>Mönsterås</b>	70											
<b>Oskarshamn</b>	82	80										
<b>Västervik</b>	86	73	71									
<b>Vimmerby</b>	68	70	63	70								
<b>Hultsfred</b>	79	75	69	71	88							
<b>Emmaboda</b>	125	84	72	75	76	71						
<b>Torsås</b>	72	88	90	77	79	76	59					
<b>Nybro</b>	123	64	70	72	66	67	134	63				
<b>Karlskrona</b>	70	74	77	78	73	70	81	54	81			
<b>Växjö</b>	101	69	70	72	69	71	116	71	95	76		
<b>Linköping</b>	77	72	70	63	74	75	78	82	83	93	73	
	<b>Kalmar</b>	<b>Mönsterås</b>	<b>Oskarshamn</b>	<b>Västervik</b>	<b>Vimmerby</b>	<b>Hultsfred</b>	<b>Emmaboda</b>	<b>Torsås</b>	<b>Nybro</b>	<b>Karlskrona</b>	<b>Växjö</b>	
	> 80 km/tim											
	70-80 km/tim											
	< 70 km/tim											

## 9.5 Tänkbara infrastrukturåtgärder för att nå 45 minuters restid eller mindre

Med ingångsvärden enligt ovan kan olika förslag på åtgärder i infrastruktur och kollektivtrafik, som krävs för att knyta samman arbetsmarknadsregionerna studeras. Därmed kan också frågan om två, tre eller fyra LA-regioner är en rimlig målbild inom olika tidsrymder besvaras. Så vad krävs egentligen för att nå 45 minuters restid mellan huvudorterna? Nedan presenteras en sammanställning av

åtgärder för tåg-, buss- och biltrafik, en del enligt tidigare utredningar och andra utifrån mer aktuella antaganden och resonemang. Kostnaderna är grovt uppskattade utifrån tidigare erfarenheter och ska främst ses som en indikation på storleken för åtgärden. Det ska understrykas att kostnaderna är uttryckta i olika penningvärden, vilket framgår av källan. I kommentarsfältet återges de antaganden som gjorts.

#### Kalmar – Oskarshamn (74 km), E22

	Restid (idag)	Restid (teoretisk)	Turtäthet	Kostnad	Kommentar
Järnväg		35–45 min <sup>1)</sup>	60 min	> 1,5 mdkr <sup>1)</sup>	160 km/tim
Expressbuss	65	59 min <sup>2)</sup>	10 min	~10 mkr/år	Enbart ett stopp per kommun, högre komfort, signalprioritering i tätort.
Bil	55	45 <sup>3)</sup>	-	> 2,5 mdkr	Framkomlighets- och hastighetsåtgärder på E22 ca 6,3 mil. 40 tkr/m motorväg.

<sup>1)</sup> Idéstudie för kustjärnväg Kalmar – Mönsterås – Oskarshamn (Trivector, 2009)

<sup>2)</sup> Östersjöexpressen – Ett tåg på gummihjul (Regionförbundet i Kalmar län, 2016)

<sup>3)</sup> Genomsnittshastighet 100 km/tim. Inte ens E4 eller E6 med 120 km/tim når detta (enl. GoogleMaps)

Infrastrukturella åtgärder kommer sannolikt inte att vara lösningen på att integrera Kalmar och Oskarshamn, i alla fall inte i närtid. Kostnaden för att bygga en ny kustjärnväg är sannolikt mycket svår att motivera utifrån resandeunderlag och nytta. Antaget 45 minuters körtid med bil, med åtgärder som också skulle komma en expressbuss till nytta, krävs mycket stora insatser på E22 som i princip behöver uppgraderas till fyrfältig motorväg med 120 km/tim. Inte ens då är det säkert att restid under 45 minuter nås. De viktigaste aspekterna för att integrera dessa är snarare den *upplevda* restiden med bil och kollektivtrafik samt turtätheten i den sistnämnda.

## Västervik – Vimmerby/Hultsfred (55/76 km), väg 40

	Restid (idag) (Vimmerby/Hultsfred)	Restid (teoretisk)	Turtäthet	Kostnad	Kommentar
Järnväg	-/-	- / 40–45 min	30 min	> 5 mdkr	Enbart förbindelse mot Hultsfred (idag smalspår). Upprustning av smalspåret (i princip nybyggnation av enkelspår för 100 km/tim, inkl. mötesstationer, broar, elektrifiering, signalsystem). Sträcka ca 68 km. Kostnad ca 70–100 mkr/km.
Expressbuss	55/90 min	50/70 min <sup>1)</sup>	30 min	Ca 600 mkr–1,2 mdkr	Färre stopp, högre komfort. Signalprioritering i tätort. 2+1-väg med 100 km/tim, se nedan.
Bil	50/65 min	45/55 min	-	Ca 600 mkr – 1,2 mdkr	Kräver ökning av medelhastigheten från dagens ca 70 till över 83 km/tim. Möjligt med 2+1-väg med 100 km/tim, ca 4,2+1,5 mil, kostnad 20–40 mkr/km.

Mellan Västervik och Vimmerby finns ingen järnvägsförbindelse. Mellan Västervik och Hultsfred finns ett smalspår som idag trafikeras av rälsbuss under vissa perioder. Med en upprustning (nybyggnation) till ny enkelspårig bana med 100 km/tim, samt nya mötesspår för att möjliggöra halvtimmestrafik, är det möjligt att nå restid under 45 minuter med tåg. Det bör dock noteras att halvtimmestrafik är ett mycket ambitiöst trafikupplägg som till exempel återfinns Ystadbanan mellan Malmö – Ystad och som ställer stora krav på järnvägssystemet.

Åtgärder för ökad framkomlighet och hastighet på väg 40 kan ge restid ner mot 45 minuter mellan Västervik och Vimmerby. Det innebär att dagens medelhastighet på cirka 70 km/tim i stråket måste ökas till över 83 km/tim. Detta bedöms möjligt om hela sträckan byggs om till 2+1-väg med 100 km/tim. Hultsfred bedöms kunna nås under timmen med motsvarande åtgärder på väg 23 mellan Vimmerby - Hultsfred.

## Oskarshamn – Hultsfred/Vimmerby, väg 37/47 och 23

	Restid (idag) (Hultsfred/Vimmerby)	Restid (teoretisk)	Turtäthet	Kostnad	Kommentar
Järnväg	45 min <sup>1)</sup> / 127 min <sup>2)</sup>	45 min <sup>3)</sup>	30 min	Ca 150 mkr  (>1 mdkr)	Befintlig järnväg med nya mötesspår  (Elektrifiering Oskarshamn - Berga, nytt signalsystem.)
Expressbuss	67 min <sup>3)</sup> / 127 <sup>2)</sup>	60 min / 80 min	60 min	Se åtgärder för bil nedan.	Färre stopp, högre komfort. Framkomlighets- och hastighetsåtgärder. När inte 45 min.
Bil	54 min / 65 min	45 min / 60 min	-	500 mkr – 1 mdkr  (350 mkr <sup>5)</sup> )	Kräver ökning av medelhastigheten från dagens knappt 70 till över 83 km/tim. Möjligt med 2+1-väg med 100 km/tim, ca 2,2 mil på väg 47 (kostnad ca 20–40 mkr/km), samt ca 1,5 mil på väg 23 (beräknad kostnad ca 135 mkr <sup>4)</sup> ).

<sup>1)</sup> Restid mellan Oskarshamn och Hultsfred då banan trafikerades.

<sup>2)</sup> Buss mellan Oskarshamn och Berga

<sup>3)</sup> Oskarshamn – Hultsfred via väg 47

<sup>4)</sup> Utbyggnad till 2+1-väg Målilla – Hultsfred ligger inom nuvarande regionala plan. Byggstart planeras sommaren 2021. Beräknad kostnad för projektet är 135 miljoner kronor.

<sup>5)</sup> Antaget samma omfattning och prisnivå för hela 2+1-utbyggnaden Oskarshamn – Vimmerby som för delsträckan Målilla – Hultsfred.

Mellan Oskarshamn och Hultsfred, via Berga, finns en befintlig järnvägsförbindelse. Sedan juni 2019 finns dock ingen persontrafik på sträckan Oskarshamn – Berga. Viss godstrafik förekommer mellan Oskarshamn och Hultsfred (-Nässjö). Restiden mellan Oskarshamn och Hultsfred var prick 45 minuter enligt senaste tidtabell (2018). Behovet av ytterligare åtgärder bedöms främst vara ett antal standardförbättringar samt eventuellt nya mötesstationer för en tät, robust och effektiv trafikering. Även här har antagande gjorts för halvtimmestrafik och åtgärder i form av nya mötesspår.

Att minska restiden från dagens cirka 55 minuter till 45 mellan Oskarshamn och Hultsfred bedöms möjligt om hela väg 37/47 och väg 23 får standard 2+1-väg med 100 km/tim. Vimmerby bedöms kunna nås under timmen med motsvarande åtgärder på väg 23 mellan Vimmerby - Hultsfred. Kommande utbyggnad mellan Målilla och Hultsfred beräknas kosta ca 9 miljoner kronor per kilometer vilket ligger en bra bit under schablonkostnaden. Antaget att även sträckan Hultsfred – Vimmerby kan byggas om till 2+1-väg med motsvarande prisnivå minskar den totala kostnaden till omkring 350 miljoner kronor.

## Oskarshamn – Västervik

	Restid (idag)	Restid (teoretisk)	Turtäthet	Kostnad	Kommentar
Järnväg	---	---	---	---	---
Expressbuss	65 min	54 min <sup>1)</sup> (50 min)	Ca 400 mkr	Ca 400 mkr <sup>2)</sup>	Färre stopp, högre komfort. Ny 2+1-väg på E22, ca 4 mil. Ny södra infart i Västervik.
Bil	60 min	45 min		Ca 1,2 mdkr – 1,6 mdkr <sup>2)</sup>	Ny 2+1-väg på E22, ca 4 mil. Ny södra infart i Västervik. Kostnad ca 20–40 mkr/km.

<sup>1)</sup> Östersjöexpressen – Ett tåg på gummihjul (Regionförbundet i Kalmar län, 2016)

<sup>2)</sup> Kostnad för ny södra infart ca 385 mkr, 2015 års prisnivå (Trafikverket, 2018)

Enligt studien för Östersjöexpressen anges en framtida teoretisk restid på ca 54 minuter med buss. Studien förutsätter att en ny södra infart till Västervik har byggts men inkluderar inga framkomlighetsåtgärder på E22. Att utbyggnad av 2+1-väg bidrar till att ytterligare reducera restiden är inte en orimlig tanke. En restid på kring 50 minuter bedöms rimlig att kunna uppnå.

En ny södra infart till Västervik i kombination med utbyggnad av 2+1-väg på E22 ger möjlighet att nå en restid kring 45 minuter med bil mellan Oskarshamn och Västervik.

### 9.6 Åtgärder kopplade till transportplanerna

I den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 ingår följande åtgärder:

- E22 förbi Bergkvara, total kostnad 279 miljoner kr
- E22 Gladhammar-Verkeback, total kostnad 215 miljoner kr

Dessutom ingår restbelopp för tidigare åtgärder på E22 vid Rinkabyholm och på Kust till kustbanan Emmaboda-Karlskrona/Kalmar för cirka 75 miljoner kr.

Det innebär nationella investeringar om cirka 47 miljoner kr per år.

Flera åtgärder i stråken omnämns och uppmärksammas i Regional transportplan för Kalmar län 2018–2029, bland annat riksväg 23 Hultsfred – Vimmerby och Målilla – Hultsfred, riksväg 37/47 Bockara – Oskarshamn, ny infart Västervik, förbifart Mönsterås och stationer på E22 för expressbuss.

Den totala ramen i nuvarande regional plan är 931 miljoner kronor, vilket innebär ca 77 miljoner kronor per år. 100 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering med nationell plan för åtgärder på Kust till kustbanan och Stångådals-/Tjustbanan. Även länets kommuner lägger in samfinansiering för bland annat mötesspår och vägbyggnation.

Sammantaget får Kalmar län alltså infrastruktursatsningar ingående i den nationella respektive regionala planen för ett värde om i storleksordningen 125 miljoner kronor per år.

### 9.7 Sammanfattning av integration av LA-regioner inom länet

Den sammanlagda kostnaden för åtgärder i de relationer som berörts ovan bedöms uppgå till mellan 3,4 – 6,3 miljarder kronor för att nå restider kring 45 minuter. Av dessa är cirka hälften av kostnaden för åtgärder som främst gynnar bilresandet. Med bibehållen nivå på tilldelade medel skulle det ta

mellan ungefär 45 och 80 år att genomföra samtliga åtgärder, förutsatt att alla tillgängliga medel används för dessa ändamål.

Att bygga och investera i åtgärder som minskar restiderna ner mot 45 minuter blir kostsamt. Trots att det finns stora osäkerheter i kostnaderna som anges ovan kan det utifrån de medel som finns i transportplanplanerna konstateras att det kommer att ta mycket lång tid att genomföra de åtgärder som krävs för att nå önskvärda restider. I några fall är det kanske inte alls rimligt att tänka sig genomföra åtgärder då kostnaden sätts i relation till nyttan.

Men även om många av åtgärderna ovan är dyra och den totala kostnaden omfattande så innebär det inte att förbättringsåtgärder inte bör genomföras. Det innebär snarare att arbetet framåt måste ske mot mer realistiska målbilder och att storleken på insatser kan relateras till nyttan och ställas i relation till varandra. För även om det inte går att bygga bort alla tidsbarriärer så finns det trots allt redan en positiv utveckling, och den kan understödjas med åtgärder som på olika sätt reducerar uppoffringen av att pendla. Detta berörs mer i nästa kapitel.

Befintliga planer har föregåtts av grundliga utredningar och nyttokalkyler och bör fullföljas. Åtgärder för ökad framkomlighet, komfort och trafiksäkerhet är positiva bidrag till att stärka relationerna mellan regionens kärnor och ger förutsättningar för att den positiva trenden håller i sig.

## 9.8 Integrationen Kalmar-Växjö-Karlskrona

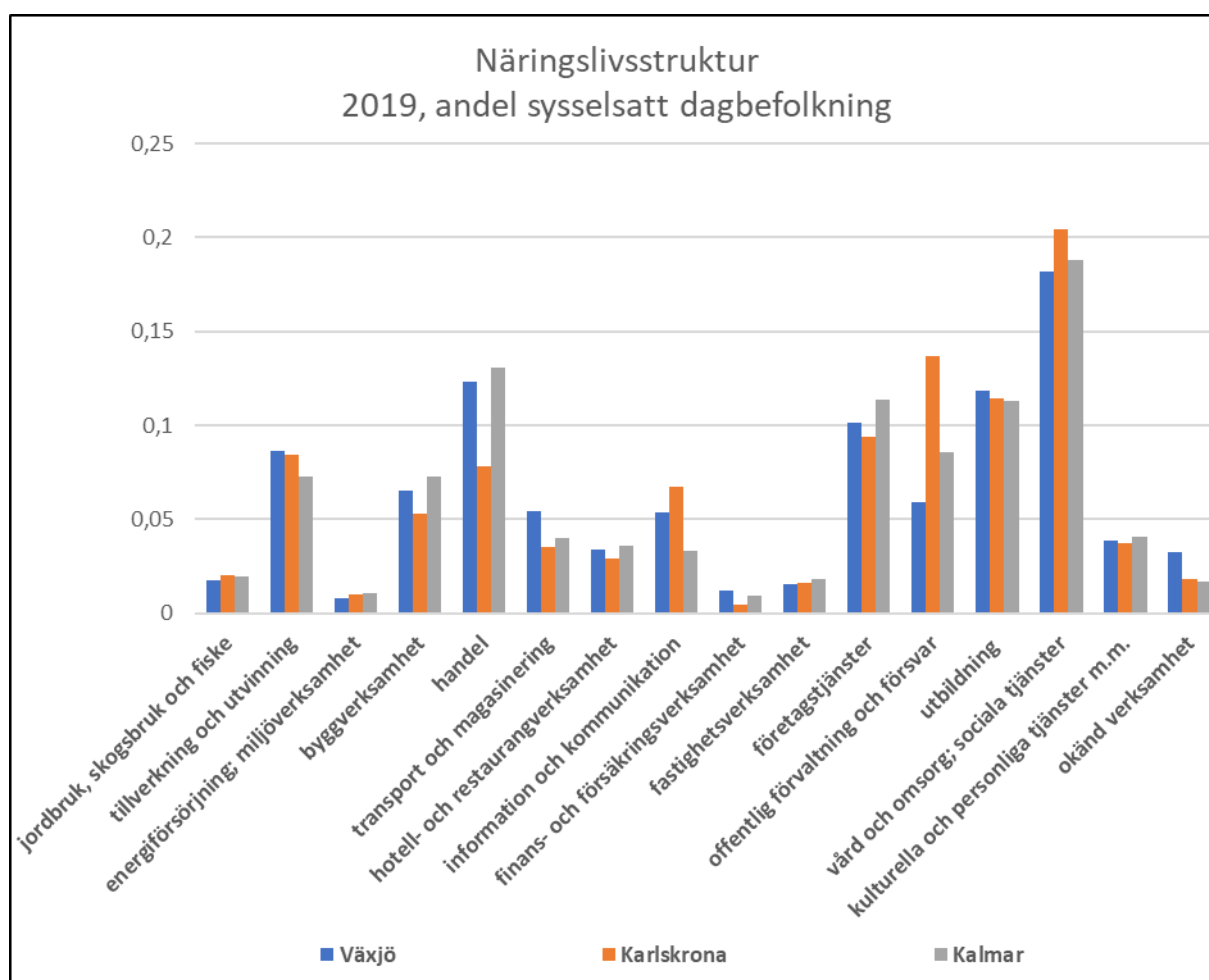
Att reducera restiden med förbättringar av Kust till kustbanan är förhållandevis kostsamt. Det är samtidigt intressant av andra skäl. Tabell 21 visar att av de tolv pendlingsrelationer med externa tillväxtmotorer, som vuxit mest under perioden 2008–2018 finns inte mindre än åtta i triangeln Kalmar-Växjö-Karlskrona. De följer de viktiga kommunikationsstråken E22, Kust-till-kustbanan och väg 25.

Tabell 21. Pendlingsrelationer som vuxit mest inom Kalmar län samt till och från tillväxtmotorerna åren 2008–18.

Från	Till	Ökning 2008–18	Antal pendlare 2018
<b>Växjö</b>	<b>Kalmar</b>	<b>52 %</b>	<b>185</b>
Mörbylånga	Stockholm	41 %	83
<b>Nybro</b>	<b>Växjö</b>	<b>39 %</b>	<b>111</b>
<b>Karlskrona</b>	<b>Kalmar</b>	<b>35 %</b>	<b>271</b>
Linköping	Västervik	31 %	77
<b>Emmaboda</b>	<b>Växjö</b>	<b>30 %</b>	<b>133</b>
Vimmerby	Linköping	26 %	59
<b>Kalmar</b>	<b>Karlskrona</b>	<b>24 %</b>	<b>223</b>
<b>Karlskrona</b>	<b>Emmaboda</b>	<b>19 %</b>	<b>216</b>
Stockholm	Kalmar	19 %	123
<b>Torsås</b>	<b>Karlskrona</b>	<b>17 %</b>	<b>322</b>
<b>Kalmar</b>	<b>Växjö</b>	<b>12 %</b>	<b>261</b>

Koncentrationen till triangeln är sannolikt en följd av att den primära drivkraften för längre pendling har varit koncentrationen av aktivitet till tillväxtmotorerna samt specialiseringen av ekonomin. Som framgår av kapitel 5.2 är den typen av långväga pendling i huvudsak möjlig bara för människor med förhållandevis hög lön. Samtidigt har restiderna längs triangelns sidor varit acceptabla, medan de är mer utmanande till exempelvis Norrköping. Erfarenheter visar dessutom att utbyte stimuleras bäst i stråk med både bra väg och järnväg.

Triangeln är dessutom viktig som det närmaste storregionala sammanhanget som går att skapa med stora delar av Kalmar län och dess befolkning. Forskningen visar att 100 000 arbetstillfällen är en viktig gräns för att de samband som stödjer den regionala utvecklingen ska bli särskilt stora. Det är i triangeln och i synnerhet relationen Kalmar-Växjö som denna kritiska nivå kan uppnås. En integration i stråket Mörbylånga-Kalmar-Nybro-Lessebo-Växjö skulle samla 123 000 jobb, medan exempelvis en integration mellan Kalmars och Oskarshamns lokala arbetsmarknader samlar 83 000 jobb (vilket också är mycket värdefullt).



Figur 39. Näringslivsstruktur i Växjö, Karlskrona och Kalmar kommuner. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

De tre tillväxtmotorerna tillför inte så stor komplementaritet i termer av branschstruktur (Figur 39), däremot vidgas underlaget inom de olika näringsgrenarna och bidrar till olika skalfördelar. Vidare stärks stråken mellan de tre residenstäderna och skapar möjligheter till en utvecklad flerkärnighet.



## 10. KAN ARBETSMARKNADSFÖRSTORING SKE PÅ ANNAT SÄTT?

*Detta kapitel handlar om*

Arbetsmarknadsförstoring genom att förbättra transportsystemet framstår som eftersträvansvärt men kräver stora resurser och Region Kalmar län har svag rådighet över dessa. I detta kapitel studeras om arbetsmarknadsförstoring kan skapas på andra sätt. I kapitlet behandlas drivkrafter för pendling, distansarbete samt möjligheterna att reducera uppoffringen av pendlingen.

*Slutsatser och rekommendationer*

- Det går att reducera behovet av att pendla långt och ofta, exempelvis genom distansarbete i varierande omfattning.
- Det är samtidigt en liten del av arbetskraften i Kalmar län som kan arbeta hemifrån. I Sverige bedöms cirka 30 % kunna arbeta hemifrån, i Kalmar län är det ungefär 20 %.
- Det finns parallellt ett fortsatt och sannolikt ökande behov av att kunna pendla långt från bostaden till arbetsplatsen. Det beror bland annat på specialiseringen av ekonomin, vilken driver fram koncentrationer av vissa branscher. Som konstaterats har exempelvis den kommunöverskridande pendlingen ökat under lång tid.
- Det finns många åtgärder som tillsammans kan vidga arbetsmarknadsregionen för fler människor och som samverkar positivt med insatser i transportinfrastrukturen. Digitalisering är ett tydligt exempel, som både gör restiden mer användbar (primärt på kollektivtrafiken) och som kan möjliggöra arbete hemifrån.
- Det är viktigt att kombinera fysisk och virtuell tillgänglighet av hög kvalitet. Virtuell tillgänglighet gör det möjligt att delta i arrangemang och möten långt från den egna vistelseorten på ett kostnadseffektivt sätt. Det fysiska mötet är fortfarande oöverträffat för mänsklig samvaro. Men skillnaden minskar och framför allt fortsätter de att komplettera varandra.
- Det finns en stor utmaning att såväl fysisk som virtuell tillgänglighet är bäst i de stora kommunerna. Det är därför tveksamt eller till och med osannolikt att digitaliseringen innebär att urbaniseringen bromsas upp.
- Digitaliseringen innebär också att fler kan välja att bo där de erbjuds mest livskvalitet. Även här har Kalmar kommun och andra tillväxtmotorer en fördel genom ett bredare utbud av privata och offentliga tjänster. Också kommuner med goda förbindelser till tillväxtmotorer och som exempelvis kan erbjuda prisvärt, attraktivt boende, kan dra nytta av urbaniseringen.
- Det är utom tvivel att Kalmar län erbjuder många platser med potential att erbjuda hög livskvalitet. Det finns samtidigt många andra platser i Sverige som kan göra det samma och med bättre tillgång till exempelvis storstadsområdenas kvaliteter. För att komma vidare i hur Kalmar län kan dra fördel av sin livskvalitet krävs fördjupade studier med målgruppsanalyser och strategier.
- Arbetshubbar har diskuterats sedan åtminstone 1990-talet och har inte slagit igenom ännu. Det verkar som att digitaliseringen snarare har försämrat möjligheten för arbetshubbar. De tjänster som hubben skulle erbjuda har delvis ersatts av digitaliseringen. Därmed konkurrerar arbetshubben nu inte med arbetsplatsen, utan med hemmet. Det innebär att arbetshubben måste tillföra värden som övervinner människors motstånd mot att lämna hemmet och resa den kortare sträckan och dessutom bära kostnaden för hubbar. Eftersom många tjänster vidare i högre grad levereras direkt till hemmet måste arbetshubben erbjuda något mer, exempelvis en kombination av tjänster som är platsbundna.

## 10.1 Drivkrafter för längre pendling

I kapitel 3.3 introducerades en modell som förklarar nyttan och uppoffringen med en (pendlings-)resa:

$$\text{Beslut om pendling} = \frac{(\text{Bostadens attraktivitet} * \text{Arbetets attraktivitet})}{\text{Uppoffring av resan}}$$

Beslutet att pendla beror av bostadens attraktivitet, hur givande arbetet är samt uppoffringen av att resar. Attraktiviteten i bostaden och arbetet ger tillsammans nyttan av att pendla. Nyttan av att pendla, det vill säga den samlade attraktiviteten i bostaden och arbetet, måste vara större än den upplevda uppoffringen. Annars accepteras inte pendlingen.

Kvaliteter som gör bostaden attraktiv är dels egenskaper hos själva bostaden som kostnad, storlek och bekvämlighet/standard, dels kvaliteter i närområdet som service och natur.

Ett arbetes attraktivitet beror av faktorer som lön, arbetskamrater, stimulans, personlig utveckling, meningsfullhet och möjlighet till medbestämmande.

Uppoffringen av att resa är en kombination av direkt kostnad för biljetter eller fordon, tidsåtgång, bekvämlighet och osäkerhet.

Den viktigaste slutsatsen av ekvationen är att en arbetsmarknadsförstoring kan uppnås på tre sätt:

- Bostadens kvaliteter ökar
- Arbetets kvaliteter ökar
- Uppoffringen av pendlingen minskar

De grundläggande drivkrafterna bakom en längre pendling är specialiseringen i ekonomin som möjliggjort skalfördelar i produktionen och därmed högre produktivitet. Denna specialisering har i sin tur varit möjlig inom länder och internationellt tack vare utvecklade transportsystem, bättre telekommunikationer och digitalisering samt öppnande av marknader. Som en följd har urbaniseringen stadigt ökat.

I denna studie har det också tydligt framgått att specialisering uppstår inom olika kommuner och att tillväxtmotorer och deras omland kompletterar varandra. Det har också framgått att den kommunöverskridande pendlingen har ökat. Det är dels en följd av specialiseringen, dels en förutsättning för den. Om inte en profilbransch i Högsby eller Hultsfred kan kompetensförsörjas från omgivande kommuner försämras utvecklingsmöjligheterna dramatiskt.

Tabell 22 visar drivkrafter för kortare respektive längre pendling. Bilden är inte entydig. Det visar snarare att det finns möjligheter att reducera själva behovet av att pendla långt och ofta, även om det finns ett fortsatt och sannolikt ökande behov av att kunna bo långt från sin arbetsplats.

Tabell 22. Drivkrafter för längre respektive kortare pendling och för bil eller tåg. + indikerar dels att faktorn driver kortare eller längre pendling.

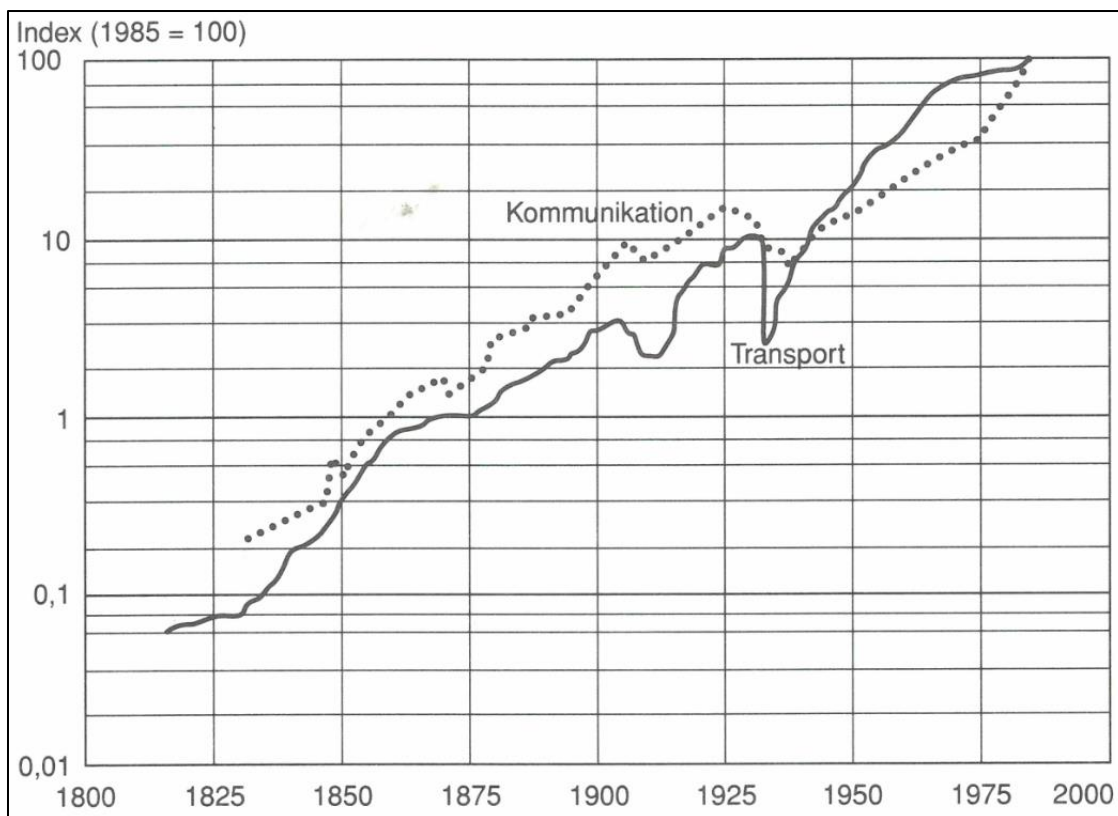
Faktor	Kortare pendling	Längre pendling
Miljö och klimat	+	
	(genom politiskt beslutade incitamentsstrukturer och människors val)	
Specialisering i ekonomin		+
Tid mer värdefull	+	
Ökad jämställdhet		+
		(kvinnors ökande utbildningsnivå driver samt möjliggör längre pendling)
Digitalisering		+
		(utvecklas nedan)
Utvecklad infrastruktur		+
Ökat utbud av kollektivtrafik		+
Färre tar körkort	+	
	(pendling med kollektivtrafik är ofta kortare)	
Trängsel i infrastrukturen	+	
	(begränsat problem i Kalmar län)	
Självkörande bilar		+
		(effekten dröjer)
Samhällsplanering som bostadsbyggande	(+)	
	(det är ofta svårt att realisera integration av verksamheter och boende)	

En viktig dimension är graden av rådighet för regionen och kommunerna. På så sätt är några av drivkrafterna att betrakta som *förutsättningar* och andra som *instrument*.

## 10.2 Distansarbete

Inte minst under Coronapandemin tvingas vi till nya beteenden som inte enbart är negativa. För de som har möjlighet att arbeta hemifrån upplever många en bättre balans mellan privat- och yrkesliv. Den digitala tekniken och mognaden har utvecklats. Det finns en potential att i högre grad än tidigare *substituera* fysiska möten och transporter med digitala dito, vilket är positivt för såväl miljön som produktiviteten.

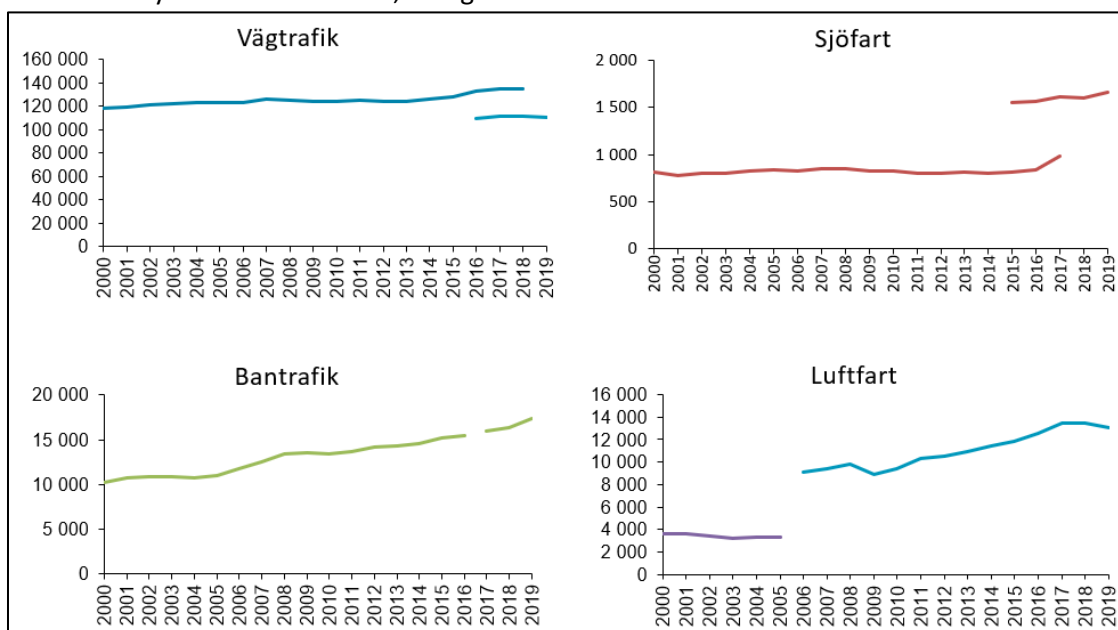
Det är samtidigt viktigt att sätta denna utveckling i perspektiv, vilket Sweco bl.a. gjort i arbetet "*Hållbar mobilitet i framtidens Kalmar*" åt Kalmar kommun (2018). Historiskt har utvecklingen av telekommunikationer och fysiska transporter utgjort *komplement* snarare än *substitut*. Även om en del resor har ersatts har nettoeffekten varit transportdrivande, se figur nedan.



Figur 40. Telekommunikationer och transporter har historiskt kompletterat varandra. Källa: Andersson & Sylvan (1997). *Framtidens arbete och liv*

Intressant nog har telekommunikationer i högre grad fungerat som substitut för fysiska transporter i stora, förhållandevis glesbefolkade regioner. Även om telefonen då erbjöd ett sämre alternativ än det fysiska mötet har uppoffringen med resan varit för stor.

Figur 40 slutar några år före internets breda genombrott. Det finns dock inga entydiga signaler om att behovet av fysiska resor minskar, se Figur 41.



Figur 41. Transportarbete i miljoner personkilometer för olika trafikslag. Anledningen till trendbrott för vägtrafik och sjöfart är förändrade sätt att mäta. För luftfarten har utrikes resande inkluderats från 2006. Källa: Trafikanalys 2020

Eliasson (2021) har studerat frågan om vi kommer att resa mindre efter pandemin. Författaren lyfter bland annat:

- "...en ökad 'digital mognad' [...] gör att tillgängligheten ökar; inte för inte kallas internet ibland för 'det femte trafikslaget'. [...]
- [...] att döma av historien så kommer knappast nya vanor och ökade digital tillgänglighet leda till minskat totalt resande [...]
- I stället har vi växlat in denna ökade tillgänglighet i mer kontakter, mer resande och mer transporter. Detta har både drivits av och möjliggjort den ökande specialisering av arbetsmarknad, produktion, kultur, fritidsaktiviteter och livsstilar som är ett signum för det moderna samhället. [...]
- Det är betydligt mer troligt att vi kommer att resa minst lika mycket som förut, samtidigt som vi arbetar, handlar och roar oss allt mer över nätet. [...]
- [...] dessvärre knappast [...] något större bidrag till att minska transporternas negativa påverkan på klimat och miljö."

Det ska noteras att Eliasson (2021) inte specifikt studerar pendling. Statistiska Centralbyrån (2020) har studerat förekomsten av hemarbete under pandemin. I oktober 2020, det vill säga när många nya arbetsätt och rutiner hunnit etableras, arbetade var tredje person hemifrån åtminstone någon dag i veckan. Med andra ord var det två tredjedelar av arbetsstyrkan som aldrig arbetar hemifrån.

Undersökningen visar bland annat följande resultat:

- Under perioden maj – oktober 2020 har andelen sysselsatta som arbetar hemifrån mer än hälften av tiden eller ungefär hälften av tiden varierat mellan knappt 20 % och cirka 25 %.<sup>16</sup> Dessutom anger 6–7 % att de brukar arbeta hemifrån. Under perioden anger knappt 27 % att de antingen brukar arbeta hemifrån eller har arbetat hälften eller fler dagar hemifrån.
- Fördelningen mellan könen är relativt jämn, men en något större andel av kvinnorna arbetar hemifrån mer än hälften av tiden.
- Det finns betydande skillnader mellan åldersgrupper. I gruppen 15–24 år svarade 90 % att de inte arbetade hemma alls, att jämföra med 65 % i gruppen 25–54 år. Skillnaden beror på att de yngre arbetstagarna i högre grad arbetar inom handel och vård, branscher som är svårare att kombinera med distansarbete.

Det finns också stora skillnader mellan branscher. Inom hotell- och restaurangbranschen svarade nästan 93 % att de inte jobbat hemifrån alls under juli–september, medan knappt 23 % av de sysselsatta inom information och kommunikation svarade samma sak. Se vidare tabellen nedan.

---

<sup>16</sup> Undantaget semestermånaderna juli och augusti, då andelen var lägre.

Tabell 23. Förekomsten av arbete hemifrån i olika branscher juli-september 2020. Källa: Statistiska Centralbyrån 2020

	Mer än hälften av dagarna (%)	Omkring hälften av dagarna (%)	Mindre än hälften av dagarna (%)	Brukar arbeta hemma (%)	Arbetade inget hemma (%)
Jordbruk, skogsbruk och fiske	.	.	.	24,8	66,8
Tillverkning och utvinning, energi och miljö	11,8	3,2	3,7	2,9	78,3
Bygghverksamhet	3,3	.	3,2	6,2	85,2
Handel	11,4	2,9	3,6	6,5	75,3
Transport	4,3	.	.	3,6	88,3
Hotell och restaurang	.	.	.	.	92,8
Information och kommunikation	56,3	7,1	5,1	8,8	22,7
Finansiell verksamhet, företagstjänster	25,4	6,4	6,2	9,7	52
Offentlig förvaltning m.m.	25,4	6,5	8,4	3,7	55,9
Utbildning	10,4	3,5	6,7	7,8	71,4
Vård och omsorg	2,2	1,3	2,7	3	90,5
Personliga och kulturella tjänster	12,6	3,8	4,9	10,1	67,8
Summa	14,5	3,7	4,5	6,5	70,5

Förekomsten av hemarbete skiljer även mellan yrken, vilket framgår av Tabell 24. Yrken som kräver fördjupad högskoleutbildning medger arbete hemifrån i högre grad än exempelvis yrken inom service, omsorg och försäljning.

Tabell 24. Förekomsten av arbete hemifrån för olika yrken juli-september 2020. Källa: Statistiska Centralbyrån 2020

	Mer än hälften av dagarna (%)	Omkring hälften av dagarna (%)	Mindre än hälften av dagarna (%)	Brukar arbeta hemma (%)	Arbetade inget hemma (%)
Chefsyrken	19,7	8,1	9,6	10,1	52,2
Yrken med krav på fördjupad högskolekompetens	28,9	5,6	7,9	8,1	49,4
Yrken med krav på högskolekompetens eller motsvarande	21,9	6,4	6,3	8,9	56,3
Yrken inom administration och kundtjänst	13,5	3,4	3,2	7,1	72,6
Service-, omsorgs- och försäljningsarbete	1	.	.	2,7	94,8

	Mer än hälften av dagarna (%)	Omkring hälften av dagarna (%)	Mindre än hälften av dagarna (%)	Brukar arbeta hemma (%)	Arbetade inget hemma (%)
Yrken inom lantbruk, trädgård, skogsbruk och fiske	.	.	.	20,9	73,5
Yrken inom byggverksamhet och tillverkning	.	.	.	3,9	93
Yrken inom maskinell tillverkning och transport m.m.	.	.	.	2,3	96,1
Yrken med krav på kortare utbildning eller introduktion	.	.	.	.	97,1
Militärt arbete	.	.	.	.	86,1
Summa	14,5	3,7	4,5	6,5	70,5

Region Skåne (2020) har studerat hur stor andel av arbetskraften som potentiellt kan utföra sitt arbete på distans. Möjligheten att arbeta på distans beror av yrkestypen och branschstrukturen, vilket också belysts ovan. I Sverige bedöms 29 % av de förvärvsarbetande ha ett yrke som potentiellt kan utföras på distans. Det är alltså i nivå med den andel som har brukar arbeta på distans respektive har gjort det hälften av tiden eller mer under pandemin (cirka 27 %, se ovan). Skillnaden mellan länen är dock betydande. Stockholms län, med en hög andel sysselsatta inom delar av tjänstesektorn som inte är beroende av direkta fysiska möten, kan 40 % arbeta på distans. Kalmar är dock det län i landet som har lägst andel som bedöms kunna arbeta på distans, knappt 20 %. Det beror på länets näringslivsstruktur. De yrken som enklast kan utföras hemifrån är typiskt kunskapsintensiva tjänster, det vill säga branscher som återfinns i tillväxtmotorer och deras omland respektive i storstadsområdena. Med andra ord är Kalmar kommun och dess pendlingskommuner bättre rustade att dra nytta av möjligheterna med distansarbete. Återigen blir detta ett exempel på att utvecklingen gynnar den redan starka regionen snarare än att fungera utjämnande.

Under pandemin har inte bara arbetstagare utan även arbetsgivare tvingats anpassa sig för distansarbete. Det verkar finnas en ömsesidig önskan att behålla de positiva effekterna av hemarbete, samtidigt som det återigen blir möjligt med den fysiska samvaron på en arbetsplats.

En möjlighet är därmed att distansarbete blir vanligare än före pandemin, vilket skulle kunna innebära ett skifte från *pendlingstid per dag* till *pendlingstid per vecka*. En modell som i skrivande stund förekommer är "3-2-2", vilket innebär tre dagar närvaro på arbetsplatsen och två dagar arbete hemifrån (och två dagar helgledigt). Om en person lägger lika mycket tid på pendlingen skulle 45 minuters enkel resa fem dagar i veckan kunna ersättas med 1 timme och 15 minuter enkel resa tre dagar i veckan. Vinsten för den enskilde är möjligheten att bo där man vill och med bättre tillgång till de element som bidrar till livskvalitet.

En tydlig slutsats som framträder är att digitaliseringen spelar en nyckelroll för att underlätta platsobundet arbete och därmed skapar värden för de kommuner i Kalmar län som har långt till en tillväxtmotor. Det är dock också tydligt att digitaliseringen enbart bidrar till en del av lösningen.

### 10.3 Arbetshubbar och decentralisering av offentliga jobb

En idé som förekommit åtminstone sedan 1990-talet är att skapa så kallade arbets- eller jobbhubbar eller co-workingplatser, det vill säga arbetsplatser som är öppna för anställda från olika verksamheter. Arbetshubben lokaliseras centralt i kommuner för att utpendlare i stället ska kunna samlas där. I teorin kan arbetshubbar erbjuda många fördelar för den enskilde när tiden för pendling reduceras. Trafikverket (2020) pekar på att en lokalisering av en arbetshubb är ett initiativ från en region eller kommun där människor med olika arbetsgivare kan arbeta och med goda förutsättningar för distansarbete. Placeras hubben i centralorten underlättas kompetensförsörjning i mer perifera delar av regionen. Placeras den i en mindre, avlägsen ort kan den hjälpa till att kompensera för att antalet arbetsplatser är begränsat. Trafikverket (2020) redovisar inga belägg för att detta har genomförts framgångsrikt.

Arbetshubbar har dock inte fått något nämnvärt genomslag i Sverige (Eliasson 2021) annat än i varianterna internetcafé och eventuellt företagshotell (Sweco bedömning). Även på global nivå verkar genomslaget litet.<sup>17</sup> Det verkar dessutom saknas svenska utvärderingar kring realiserbarheten av arbetshubbar.

Några forskare ser nya möjligheter för arbetshubbar i spåren av pandemin:

*Lokala jobbhubbar kommer att poppa upp i hela landet som gör det möjligt att jobba från en professionell arbetsplats i närområdet.* (Anna Kramers, forskare på KTH. Dagens Industri (2021))

*2021 kommer vi se att folk flyttar mer till förorter och landet för det har äntligen blivit fullt möjligt med hemmajobbandet. Det är en jättechans för landsbygdsutvecklingen och kan på sikt vända på den befintliga nergående utvecklingen. Men även då behövs det innovationer som håller i längden – t ex co-working-platser på landet, ännu bättre pendlingsmöjligheter och såklart heltäckande fibernät.* (Maria Schnurr, forskare på RISE. Dagens Industri (2021))

Sedan 2019 driver KTH ett projekt med en jobbhubb i Tullinge i Nacka kommun (KTH 2019). Deltagarna har olika arbetsgivare och vanligtvis en restid på 60–70 minuter till sin arbetsplats. Jobbhubben ger de drygt 60 deltagarna (2019) en alternativ arbetsplats nära hemmet ett par dagar i veckan. Företrädare för projektet tror att arbetshubbar i förorten kan vara ett attraktivt alternativ. De pekar på att företag kan reducera hyreskostnader genom att låta anställda arbeta på billigare platser i förorterna. I förorter med många människor som pendlar långt kan arbetshubbar vara ett sätt att få liv i kommuner som idag är närmast sovstäder (KTH 2021).

I Markaryd ska en arbetshubb etableras tillsammans med Science Center, en Nobelutställning, energiutställning, laboratoriesal och andra faciliteter. Kommunen etablerar verksamheten tillsammans med bland andra företaget NIBE (Markaryds kommun 2021).

Region Jämtland Härjedalen har sedan 2017 haft en plan för att sprida och omlokalisera administrativa funktioner under beaktande av kostnadseffektivitet (Region Jämtland Härjedalen 2021). Ett av regionstyrelsens mål är att erbjuda möjligheter till distansarbete i hemmet eller regionens lokaler med syftet att underlätta för boende både inom länet och utanför länet att ta anställning i Region Jämtland Härjedalen. Som del av planen ska regionala arbetshubbar byggas upp. Dessa förväntas ge fördelar i form av minskat resande och därmed lägre miljö- och klimatpåverkan, men också underlätta inflyttning och etablering av nya företag. Vidare ska arbetshubbarna stimulera efterfrågan från restauranger, livsmedelsbutiker och andra företagsnära tjänster. De

---

<sup>17</sup> Sweco bedömning utifrån en begränsad litteratursökning.



förväntas ”främja intensiv samverkan mellan dess medlemmar som stimulerar till nytänk och utveckling av innovativa lösningar för att lösa komplexa arbetsuppgifter och processer”.

Region Jämtland Härjedalens initiativ förtjänar både uppmärksamhet och utvärdering. Region Jämtland Härjedalen har ej etablerat någon arbetshubb, men nämner co-workingmiljön ”Gomorrön Östersund”. Gomorrön Östersund (2021) erbjuder ”nystartade företag, entreprenörer, visionärer och entusiaster en plats att skapa förändring och göra bättre affärer tillsammans” (Sweco översättning). De erbjuder lokaler centralt i Östersund respektive cirka 15 km utanför Östersund i Fugelsta.

Även här kan ekvationen från början av kapitlet ge vägledning. Att endast ta sig till arbetshubben är en betydligt lägre uppoffring än att förflytta sig till arbetsplatsen i en annan kommun. Samtidigt är nyttan också betydligt lägre. Det är inte entydigt vad som blir avgörande, men just avsaknaden av genombrott för idén tyder på att idén är svår att utveckla. Vad som dessutom har hänt under de senaste åren är att digitaliseringen snarare har försämrat möjligheten för arbetshubbar. De tjänster som hubben skulle erbjuda, som telefonist/reception, posthantering och möteslokaler har delvis ersatts av digitaliseringen med mobiltelefoni, e-post och andra sociala medier samt virtuella mötesformer. Därmed konkurrerar arbetshubben nu inte med arbetsplatsen, utan med hemmet. Det innebär att arbetshubben måste tillföra värden som övervinner människors motstånd mot att lämna hemmet och resa den kortare sträckan och dessutom bära kostnaden för hubbar. Eftersom många tjänster dessutom i högre grad levereras direkt till hemmet måste arbetshubben erbjuda något mer, exempelvis en kombination av tjänster som är platsbundna. Exempel på sådana tjänster kan vara studio, nätverkande, rådgivning och fysiska konferenser. Med en central placering på orten skapas också närhet till det utbud som finns av bland annat affärer och offentlig service.

Detta resonemang underbyggs av Region Kronoberg m.fl. (2018a), som har undersökt hur Linnéuniversitetets medarbetare ställer sig till att arbeta hemifrån eller på arbetshubbar. Cirka 90 % av de svarande är positiva till att arbeta hemifrån någon dags i veckan. Knappt 8 % är negativa. Cirka 32 % är positiva till att arbeta från en arbetshubb placerad närmare hemmet. 24 % är negativt inställda. Nästan 45 % har dock ingen åsikt i frågan, vilket tyder på att det saknas erfarenhet av lösningen. Region Kronoberg m.fl. (2018b) visar dock att skillnaden i åsikt är mindre på en mer heterogen arbetsplats som Älmhults kommun. Här är cirka 72 % positiva till hemarbete och 47 % till att arbeta från en arbetshubb.

Ytterligare några aspekter förtjänar att lyftas, med reservationen för att frågan endast kan beläggas översiktligt i detta arbete:

- Det verkar inte som att befintliga arbetshubbar och co-workingmiljöer i någon högre grad har lanserats i kommuner med långa avstånd till tillväxtmotorer som ett svar på behovet av lokal utveckling. Tullinge ligger i Botkyrka kommun med knappt 100 000 invånare och med mellan 17 och 25 minuters restid till Stockholms centralstation. Gro36 i Jönköping finns i centralorten och The Ground centralt i Malmö.
- Privata arbetshubbar och co-workingmiljöer har, som all annan tjänsteverksamhet, bättre förutsättningar ju större den lokala marknaden är. Det kan tyda på att det offentliga behöver ta ansvar för arbetshubbar i mindre orter, där det är svårt att nå kommersiell lönsamhet.
- Förhoppningar att arbetshubbar ska bidra kraftigt till innovationer (Region Jämtland Härjedalen 2021) behöver granskas närmare. Kunskapsöverföring och samarbete för innovation kräver inte bara geografisk närhet utan också bland annat organisatorisk, kognitiv och social närhet (Boschma 2005).

#### 10.4 Att reducera uppoffringen av att pendla (längre)

Digitaliseringen innebär alltså möjligheter att reducera uppoffringen med att pendla. Det går att arbeta eller ha en meningsfull fritid på buss eller tåg och i framtiden autonoma bilar. Det finns exempel, bland annat från Sydkorea, där högklassiga, bekväma tågförbindelser ökat den acceptabla pendlingstiden till cirka 75 minuter enkel resa. Storleken ska inte översättas direkt till Kalmar läns förhållanden, men det finns en potential. Digitaliseringen skapar också möjligheter att reducera osäkerheten i kollektivresan, exempelvis med realtidsinformation om de olika turerna.

Arbetsgivare kan då behöva medge (del av) pendlingstiden som arbetstid, något som förekommit under lång tid på exempelvis ABB i Västerås. Det borde också bli allt enklare, när gränsen mellan yrkesliv och privatliv suddas ut och arbetet kan utföras på olika platser.

Vidare kan regionförstoring sannolikt delvis utvecklas genom mellankommunala samarbeten, vilket också underlättar kompetensförsörjning av specialistkompetens. Sådana samarbeten bygger i sin tur på relativt goda kommunikationer, men medger en planering av arbetet som kan reducera resorna och/eller anpassa dem utifrån individens behov.

Genom hela resonemanget är det viktigt att komma ihåg att många yrkesgrupper inom både servicenäringarna och tillverkningsindustrin under överskådlig framtid är bundna till en fysisk arbetsplats. Detta måste beaktas i analysen.

## 11. Reflektioner och rekommendationer

### *Regionförstoringen utmanar etablerade strukturer*

De regionala utvecklingsfrågornas geografi bygger på funktionalitet. Olika samhällsfrågor eller ekonomiska sektorer skapar en egen territoriell logik, en vardagsgeografi som ofta skiljer sig från kommun- eller länsgränser. Den funktionella logiken skapar strukturer och relationer både inom och mellan olika territorier.

Regionförstoring handlar om att den funktionella geografin kan vidgas. Den handlar om att förändra vardagsgeografins karta och skapa större sammanhållna Ortsstrukturer. Samtidigt innebär den en utmaning för de otaliga institutioner som har territoriet som bas för sin existens. Institutioner som riskerar att sätta administrativa eller mentala gränser i människors och företags vardag.

***För att åstadkomma en förstord vardagsgeografi för människor och verksamheter krävs förmåga att både förstå etablerade rumsliga strukturer och tänka bortom dessa.***

### *Tre vägar till en vidgad arbetsmarknad*

Ett sätt att tänka strukturerat kring arbetsmarknadsförstoring är med hjälp av nedanstående modell, vilken har visats i kapitel 3.3 och kapitel 10. Modellen visar hur relationen mellan nytta och uppoffringen avgör om pendlingen accepteras eller inte:

$$\text{Beslut om pendling} = \frac{(\text{Bostadens attraktivitet} * \text{Arbetets attraktivitet})}{\text{Uppoffring av resan}}$$

Den viktigaste slutsatsen av ekvationen är att en arbetsmarknadsförstoring kan uppnås på tre sätt:

- **Bostadens kvaliteter ökar.** Här har kommunerna stor rådighet, tillsammans med fastighetsägare. Dessutom ökar kvaliteten med ett attraktivt utbud av service, vilket kan kräva samarbete med ytterligare aktörer.
- **Arbetets kvaliteter och ekonomiska återbäring ökar.** Även här har kommuner viss rådighet när det gäller att exempelvis erbjuda attraktiva lokaliseringar för företag. Kommuner och offentliga organisationer är dessutom stora arbetsgivare.
- **Uppoffringen av pendlingen minskar.** Detta kan uppnås genom reducerade restider, men också genom exempelvis högre turtäthet, effektiva anslutningsresor, goda bytesmöjligheter, attraktiva bytesmiljöer och förutsättningar för att arbeta på buss och tåg. Punktlighet och tillförlitlighet är centrala faktorer för att pendlingen ska fungera. Att reducera uppoffringen kräver samarbete mellan kommuner, Region Kalmar län med Kalmar länstrafik och Trafikverket.

### *Skapar digitaliseringen en väg till?*

En ny dimension av arbetsmarknadsförstoring skapas av digitaliseringen. Erfarenheterna, inte minst från den pågående pandemin, visar att uppoffringen av att resa kan reduceras genom en högre grad av distansarbete. Det är därmed möjligt att vi i högre grad kommer att bedöma en acceptabel pendlingstid per vecka än acceptabel pendlingstid per dag. I ett enkelt räkneexempel skulle en person som pendlar 45 minuter enkel resa varje dag kunna acceptera att pendla 75 minuter om hen arbetar hemifrån två dagar i veckan och accepterar samma totala pendlingstid per vecka. Här har arbetsgivare en viktig roll genom att tillåta hemarbete när så är möjligt. Omfattningen av det möjliga respektive det önskvärda hemarbetet varierar mellan branscher, yrkesgrupper och individer.

Omfattningen beror av en sammanvägning av de positiva effekterna av att träffas fysiskt på en arbetsplats, exempelvis för trivsel och kreativitet, med de positiva effekterna av hemarbete som färre störningsmoment och en ökad flexibilitet som underlättar balans i livet.

***I Kalmar län bedöms 20 % av arbetstagarna kunna arbeta hemifrån någon eller flera dagar per vecka.<sup>18</sup> Det skulle minska belastningen på transportsystemet och främja klimatet. Men en stor majoritet av jobben i länet kan inte utföras på distans.***

#### *Tänk större än Kalmar län*

Nuvarande målsättning att reducera länets arbetsmarknader från fyra till två kan vara begränsande för utvecklingsarbetet. Mellan tillväxtmotorer i andra län och kommunerna i Kalmar län finns en hög grad av komplementaritet som skulle kunna spela roll för sysselsättning samt tillgången till tjänster och kompetens i länet. Möjligheten att ta tillvara denna potentiella nytta är dock begränsad, huvudsakligen på grund av de långa restiderna. En faktor som också kan spela roll är den ”mentala kartan”. Hur människor upplever sin funktionella region påverkar synen på möjligheten att pendla.

Externa tillväxtmotorer spelar relativt liten roll för Kalmar läns arbetsmarknad. De externa tillväxtmotorerna skapar tillsammans sysselsättning för cirka 3 200 personer. Det motsvarar 2,7 % av arbetskraften i Kalmar län och samma antal arbetstillfällen som finns i Torsås kommun. Ungefär 2 000 personer, 1,8 % av arbetstillfällena i Kalmar län, bemannas av personer som bor i de externa tillväxtmotorerna. Det är samma andel som Högsby kommun svarar för. Stockholm, Karlskrona och Växjö viktigast för sysselsättningen i Kalmar län. Karlskrona ger det största bidraget till kompetensförsörjningen i Kalmar län och då i synnerhet i Torsås.

Växjö företag har en förhållandevis stor närvaro i Kalmar län i form av filialer jämfört med näringslivet i Linköping och Norrköping som har svaga kopplingar till Kalmar län. En integration av Kalmar och Växjö lokala arbetsmarknad längs Kust till kustbanan och väg 25 har potential att bilda en storregion med fler än 100 000 pendlingsbara jobb. Det ger enligt forskningen en särskilt stor och självförstärkande regional utvecklingskraft. Med en integration av Karlskrona i stråken E22 respektive nämnda järnväg skulle regionen växa ytterligare och stärka utvecklingsförutsättningarna i kommunerna i stråket. Statistiken över pendlingen det senaste decenniet visar att den starkaste tillväxten sker just i dessa stråk.

***Träsklarna för en ökad integration med tillväxtmotorer i andra län är höga. Näringslivets strukturer tyder dock på en potential att vidga arbetsmarknaden genom att framförallt stärka relationen med Växjö i stråket (Öland –) Kalmar – Nybro – Växjö (– Karlskrona). Nybro har en nyckelroll för utvecklingen av stråket. Det verkar också finnas en potential i att besöksnäringen kan fungera som en katalysator för inflyttning av människor och företag från Stockholmsregionen.***

#### *Från fyra till två arbetsmarknadsregioner kostar mer än det smakar?*

Att gå från fyra till två eller tre arbetsmarknader i Kalmar län skulle teoretiskt åstadkomma betydande nyttor, men länets geografi innebär att nödvändiga investeringar för att skapa en sådan arbetsmarknadsförstoring är kostsamma. Med nuvarande nivå på den statliga medelstilldelningen skulle det ta mellan 45 och 80 år att integrera de fyra arbetsmarknadsregionerna till två, beroende på de förhållandevis höga kostnaderna. En lika viktig aspekt är att länet har mycket begränsad rådighet över dessa medel, vilket innebär att en regional utvecklingsstrategi som bygger på att gå från 4 till 2 LA-regioner blir starkt beroende av statliga beslut.

---

<sup>18</sup> Region Skåne (2020). I Sverige bedöms cirka 30 % av arbetstagarna kunna arbeta hemifrån.

En sådan regionförstoring skulle trots de stora investeringarna ske på den tidsmässiga marginalen. Forskningen visar att produktiviteten ökar mest vid en förstoring eller förtätning inom 40 minuters restid från kärnan. Vid längre restider sjunker samhällsnyttan, bland annat för att färre människor integreras i den större arbetsmarknaden.

Typiskt ökar också den samhällsekonomiska kostnaden för att överbrygga gränser med hjälp av infrastruktur. Det beror bland annat på att resandeströmmarna ofta är relativt små. Det innebär i sig ett slags moment 22, där insatser nödvändiga för regionförstoring har svårt att hävda sig i konkurrensen med andra investeringar.

Det är samtidigt värdefullt att arbeta för ökad tillgänglighet i valda relationer och stråk, vilket har goda förutsättningar att skapa stora nyttor och ofta kan nås med mer begränsade medel.

***Region Kalmar län och Kalmar län har små möjligheter att åstadkomma en integration av nuvarande arbetsmarknadsregioner på traditionell väg, det vill säga med bättre infrastruktur och trafik. Kostnaden för att utveckla infrastrukturen är förhållandevis hög i relation till regionala resurser och rådigheten över nationella medel är för begränsad. Dessutom kommer en sådan integration per definition att ske på marginalen, det vill säga med långa restider.***

*Oskarshamn – Kalmar har en god potential men det är svårt att reducera restiden ytterligare*

Integrationen av Kalmars och Oskarshamns lokala arbetsmarknader skulle vara välkommen, bland annat för att näringslivsstrukturerna kompletterar varandra. Pendlingen har ökat de senaste tio åren och i dag pendlar drygt 3 500 personer i stråket varav 800 mellan Kalmar och Oskarshamn. Att ytterligare reducera restiden mellan Kalmar och Oskarshamn är dock kostsamt.

Integrationen Kalmar-Växjö-Karlskrona samt Kalmar-Oskarshamn lyfts fram tydligt i nuvarande regionala utvecklingsstrategi. De synpunkter som framkommit vid dels en workshop med brett geografiskt deltagande från både kommunerna i Kalmar län och grannregionerna, dels vid en tidigare workshop med förvaltningar i Kalmar kommun<sup>19</sup>, lyfter dock att det regionala och storregionala perspektivet får för svagt genomslag i det dagliga arbetet.

***Mönsterås spelar en nyckelroll i stråket Kalmar-Oskarshamn med sin starka interaktion med båda kommunerna.***

*Hur kan dynamiken öka i den norra länsdelen?*

Länets utsträckta geografi skapar i synnerhet i norra delen av länet hinder för att knyta kommunerna närmare Kalmar kommun. Det pekar på att studera möjligheterna att stärka samspelet med Östergötland och på sikt utveckla kopplingarna till Linköping och Norrköping. Mycket talar dock för att Västervik samt Vimmerby-Hultsfred huvudsakligen måste bygga vidare på sina egna styrkor. Det framstår inte som realistiskt att se någon djupare sammankoppling varken inom länet eller till Linköping och Norrköping med nuvarande investeringsramar. En möjlighet är att i högre grad samarbeta med Valdemarsvik, Åtvidaberg, Kinda och Ydre i södra Östergötland. 2018 var exempelvis inpendlingen till Västervik från nämnda kommuner cirka 180 personer, att jämföra med sammanlagt cirka 130 från Linköping och Norrköping. Däremot var utpendlingen från Västervik till Linköping och Norrköping ungefär 280 personer, att jämföra med 170 pendlare till de mindre kommunerna. Här ligger en utmaning sannolikt i att de östgötska kommunerna traditionellt orienterar sig norrut.

Den norra länsdelen skulle också kunna bygga vidare på kopplingen till Gotland, som är ett av Sveriges största besöksmål och attraktivt bland annat för den tyska marknaden, som också har stort intresse av Smålands natur och Astrid Lindgren. Det finns ett värde att placera Kalmar län i allmänhet

---

<sup>19</sup> Sweco (2019): *Omvärldsanalys Kalmar översiktsplan*

och norra delen i synnerhet mer centralt i kommunikationsstråk snarare än som start- och målpunkter. Det gäller turistströmmar, men även den växande handeln över Östersjön.

***Region Kalmar län bör överväga att tillsammans med kommunerna utveckla en särskild strategi för den norra länsdelen inom ramen för strukturbildsarbetet. Utarbetandet av en sådan strategi bör ske tillsammans med den södra delen av Östergötland och kanske i en dialog med Gotland.***

*Bygg vidare på styrkor – fördjupa dagens arbetsmarknadsregioner*

Region Kalmar län arbetar redan i hög grad med att utveckla starka stråk och bör fortsätta med det. Genom att satsa i stråk och förbindelser som redan är starka kan integrationen fördjupas och inkludera en större del av arbetstagarna genom exempelvis högre turtäthet i kollektivtrafiken eller expressbussar. Stråken kan förlängas så att angränsande kommuner också kommer med. Inom stråken får även mindre orter god tillgänglighet och ökad attraktivitet.

Därmed vidgas också arbetsmarknaden för grupper som saknar tillgång till bil. Att satsa på kollektivtrafiken är också ett sätt att främja jämställdhet. Kvinnor lägger ungefär lika lång tid på att pendla som män, men får en kortare räckvidd då de i högre grad nyttjar kollektivtrafik än bil. En ökad turtäthet kan exempelvis reducera vänte- och bytestider. Det är också ett område där regionen och kommunerna har en större rådhighet än över den statliga infrastrukturen. Samtidigt innebär satsningar på kollektivtrafik i princip alltid ett ökat behov av skattesubventioner.

***En mindre kostsam åtgärd än att utveckla infrastrukturen kan vara att öka kollektivtrafiken för att fördjupa dagens arbetsmarknadsregioner snarare än att integrera de som finns. (Det går att arbeta med båda delarna.) Det ger även positiva effekter på jämställdheten på arbetsmarknaden.***

*Glöm inte tillväxtmotorn Kalmar kommun*

Kalmar kommun kan inte spela den viktiga rollen som tillväxtmotor för i södra och mellersta delen av länet utan rätt förutsättningar. Regional utveckling är inte ett nollsummespel och om inte Kalmar kommuns utveckling säkerställs så förlorar stora delar av länet. Linnéuniversitetet kan utgöra en utvecklingskraft för hela Kalmar län, men det kräver en aktiv närvaro i de norra kommunerna. I norra delen av länet är samverkan med Linköpings universitet angeläget. Kalmar kommun spelar också en viktig roll som transportnod, där inte minst flygplatsen har en central funktion. Genom snabbare och tätare förbindelser till Växjö kopplas Kalmarregionen upp på eventuella snabbjärnvägsstråk till målpunkter som Stockholm (Arlanda) och Köpenhamn (Kastrup). Det är också viktigt att Kalmar kommuns infrastruktur utvecklas på ett sätt så att det inte uppstår trängseffekter i rusningstid eller andra flaskhalsar som att kollektivtrafiken inte får en god tillgänglighet till stadens centrum.

***Tillväxtmotorn Kalmar kommun får inte glömmas bort i strävan efter en mer integrerad region.***

*Arbetet med en fossilfri region kan inte vänta – det är ont om tid!*

Regionförstoring handlar om att öka mobiliteten men hur kan detta ske samtidigt som klimatavtrycket ska minskas och vara helt borta år 2030? Hållbarhetsdimensionen riskerar att bli en akilleshäla i Region Kalmar läns strategi och framförallt strävan att bli en fossilfri region är en stor utmaning. Med ökad kollektivtrafik med klimatsmarta fordon och drivmedel kan målkonflikten mellan pendling och klimathänsyn hanteras i en del relationer där resandeunderlaget är tillräckligt stort. Men bilberoendet kommer fortfarande att vara stort och hur skapas en fossilfri bilpark tillräckligt snabbt och hur ska den omställningen finansieras? Det är även viktigt att skapa incitamentsstrukturer som hjälper människor och verksamheter att välja rätt.

***En strategi för fossilfri mobilitet behöver tas fram inklusive en tydlig handlings- och investeringsplan för de närmaste nio åren.***

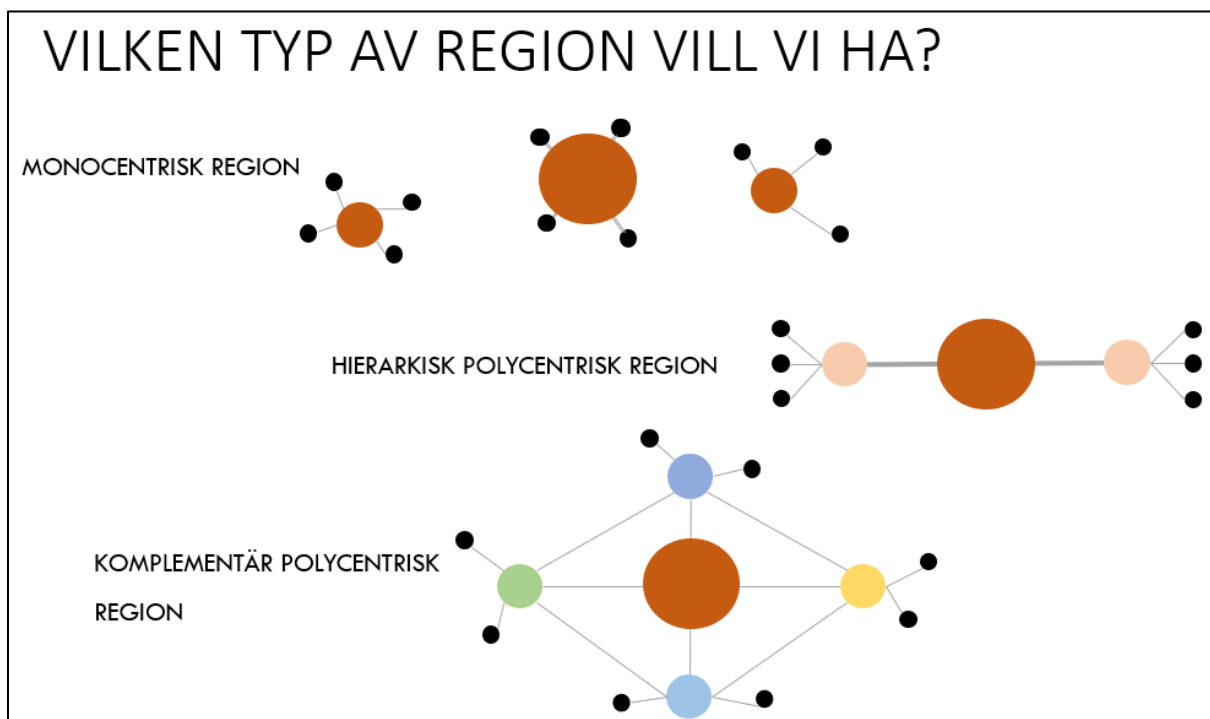
*Det är nödvändigt att arbeta sektorsövergripande och med flera områden parallellt*

Infrastruktur och transporter är en del av en större helhet tillsammans med andra delar av samhället. Infrastruktur skapar inte utveckling i ett vakuum utan är ett medel för att dra nytta av de styrkor som finns i en region och samtidigt reducera svagheterna genom att underlätta samspelet med andra regioner. Region Kalmar län och kommunerna i länet behöver arbeta med flera områden samtidigt för att stärka arbetsmarknaderna, men det kräver en strategi som tydliggör ansvarsområden och tidsperspektiv. På ett sådant sätt kan också målkonflikterna mellan längre pendling och de olika hållbarhetsdimensionerna minska. En naturlig konsekvens är att olika samhällsaktörer måste arbeta tillsammans, från kommun till region till staten samt näringsliv och ideell sektor. Det krävs också ett koordinerat samarbete mellan olika sektorer och beslutsnivåer. "Business as usual" fungerar inte i utvecklingen av ett hållbart samhälle. Det finns stora synergier i att stärka den fysiska tillgängligheten, underlätta övergången till klimatsmarta energikällor, främja digitalisering, och skapa smarta incitamentsstrukturer i kombination med en ökad virtuell tillgänglighet med bland annat högre grad av arbete hemifrån.

**Utveckla en samlad, sektorsövergripande mobilitetsstrategi kompletterad med en handlingsplan och tillhörande finansiering/resurser. Här kan strukturbildsarbetet bidra med värdefulla perspektiv.**

*Vilken typ av framtida regional arbetsmarknad i Kalmar län?*

Kalmar kommun spelar en självklar roll som regional tillväxtmotor men når inte ut i hela länet. Idag är Kalmar län uppdelat i fyra regionala arbetsmarknader. Den framtida relationen och hur man ser på den spelar roll för vilka insatser som bör göras för att öka det inomregionala utbytet och samspelet med länets omvärld. Förenklat finns tre vägar framåt, vilket illustreras nedan.

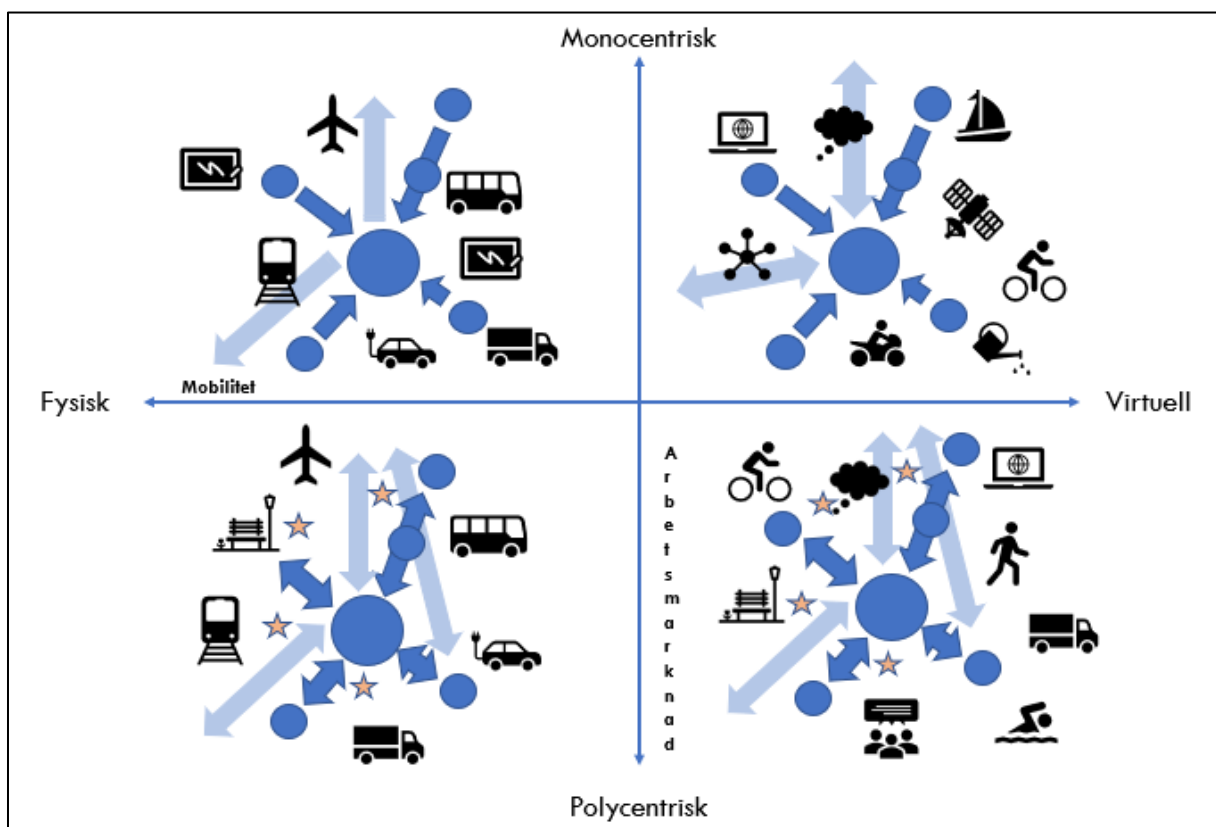


Figur 42. Olika typer av fysiska strukturer.

I en framtida *monocentrisk region* består de fyra arbetsmarknadsregionerna och strategin blir att stärka noderna i dessa regioner. Kalmar kommun går sannolikt "vinnande" ur en sådan utveckling, då den kritiska massan är störst där. En *hierarkisk, polycentrisk region* innebär att de centrala noderna i tre arbetsmarknadsregioner kopplas närmare till tillväxtmotorn Kalmar kommun. I denna variant

uppstår utmaningar i den norra länsdelen, som inte enkelt kan kopplas närmare Kalmar utan snarare naturligt vänder sig mot noderna i Östergötland. Den liknar dock den hittillsvarande utvecklingen, där Öland, Nybro respektive Oskarshamn tydligt krokas arm med Kalmar kommun. I en *komplementär polycentrisk region* spelar Kalmar kommun fortfarande en central roll och de olika arbetsmarknadsregionerna siktar på att utveckla främst sina komplementära styrkor. Det medför att länet går från ett radiellt mönster där alla vägar går till Rom (Kalmar kommun) till ett mer distribuerat och balanserat samspel. Ett sådan struktur skapar sannolikt bättre förutsättningar för hela länet att utvecklas.

I kombination med de övergripande trender som påverkar regionens arbetsmarknad (se kapitel 4) kan flera olika scenarier skönjas. Det har inte ingått i detta uppdrag att utveckla scenarier, men Figur 43 hjälper till att fundera kring nästa steg i strukturbildsarbetet – hur samverkar trender och struktur och vad innebär det för vilka strategier och aktiviteter som bör prioriteras? Ett scenarioarbete är erfarenhetsmässigt också ett bra stöd för att se hur mål och verklighet kan mötas. Nedan illustreras fyra sådana scenarier. I scenariokorset nedan ställs arbetsmarknadens och den regionala ekonomins struktur i relation till olika former av mobilitet. Alla fyra scenarierna är möjliga, men beroende på utveckling blir det tydligt att prioriteringarna av insatser i respektive scenario skiljs åt på flera sätt. Inget av dessa scenarier kommer att spela ut till 100% men genom att studera dem djupare kommer målkonflikter, nödvändiga insatser att prioritera och hantering av risker bli tydligare.



Figur 43. Fyra scenarier för Kalmar läns utveckling.

**Genomför ett scenarioarbete som inkluderar olika intressegrupper och geografier för att skapa samsyn kring hur Region Kalmar läns mål bäst kan uppnås ur olika utvecklingsperspektiv.**



## REFERENSER OCH KÄLLOR

- Ahrens, A och Lyons, S. (2020). Do rising rents lead to longer commutes? A gravity model of commuting flows in Ireland. Urban Studies Volume: 58 issue: 2, page(s): 264-279
- Anderson, J (1979). "A Theoretical Foundation for the Gravity Equation", The American Economic Review, vol 69, no 1, p 106-116
- Andersson, Åke E och Sylwan, Peter (1997). Framtidens arbete och liv. Natur & Kultur
- Andersson, Åke E, Wichmann Matthiessen, Christian och Andersson, David (2013). Öresundsregionen. Den dynamiska metropolen. Daidalos förlag
- Andersson, Martin (2013). Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
- Andersson, Martin och Larsson, Johan P (2019). Västsverige: ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi Ny teori och empiri. VGR Analys 2019:14
- Arena för tillväxt/Sweco (2019). Sveriges nya geografi
- Boschma, R. (2005). Proximity and Innovation: A Critical Assessment. Regional Studies, 39:1, 61-74
- Cars, Göran (red) (2014). Den attraktiva regionen.
- Dagens Industri (2021). 18 experter: Överraskningarna som kommer omforma vår mobilitet 2021. 13 januari 2021. Besökt 210430. <https://www.di.se/nyheter/18-experter-overraskningarna-som-kommer-omforma-var-mobilitet-2021/>
- Eliasson, Jonas (2021). Kommer vi resa mindre efter pandemin? Ur: Jonas Eliasson och Lena Unemo (red.): I en tid av pandemi – en ESO-antologi med samhällsvetenskapliga reflektioner. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2021:1.
- EU-kommissionen, JRC (2021). The use of woody biomass for energy production in the EU
- Florida, Richard. (2001). Den kreativa klassens framväxt. Daidalos förlag
- Gomorrön Östersund (2021). Startside. Besökt 210430. <https://www.gomorronostersund.se/>
- Gro36 (2021). Startside. Besökt 210430. <https://gro36.se/>
- Johansson, Börje och Claesson, Johan (2015). Transportinfrastruktur och ekonomisk tillväxt
- Kalmar kommun (2013). Översiktsplan för Kalmar kommun
- Kalmar kommun (2016). Vision 2025 - Tillsammans gör vi ett Kalmar för alla ännu bättre
- Kalmar kommun (2018). Verksamhetsplan med budget 2019 och ekonomisk planering 2020–2021
- Kalmar kommun (2019). Uppgifter rörande bl.a. demografi, befolkningsscenarier, bostadsbyggande och miljö.
- KTH (2019). Bättre livskvalitet med jobbhubb. Besökt 210430. <https://www.kth.se/itm/nyheter/battre-livskvalitet-med-jobbhubb-1.940754>
- Markaryds kommun (2021). Kommunstyrelsen. Protokoll 2021-02-09

Medlingsinstitutet (2018). Löneskillnaden mellan kvinnor och män 2018. Vad säger den officiella lönestatistiken?

OECD (2019). OECD Economic Surveys, Sweden

OECD (2019). OECD Territorial Review Småland-Blekinge <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/5444ed24a98047d4bf1d6587c0c5bb93/oecd-territorial-reviews-smalandblekinge-2017-2018-svensk-sammanfattning.pdf>

Pettersson, Lars (2014). Tillgänglighet och ortsattraktivitet i Cars, Göran (red) (2014). Den attraktiva regionen

Post- och Telestyrelsen (2019). Bredbandskartan. Uttag 190906

Ramböll (2020). Systemanalys Sydsverige <https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/09/Systemanalys-Sydsverige-2020.pdf>

Region Gävleborg (2018). Ortstrukturer, tillväxtmotorer och funktionella samband

Regionförbundet i Kalmar län (2016). Östersjöexpressen – Ett tåg på gummihjul

Region Jämtland Härjedalen (2021). Plan för utveckling av distans- och hybridarbete som stöd för etablering av regionala arbetshubbar

Region Kalmar län (2017). Trafikförsörjningsprogram 2017–2015

Region Kalmar län (2019). Regional digital agenda 2019–2020 – Handlingsprogram under Kalmar läns regionala utvecklingsstrategi

Region Kalmar län (2019). Handlingsprogram för Fossilbränslefri region 2030

Region Kalmar län (2020). Fakta om Region Kalmar. Besökt vid ett flertal tillfällen jan-mars 2021. <https://www.regionkalmar.se/faktakalmarlan>

Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Jönköpings län, Region Gotland (2020). Socioekonomisk analys för Småland och öarna

Region Kronoberg, Energikontor Sydost (2018). Resvaneundersökning 2018. Linnéuniversitetet i Växjö (medarbetare)

Region Kronoberg, Energikontor Sydost (2018). Resvaneundersökning 2018 Älmhults kommun och Älmhultsbostäder

Region Skåne (2020). Hur många kan potentiellt jobba på distans? Skåneanalysen. En analys om Skånes tillväxt och utveckling – augusti 2020

Regionsamverkan Sydsverige (2019). Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Sandow, Erika (2011). On the road Social aspects of commuting long distances to work. GERUM 2011:2, Umeå universitet

SOU (2015). Demografins regionala utmaningar SOU 2015:101

Statistiska Centralbyrån (årstal okänt). Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA). Besökt 210430. <https://www.scb.se/contentassets/c2d754bc964bcca33ac7cc2510c765/metoden-att-skapa-lokala-arbetsmarknader.pdf>

Statistiska Centralbyrån (2021a). Lokala arbetsmarknadsregioner 2019

Statistiska Centralbyrån/Raps (2021b). Statistik rörande arbetsmarknadsregioner, befolkning, besöksnäring (gästnätter), bostadsbyggande, fordonsbestånd, inkomster, pendling, sysselsättning, etc.

Statistiska Centralbyrån (2020). En av tre jobbar hemifrån. Pressmeddelande 20-11-26. Hämtat 21-01-20. <https://www.scb.se/om-scb/nyheter-och-pressmeddelanden/en-tre-av-jobbar-hemifran/>

Stefanouli, M och Polyzos, S. (2017). Gravity vs radiation model: two approaches on commuting in Greece. 3rd Conference on Sustainable Urban Mobility, 3rd CSUM 2016, 26 – 27 May 2016, Volos, Greece. Transportation Research Procedia 24 (2017) 65–72

Sveriges Miljömål (2019). <http://www.sverigesmiljomal.se/>

Sweco (2015). Nyttöanalys sydöstra Sverige. Växjö kommun, Regionförbundet Kalmar, m fl.

Sweco (2018a). Running to stand still

Sweco (2018b). Hållbar mobilitet i framtidens Kalmar. Kalmar kommun

Sweco (2019). Omvärldsanalys Kalmar Översiktsplan 2035 med utblick mot år 2050. Kalmar kommun

Sweco (2020). Blekinge kustbana – samhällsekonomi och lokaltågstrafik. Region Blekinge

Sweco (2020). Samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringar. Halmstad kommun

Tillväxtverket (2018a). Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2018

Tillväxtverket (2018b). Tillstånd och trender för regional tillväxt.

Tillväxtverket (2019). Regionalt tillväxtarbete efter 2020, Regionernas framtida prioriteringar Rapport 0298

Trafikanalys (2011). Internationell ekonomi, handel och svenska godstransporter PM 2011:3

Trafikanalys (2017). Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning, PM 2017:10

Trafikanalys (2019). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019

Trafikanalys (2020a). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020

Trafikanalys (2020b). Persontransportarbete 2000–2019

Trafikverket (2018). Tillgänglighet. Definition, mått och exempel. Rapport 2018:208

Trafikverket (2020). Vägledning för regional trafikstrategi – en förstudie.

Trivector (2009). Idéstudie för kustjärnväg Kalmar – Mönsterås – Oskarshamn

WSP (2016). Gemensam bostadsmarknad Kalmarsund

WSP (2017). Ett generaliserat tillgänglighetsmått för persontransporter – förslag till användning i måluppföljning

## BILAGA 1. MODELL FÖR NYTTAN OCH UPPOFFRINGEN AV ATT PENDLA

Ett sätt att tänka strukturerat kring arbetsmarknadsförstoring är med hjälp av en enkel modell som beaktar både nyttan och uppoффringen med en resa:

$$\text{Beslut om pendling} = \frac{(\text{Bostadens attraktivitet} * \text{Arbetets attraktivitet})}{\text{Uppoffring av resan}}$$

Beslutet om att pendla (eller inte) beror alltså av hur attraktiv bostaden upplevs, hur givande arbetet är samt hur stor uppoффringen av att resa är. Attraktiviteten i bostaden och arbetet ger tillsammans nyttan av att pendla.

Modellen är en förenklad och stiliserad variant av en så kallad gravitationsmodell.

Gravitationsmodeller är vedertagna modeller med ursprung inom handelsteori (Trafikanalys 2011, sid 30). De har med framgång skattat handelns omfattning mellan olika länder utifrån storleken på ländernas ekonomi (täljaren) i relation till avståndet mellan länderna (nämnaren). Det matematiska sättet att formulera en gravitationsmodell är mer sofistikerat, men med samma stiliserade beskrivning som ovan ser handelsmodellen ut som följer för två länder A och B:

$$\text{Handelns omfattning} = \frac{(\text{Storlek på ekonomin i Land A} * \text{Storlek på ekonomin i Land B})}{\text{Avståndet mellan länderna}}$$

Trots att modellerna visade god överensstämmelse med empirin kritiserades de för att de saknade en tydlig mikroekonomisk teoribas. Detta har dock senare härletts och likaså kopplingen till modern handelsteori (Anderson 1979). Modern handelsteori utvecklar modellen genom att exempelvis visa att storleken på ekonomin har ett samband med bland annat produktdifferentiering och skalfördelar. Genom att det sambandet finns förklaras varför storleken på ländernas ekonomi fungerar som en indikator (approximation) för olika egenskaper hos länderna.

I gravitationsmodellerna används avståndet som en indikator på de samlade kostnaderna för att bedriva handel. Ju längre avstånd, desto högre blir inte bara transportkostnaden utan även andra typer av kostnader för att driva handel, vilka sammantaget benämns transaktionskostnader.

Gravitationsmodellernas logik har sedan anammats och utvecklats inom transportsystemet, bland annat för att beskriva pendling. Stefanouli och Polyzos (2017) konstaterar att gravitationsmodeller har varit populära för att studera pendlingsmönster och anger den generella formen av modellen:

$$T_{ij} = \frac{f(P_i) g(P_j)}{d(c_{ij})^\beta}$$

Där  $T_{ij}$  anger antalet pendlare mellan i och j,  $f(P)$  och  $g(P)$  utgör parametrar som beskriver storlekar,  $d(.)$  är resans uppoффring och  $\beta$  beskriver hur avståndet påverkar interaktionen.

Antalet pendlare i den generella gravitationsmodellen för pendling motsvaras av summan av alla beslut om pendling (eller inte) i den förenklade modellen i denna studie.

Modellerna kan också användas för att beskriva nyttan av tillgänglighet. Tillgänglighet är en värdering av den uppoффring som resan innebär och värdet av att nå ett utbud av målpunkter (WSP 2017).

Trafikverket (2018, sid 8) skriver att ett områdes tillgänglighet kan öka antingen genom att man kan göra samma resa med lägre resuppoффring eller om man med samma resuppoффring kan nå ett större urval av målpunkter.

För att beskriva uppoффringen används begreppet generaliserad reskostnad. Begreppet beaktar inte enbart tiden för resan utan även aspekter som bekvämlighet, pålitlighet, byten och den monetära

kostnaden. I efterfrågemodeller inom transportsektorn värderas dessa olika dimensioner monetärt utifrån exempelvis studier över betalningsvilja. Det säger sig själv att betalningsviljan skiljer sig mellan olika individer beroende på deras preferenser.

Den generaliserade reskostnaden motsvarar alltså uppoffring av (pendlings-)resan i modellen i detta uppdrag.

När det gäller nämnaren i modellen speglar den nyttan av bo på en viss plats samt nyttan med att arbeta på en annan plats. I någon mening utgör bostaden startpunkt för resan och arbetet målpunkt, men nedan används begreppet målpunkt som det relevanta begreppet. I transportmodeller är det ofta relevant att beakta det samlade utbudet av målpunkter. Ju större det utbudet är, desto fler resor sker till platsen. Detta förklarar exempelvis att Kalmar kommun, med många arbetsplatser, är nettomottagare av pendlare i de flesta relationer med andra kommuner.<sup>20</sup> Här kan utbudet av arbetsplatser ses som ekonomins storlek för länderna i handelsmodeller.

Vid uppbyggnaden av transportmodeller måste flera typer av målpunkter och även resornas syfte beaktas. I den modell som används i denna studie kan fokus ligga på bostaden och arbetsplatsen och pendlingsresan.

Vad är det som avgör bostadens och arbetsplatsens attraktivitet, det vill säga den samlade nyttan av att bo på en plats och arbeta på en annan? Båda dessa frågor utgör betydande forskningsfält, till stor del drivet av det starka ekonomiska intresset att dels attrahera kunder på bostadsmarknaden, dels attrahera kompetens till privata företag och andra verksamheter. I grunden utgör dock kostnaden en person betalar för sitt boende en stark indikator på värdet av boendet, medan lönen utgör en stor del av nyttan med ett arbete. När det gäller kostnaden för boendet måste den naturligtvis ställas i relation till individens betalningsförmåga. Lönen utgör en viktig del av nyttan med ett arbete, men det gör även faktorer som kollegor, bekräftelse och självförverkligande.

En stor del av boende-, flytt- och pendlingsmönster kan förklaras av kombinationen av boendekostnad, lön och den generaliserade reskostnaden (Sweco bedömning). Ahrens och Lyons (2020) skriver exempelvis att människor står inför en avvägning mellan långväga pendling och höga boendekostnader när de väljer var de ska bosätta sig respektive ta anställning. Med en gravitationsmodell visar de att på Irland innebär en ökning av hyrorna med 10 % samvarierar med en ökning av den genomsnittliga pendlingstiden om drygt 2 %.

Stefanouli och Polyzos (2017) konstaterar att gravitationsmodellerna har kritiserats för att utelämna specifika, sociala faktorer som kan ha betydelse för pendlingen. I den förenklade modell som används i denna studie finns inga sådana begränsningar. Tvärtom kan olika, relevanta aspekter inkluderas i "bostadens attraktivitet" respektive "arbetsplatsens attraktivitet". Det innebär snarare en risk att olika parametrars betydelse överdrivs. "Varför väljer ingen att bo i vår kommun som har så stor tillgång till *faktor X*?" respektive "varför vill ingen arbeta hos oss trots att vi har så generös *faktor Y*?". Därför måste utvecklingsstrategier för att utveckla bostadens respektive arbetsplatsens samlade attraktivitet betona de parametrar som de aktuella målgrupperna föredrar.

---

<sup>20</sup> För formens skull bör det tilläggas att slutsatsen gäller "inom acceptabel resuppoffring".

## BILAGA 2. BERÄKNING AV LOKALA ARBETSMARKNADSREGIONER

Metoden för att beräkna lokala arbetsmarknadsregioner beskrivs i Statistiska Centralbyrån (årtal okänt). Metoden görs i flera steg. Det första steget innebär att definiera lokala centra. Det finns två villkor för lokala centra:

- Andelen utpendlare ska vara mindre än 20 % av det totala antalet förvärvsarbetande som bor i kommunen.
- Den största pendlingsströmmen till en enskild kommun ska vara mindre än 7,5 % av det totala antalet förvärvsarbetande som bor i kommunen.

De fyra kommuner som kan vara aktuella för en integration av fyra LA-regioner till tre eller två är Kalmar, Oskarshamn, Västervik och Vimmerby. Om två av dessa integreras kommer de kommuner som i dag tillhör de respektive LA-regionerna att "följa med" i sammanslagningen.

Tabell 25. Lokala centra. Data: SCB, kompletterat med Sweco beräkningar

Kommun	Andel utpendlare av totalt antal förvärvsarbetande som bor i kommunen	Största enskilda pendlingsströmmar	Andel utpendlare till andra potentiella lokala centra
Kalmar	19 %	Nybro (3,7 %)	Oskarshamn 1,6 %
Oskarshamn	12 %	Mönsterås (2,8 %)	Kalmar 2,2 % Västervik 1,1 % Vimmerby 0,3 %
Västervik	13 %	Vimmerby (2,9 %)	Oskarshamn 2,7 % Kalmar 0,6 %
Vimmerby	21 %	Hultsfred (7,3 %)	Västervik 3,7 % Oskarshamn 1,2 %

Statistiska Centralbyrån (2021a) anger att samtliga kommuner utgör lokala centra, vilket indikerar att det första kriteriet har viss marginal.

Tabell 25 visar att följande relationer ligger närmast att integreras:

6. Vimmerby-Västervik
7. Västervik-Vimmerby
8. Västervik-Oskarshamn
9. Oskarshamn-Kalmar
10. Kalmar-Oskarshamn

I ovanstående fem relationer ska alltså utpendlingen öka till minst 7,5 % för att någon integration av LA-regionerna ska ske.

I nedanstående tabell används dagens pendlingsciffror och utvecklingen av dessa under det senaste decenniet för att göra en beräkning av hur lång tid det skulle ta för LA-regionerna att växa samman med nuvarande pendlingstider och *under förutsättning dels att andelen utpendlare totalt överstiger 20 % och att antalet personer som både bor och arbetar i den aktuella kommunen inte ökar.*

Tabell 26. Hur lång tid tar det innan LA-regionerna växer samman? Data: SCB, Sweco beräkningar

Från	Till	Andel utpendlare	Antal pendlare 2018	Förändring av antal pendlare 2008–2018	Teoretisk beräkning: tid till integration
Vimmerby	Västervik	3,7 %	286	+ 18	319 år
Västervik	Vimmerby	2,9 %	475	+ 170	73 år
Västervik	Oskarshamn	2,7 %	444	+ 159	78 år
Oskarshamn	Kalmar	2,2 %	281	+ 73	132 år
Kalmar	Oskarshamn	1,6 %	560	+ 241	106 år

Tabell 26 visar med stor tydlighet hur avlägsen en integration av de lokala arbetsmarknadsregionerna i Kalmar län är om inte infrastrukturen och transportsystemet förbättras kraftigt alternativt att människors benägenhet att pendla långt ökar.

### BILAGA 3. EXTERNA TILLVÄXTMOTORER OCH DERAS LA-REGIONER

Tabell 27. Externa tillväxtmotorer i denna studie och ingående kommuner i respektive LA-region. Källa: SCB

<b>Tillväxtmotor</b>	<b>Ingående kommuner i LA-regionen 2019</b>
Växjö kommun	Uppvidinge, Lessebo, Tingsryd, Alvesta, Växjö
Karlskrona kommun	Karlskrona, Ronneby
Linköping kommun	Ödeshög, Ydre, Kinda, Boxholm, Åtvidaberg, Linköping, Motala, Vadstena, Mjölby, Tranås
Norrköping kommun	Finspång, Valdemarsvik, Norrköping, Söderköping
Jönköping kommun	Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Eksjö
Halmstad kommun	Halmstad, Laholm, Hylte
Malmö kommun	Svalöv, Staffanstorps, Burlöv, Vellinge, Örkeljunga, Bjuv, Kävlinge, Lomma, Svedala, Skurup, Sjöbo, Hörby, Höör, Tomelilla, Klippan, Åstorp, Båstad, Malmö, Lund, Landskrona, Helsingborg, Höganäs, Eslöv, Ystad, Trelleborg, Simrishamn, Ängelholm
Stockholm kommun	Upplands Väsby, Vallentuna, Österåker, Värmdö, Järfälla, Ekerö, Huddinge, Botkyrka, Salem, Haninge, Tyresö, Upplands-Bro, Nykvarn, Täby, Danderyd, Sollentuna, Stockholm, Södertälje, Nacka, Sundbyberg, Solna, Lidingö, Vaxholm, Norrtälje, Sigtuna, Nynäshamn, Håbo, Knivsta, Heby, Tierp, Uppsala, Enköping, Östhammar, Gnesta, Strängnäs, Trosa



## BILAGA 4. ANALYS AV TILLVÄXT OCH SPECIALISERING I NÄRINGSRENNAR

Tillväxt 2008- 2018	Bättre än riket	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater</li> <li>Juridisk och ekonomisk konsultverksamhet</li> <li>Arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys</li> <li>Arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster</li> <li>Vård och omsorg med boende</li> <li>Kultur, nöje och fritid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jordbruk, skogsbruk och fiske</li> <li>Handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar</li> <li>Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Framställning av livsmedel, drycker och tobak</li> <li>Rese-, bevaknings-, fastighetservice- och kontorstjänster m.m.</li> <li>Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring</li> <li>Hälsa- och sjukvård</li> </ul>
	I nivå med riket	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parti- och provisionshandel exkl. motorfordon</li> <li>Transport och magasinering</li> <li>Dataprogrammering, datakonsultverksamhet och informationstjänster</li> <li>Fastighetsverksamhet</li> <li>Annan serviceverksamhet och personliga tjänster</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byggverksamhet</li> <li>Hotell- och restaurangverksamhet</li> <li>Reklam och marknadsundersökning</li> <li>Utbildning</li> </ul>	
	Sämre än riket	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förlagsverksamhet, film-, video- och tv-programproduktion, sändning av program</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Öppna sociala insatser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Telekommunikation</li> </ul>
	<b>Svag närvaro</b>	<b>Närvaro i nivå med riket</b>	<b>Profilnäring</b>	
<b>Specialisering 2019</b>				

Figur 44. Specialisering och tillväxt indikerar vilka branscher i Kalmar som har störst utvecklingspotential. Endast branscher med fler än 200 anställda ingår. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Tabell 28. Profilbranscher i Kalmars LA-region. Specialiseringskvot  $\geq 1,20$ , sysselsättningsandel  $\geq 2\%$ . Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Kalmar	Borgholm	Nybro	Emmaboda	Mörbylånga	Torsås
Framställning av livsmedel, drycker och tobak (2,09)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (4,86)	Tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (17,95)	Tillverkning av datorer, elektronik, optik, el-apparat, andra maskiner & apparater (12,07)	Framställning av livsmedel, drycker och tobak (8,35)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (4,21)
Hälsa- och sjukvård (1,49)	Hotell- och restaurangverksamhet (2,75)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (1,97)	Tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (7,7)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (3,95)	Tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, el-apparat, andra maskiner & apparater (2,79)
Rese-, bevaknings-, fastighetsservice- och kontorstjänster m.m. (1,39)	Öppna sociala insatser (1,55)	Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (1,48)	Tillverkning av gummi- och plastvaror (6,46)	Öppna sociala insatser (1,45)	Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (2,27)
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring (1,36)	Vård och omsorg med boende (1,37)	Öppna sociala insatser (1,31)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (2,24)	Vård och omsorg med boende (1,2)	Transportmedelstillerkning (1,25)
	Byggverksamhet (1,27)	Transport och magasinering (1,28)	Vård och omsorg med boende (1,47)		Byggverksamhet (1,23)
		Vård och omsorg med boende (1,21)			

Tabell 29. Profilbranscher i Kalmar, Oskarshamn, Högsby och Mönsterås. Specialiseringskvot  $\geq 1,20$ , sysselsättningsandel  $\geq 2\%$ . Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Kalmar	Oskarshamn	Högsby	Mönsterås
Framställning av livsmedel, drycker och tobak (2,09)	Transportmedels-tillverkning (9,9)	Tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (4,95)	Pappers- och pappersvarutillverkning (12,47)
Hälsa- och sjukvård (1,49)	Försörjning av el, gas, värme och kyla (7,72)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (4,22)	Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (3,6)
Rese-, bevaknings-, fastighetsservice- och kontorstjänster m.m. (1,39)	Arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster (2,4)	Vård och omsorg med boende (1,61)	Jordbruk, skogsbruk och fiske (2,62)
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring (1,36)	Tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (1,51)	Transport och magasinering (1,53)	Öppna sociala insatser (1,55)
		Öppna sociala insatser (1,21)	Transportmedels-tillverkning (1,41)



# Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring

Underlag till strukturbild

Bilaga: Beskrivning av externa tillväxtmotorer

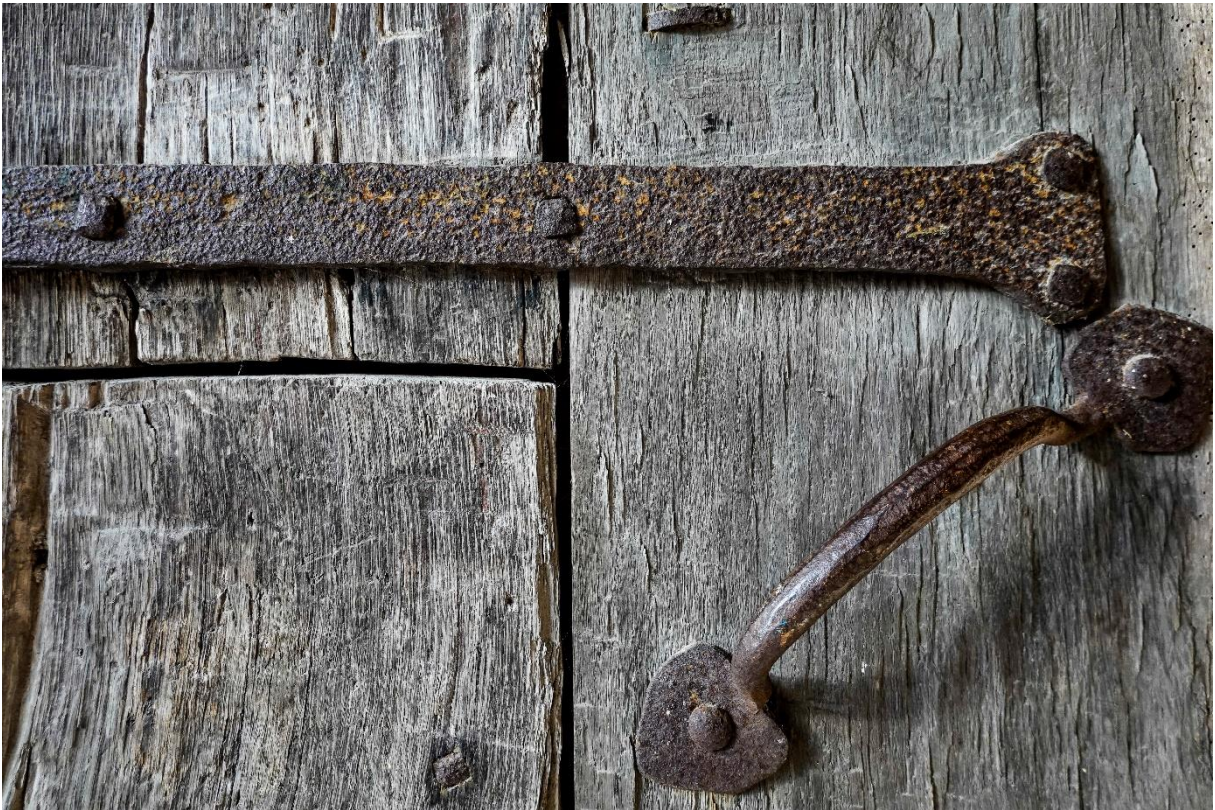


Foto: Region Kalmar län

### **Dokumentinformation**

Titel:	Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring. underlag till strukturbild. Bilaga: Beskrivning av externa tillväxtmotorer
Version:	2021-06-11
Beställare:	Region Kalmar län
Kontaktpersoner:	Christian Forssell, Lina Broby, Mathias Karlsson
Uppdragsnummer:	30020392
Uppdragsledare, expert:	Henrik Andersson
Expert:	Ulf Johansson
Utredare:	Erik Bergfors, Mikael Kalin

## Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Växjö .....	5
Karlskrona.....	10
Linköping .....	14
Norrköping .....	18
Jönköping .....	21
Stockholm.....	25
Malmö.....	27





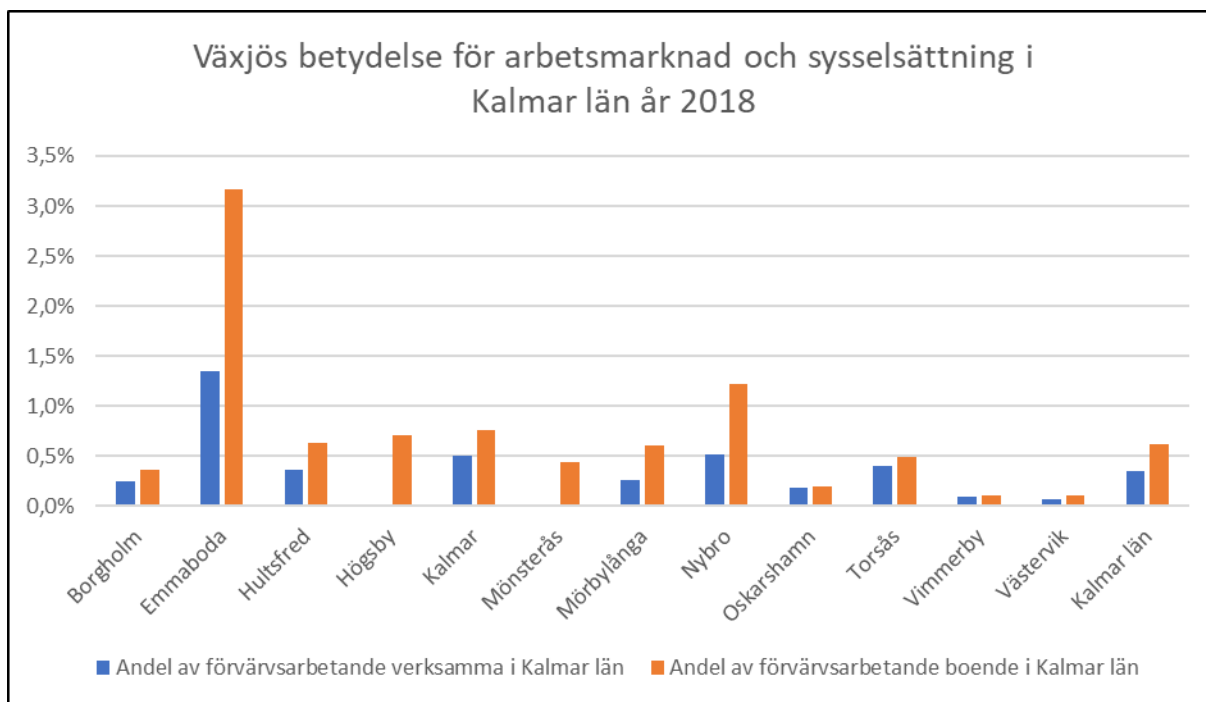
## Inledning

Tillväxtmotorer utanför länet beskrivs utifrån vilket inflytande de har på Kalmar län. Det görs med följande faktorer eller nyttor:

- Skapar sysselsättning för boende i Kalmar län. Beskrivs genom pendlingen från Kalmar län till tillväxtmotorn. Pendlingen sätts i relation till antalet sysselsatta som bor i utpendlingskommunerna (nattbefolkningen).
- Bidrar med kompetens i form av personal till verksamheter i Kalmar län. Beskrivs genom pendlingen till Kalmar län från tillväxtmotorn. Pendlingen sätts i relation till antalet sysselsatta i inpendlingskommunerna (dagbefolkningen).
- Bidrar med nya företag i Kalmar län. Beskrivs med hjälp av statistik över var arbetsställen i Kalmar län har sina huvudkontor.
- Fungerar som leverantör av varor och tjänster. Beskrivs med hjälp av branschbredd och näringslivsstruktur samt så kallade profilbranscher, det vill säga näringsgrenar med en hög koncentration i tillväxtmotorn eller de närliggande kommunerna.
- Utbildning och forskning. Samtliga studerade tillväxtmotorer har högskola eller universitet, men även yrkeshögskoleutbildningar.
- Sjukvård. Kalmar län tillhör sydöstra sjukvårdsregionen tillsammans med Jönköpings län och Östergötlands län.
- Transportnod. Exempelvis järnvägsstationer, hamnar och större flygplatser.
- Fritid, rekreation och besöksnäring exemplifieras primärt med olika typer av besöksmål.

## Växjö

Pendlingen till Växjö från Kalmar speglar Växjös betydelse för sysselsättningen i Kalmar län. **Figur 1** visar att Växjö har störst betydelse för de närliggande kommunerna Emmaboda, Nybro och Kalmar. Drygt 3 % av de boende i Emmaboda kommun pendlar till Växjö. Överhuvudtaget betyder Växjö mer för sysselsättningen i Kalmar län än för kompetensförsörjningen.



Figur 1. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Växjö respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Växjö. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Pendlingsströmmarna till och från Växjö finns i Tabell 1 och Tabell 2.

Tabell 1. Pendling till Växjö från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

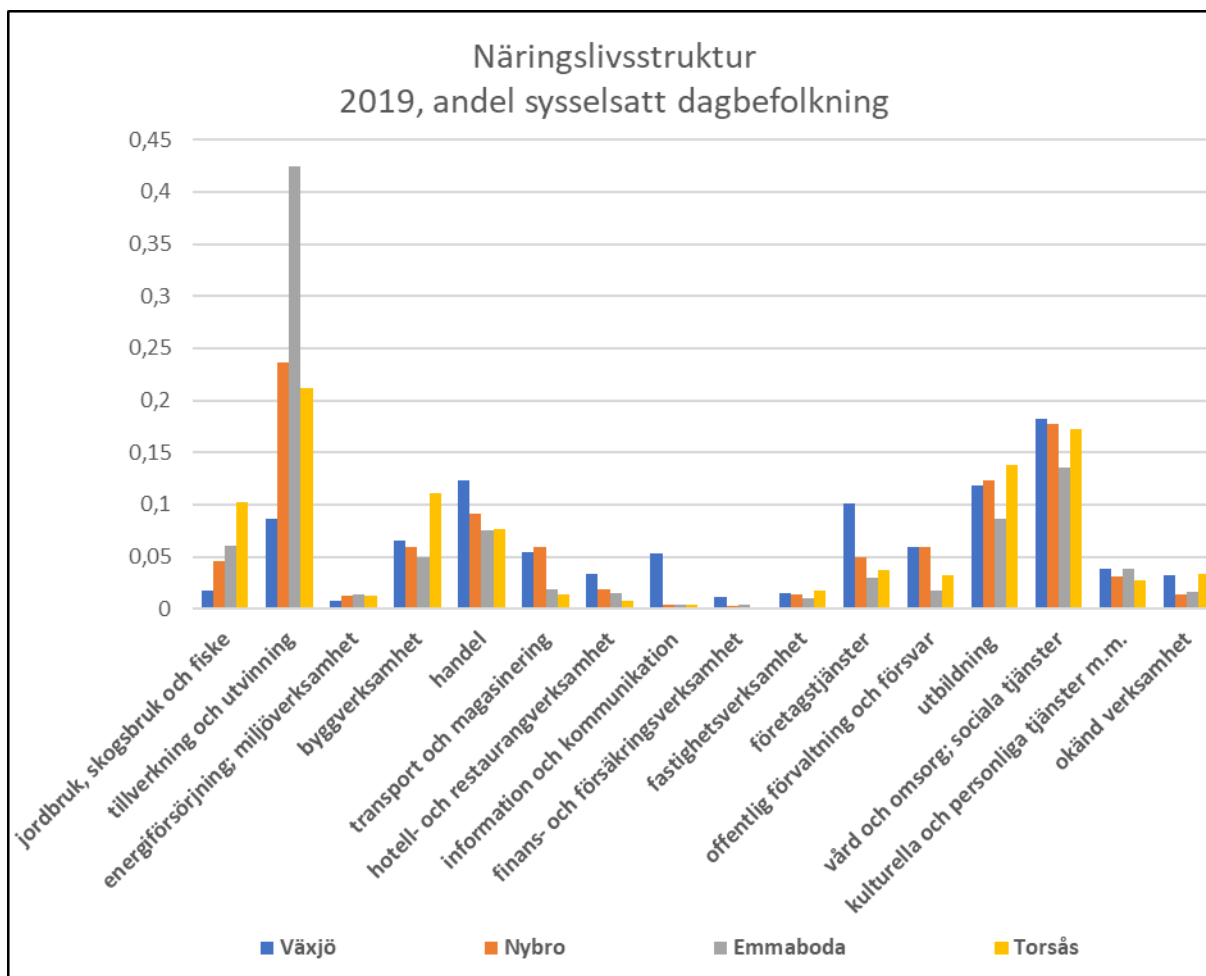
Till Växjö från	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
<b>Kalmar</b>	233	261	12%
<b>Emmaboda</b>	102	133	30%
<b>Nybro</b>	80	111	39%
<b>Mörbylånga</b>	44	43	-2%
<b>Hultsfred</b>	26	39	50%
<b>Mönsterås</b>	16	27	69%
<b>Oskarshamn</b>	31	25	-19%
<b>Högsby</b>	16	18	13%
<b>Borgholm</b>	18	18	0%
<b>Västervik</b>	32	17	-47%
<b>Torsås</b>	5	16	220%
<b>Vimmerby</b>	20	8	-60%
<b>Summa</b>	623	716	15 %

Tabell 2. Pendling från Växjö till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
<b>Kalmar</b>	122	185	52%
<b>Emmaboda</b>	65	62	-5%
<b>Nybro</b>	43	41	-5%
<b>Oskarshamn</b>	28	27	-4%
<b>Hultsfred</b>	26	20	-23%
<b>Mörbylånga</b>	10	14	40%
<b>Västervik</b>	10	11	10%
<b>Borgholm</b>	9	11	22%
<b>Torsås</b>	5	10	100%
<b>Vimmerby</b>	7	8	14%
<b>Högsby</b>	5	0	-100%
<b>Mönsterås</b>	9	0	-100%
<b>Summa</b>	339	389	15 %

Sammanlagt pendlar cirka 1 100 personer mellan Växjö och kommunerna i Kalmar. Ungefär två tredjedelar pendlar till Växjö, vilket innebär att Växjö är mer intressant för sitt utbud av arbetstillfällen än för sina kvaliteter som bostadsort. Drygt 60 % av pendlingen sker mellan Växjö och de tre kommunerna längs Kust-till-kustbanan, det vill säga Emmaboda, Nybro och Kalmar. Övriga pendlingsrelationer är små och det saknas ett tydligt mönster kring utvecklingen. När det gäller pendlingen till Växjö svarar Kalmar, Emmaboda och Nybro för hela ökningen de senaste tio åren. Avseende pendlingen från Växjö är det Kalmar kommun som ensamt svarat för tillväxten, medan övriga kommuner sammanlagt har legat still.

Näringslivsstrukturen jämförs mellan Växjö och de kommuner i Kalmars lokala arbetsmarknad som har kortast restid med bil till Växjö, se Figur 2. Kalmar kommun behandlas på annan plats i rapporten.



Figur 2. Näringslivsstruktur i Växjö, Nybro, Emmaboda och Torsås. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Jämförelsen visar inte oväntat relativt stora skillnader i näringslivsstruktur. Kommunerna i Kalmar län har förhållandevis mer tillverkning, medan Växjö har fler sysselsatta inom exempelvis företagstjänster, information och kommunikation. Växjö har också fler sysselsatta inom handel.

Växjö och de närliggande kommunerna visar därmed stor komplementaritet, det vill säga att Växjö tillför näringsgrenar som inte finns i samma utsträckning i de berörda kommunerna. Det speglas också i branschbredden, som är betydligt större i Växjö. Växjö har drygt 400 näringsgrenar, medan Emmaboda och Torsås har cirka 100 branscher och Nybro knappt 200.

Växjö kompletterar de studerade kommunerna i Kalmar län med ytterligare näringsgrenar. När det gäller de branscher som finns i Emmaboda, Nybro och Torsås kommuner finns många av dem även i Växjö. Tillväxtmotorn ökar därmed branschernas storlek. Större branscher innebär en hårdare konkurrens, vilket leder till ett mer varierat utbud och lägre priser.

Ett ytterligare sätt att belysa hur Växjö kan samverka med kommunerna i Kalmar län är att studera profilbranscher. Det är branscher som har minst 20 % fler sysselsatta inom kommunen än i Sverige i stort. Branschen har alltså en högre närvaro i kommunen än förväntat. I *Tabell 3* redovisas profilbranscher för de studerade kommunerna. Analysen visar både likheter och skillnader mellan kommunerna, vilket också tyder på en hög grad av komplementaritet.

Tabell 3. Profilbranscher med minst 20 % högre närvaro i kommunen än i Sverige i stort samt utgörande minst 2 % av arbetstillfällena i kommunen. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Nybro	Emmaboda	Torsås	Växjö
tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (17,95)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (12,07)	jordbruk, skogsbruk och fiske (4,21)	förlagsverksamhet, film-, video- och tv-programproduktion, sändning av program (2,04)
jordbruk, skogsbruk och fiske (1,97)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (7,7)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (2,79)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (1,93)
tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (1,48)	tillverkning av gummi- och plastvaror (6,46)	tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (2,27)	hälso- och sjukvård (1,6)
öppna sociala insatser (1,31)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,24)	transportmedelstillverkning (1,25)	arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster (1,24)
transport och magasinering (1,28)	vård och omsorg med boende (1,47)	byggverksamhet (1,23)	
vård och omsorg med boende (1,21)			

När man studerar arbetsställen i Kalmar län med fler än tio anställda med huvudkontor utanför länet har Växjös företag en större närvaro i Kalmar län än övriga tillväxtmotorer. Räknat per invånare i respektive tillväxtmotor är Växjös närvaro ungefär 2,5 gånger högre än Linköping, Norrköping och Jönköping och ungefär två gånger större än Karlskronas.

Växjö bidrar också med såväl forskningsresurser som utbildningsplatser i form av Linnéuniversitetet. Dessutom har Växjö ett tjugotal yrkeshögskoleutbildningar som utgör ett bidrag till Kalmars lokala arbetsmarknadsregion. Därtill finns Sydostsamverkan, ett utbildningssamarbete som ger möjlighet för elever att söka gymnasieutbildningar inom de 13 medverkande kommunerna.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kalmar, Borgholm, Mörbylånga, Torsås, Emmaboda, Karlskrona, Lessebo, Nybro, Oskarshamn, Ronneby, Tingsryd, Karlshamn, Olofström.

Avseende sjukvård har Växjö Centrallasarettet i Växjö med akut och barnakut. Eftersom Kalmar län tillhör sydöstra sjukvårdsregionen är utbytet förmodligen begränsat när det gäller planerad verksamhet.

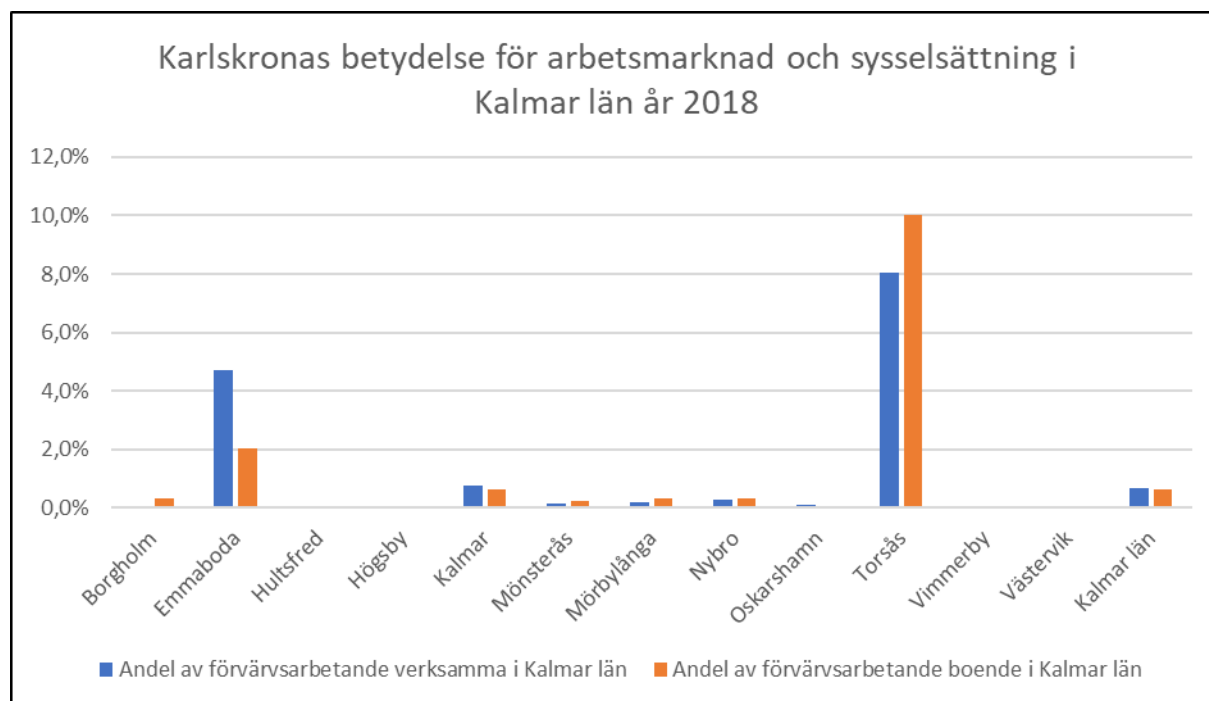
När det gäller transporter erbjuder tillväxtmotorn Växjö Småland Airport. Utbudet under och efter pandemin är oklart, men på senare år har flygplatsen utvecklat ett internationellt utbud som sannolikt är attraktivt även för en stor del av Kalmar län med bland annat KLM:s linje till Amsterdam/Schiphol.

Inom Växjös lokala arbetsmarknad finns Alvesta järnvägsstation för tågförbindelser längs Södra stambanan med viktiga målpunkter som Stockholm, Öresundsregionen och Copenhagen Airport. Nätverket höghastighetsbanan med bland andra Växjö kommun, Region Kalmar län och Kalmar kommun har arbetat för att en ny stambana för höghastighetståg ska få station i Växjö.

Avseende fritid, rekreation och besöksnäring erbjuder Växjö kommun bland annat Sveriges Glasmuseum, Växjö Domkyrka, Svenska Emigrantinstitutet, Teleborg Castle och Åsnens Nationalpark. I utbytet kan de studerade kommunerna i Kalmar län bland annat erbjuda Glasrikets älgpark, James Bond 007 Museum, Mobergstenen och Utvandrarleden.

## Karlskrona

Pendlingen till Karlskrona från Kalmar län speglar Karlskronas betydelse för sysselsättningen i länets sydligast belägna kommuner, Emmaboda och Torsås. Figur 3 visar att så mycket som 10 % av Torsås förvärvsarbetande befolkning har sin arbetsplats i Karlskrona, och att 8 % av Karlskronas förvärvsarbetande befolkning arbetar i Torsås. Även Emmaboda har hög andel pendlingsutbyte med Karlskrona, medan interaktionen Karlskrona – Kalmar (sett till andelen som pendlar) är väsentligt lägre.



Figur 3. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Karlskrona respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Karlskrona. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Pendlingsströmmarna till och från Karlskrona visas i Tabell 4 och Tabell 5.

Tabell 4. Pendling till Karlskrona från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

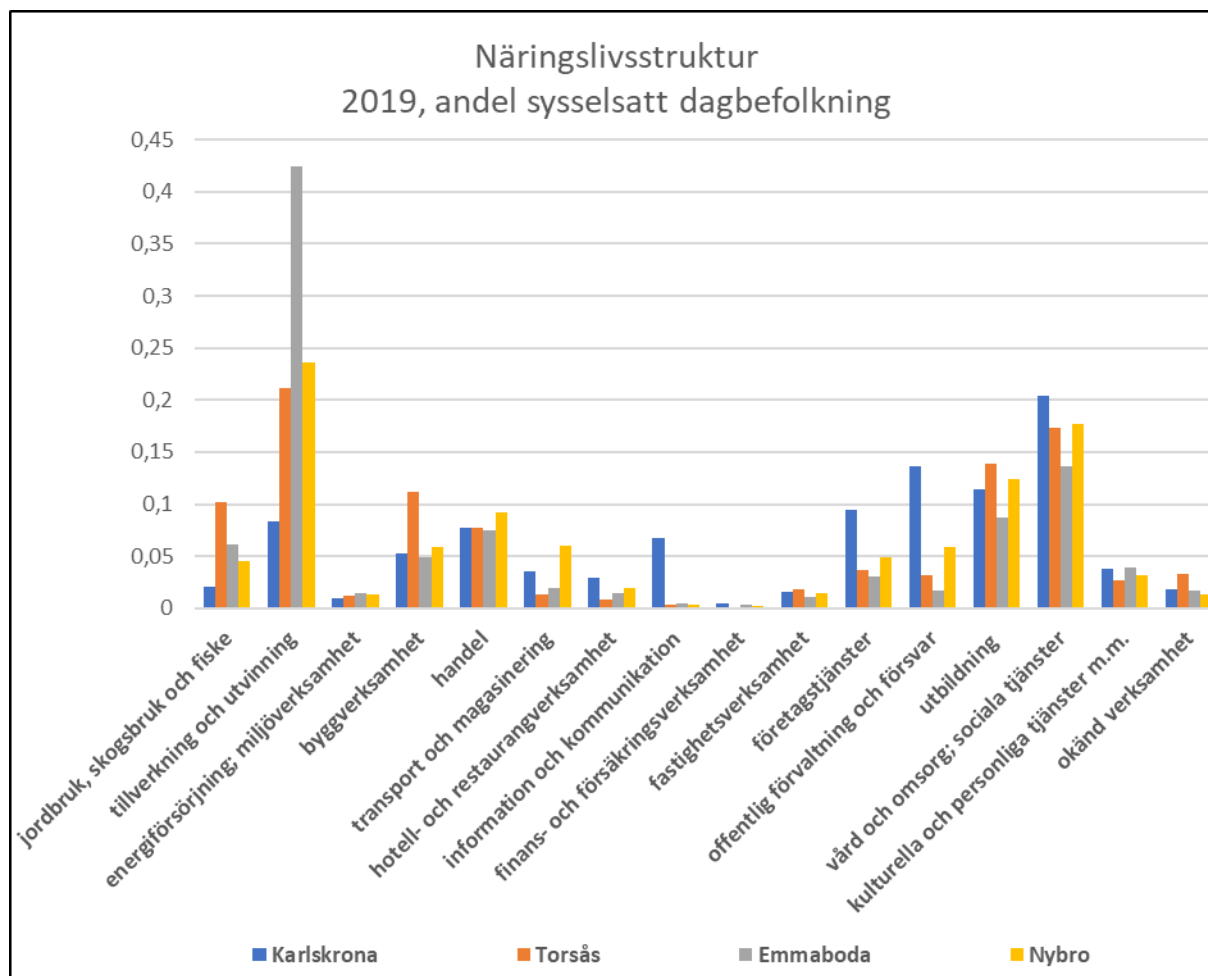
Från	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Torsås	275	322	17%
Kalmar	180	223	24%
Emmaboda	98	86	-12%
Nybro	17	31	82%
Mörbylånga	15	22	47%
Borgholm	19	15	-21%
Mönsterås	8	15	88%
Västervik	0	10	-
Oskarshamn	8	7	-13%
Vimmerby	0	0	-
Hultsfred	0	0	-
Högsby	0	0	-
Summa	620	731	18%

Tabell 5. Pendling från Karlskrona till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Kalmar	201	271	35%
Emmaboda	182	216	19%
Torsås	247	199	-19%
Nybro	17	23	35%
Oskarshamn	8	13	63%
Mörbylånga	11	10	-9%
Mönsterås	0	8	-
Vimmerby	0	6	-
Västervik	7	5	-29%
Högsby	0	0	-
Hultsfred	0	0	-
Borgholm	0	0	-
Summa	673	751	12 %

Sammantaget pendlar cirka 1 500 personer mellan Karlskrona och kommunerna i Kalmar, vilket innebär att Karlskrona är den största externa pendlingsnoden för Kalmar län. Pendlingen har de senaste tio åren ökat något mer till än från Karlskrona. Relationen mellan in- och utpendling är mycket jämn. Pendlingen följer i mycket hög grad de dominerande transportstråken, det vill säga Kust-till-kustbanan och E22. Kalmar, Emmaboda, Torsås och Nybro svarar för nästan 93 % av allt pendlingsutbyte med Karlskrona. Flödena mellan Karlskrona och Kalmar kommun respektive Nybro är relativt i balans. Torsås fungerar delvis som en förort till Karlskrona med stor pendling till den större kommunen, men har samtidigt också en förhållandevis stor inpendling. Emmaboda har tvärtom en stor inpendling från Karlskrona och betydligt mindre utpendling. Sammantaget har Karlskrona en stor betydelse för Torsås och Emmaboda kommuner. För Kalmar kommun är

betydelsen i nivå med Växjö. För övriga kommuner i Kalmar län saknar Karlskrona betydelse ur arbetsmarknadssynpunkt.



Figur 4. Näringslivsstruktur i Växjö, Nybro, Emmaboda och Torsås. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Jämförelsen i Figur 4 visar relativt stora skillnader i näringslivsstruktur. Kommunerna i Kalmar län har förhållandevis mer tillverkning, medan Karlskrona har fler sysselsatta inom exempelvis företagstjänster, offentlig förvaltning/försvar, information och kommunikation samt vård/omsorg/sociala tjänster. Karlskrona erbjuder inom särskilt dessa branscher en betydande komplementaritet, det vill säga tillför näringsgrenar som inte finns i samma grad i de berörda kommunerna. Det speglas också i branschbredden, vilken är betydligt större i Karlskrona. Karlskrona har cirka 350 näringsgrenar, medan Emmaboda, Torsås och Nybro har cirka 120, 100 respektive knappt 200 branscher.

Samtidigt som Karlskrona kompletterar de studerade kommunerna i Kalmar län med andra näringsgrenar så gör Karlskrona även flera branscher större än de är enbart inom Emmaboda, Nybro och Torsås kommuner. Större branscher innebär en hårdare konkurrens, vilket leder till ett mer varierat utbud och lägre priser.

Ett ytterligare sätt att belysa hur Karlskrona kan samverka med kommunerna i Kalmar län är att studera profilbranscher. Det är branscher som har minst 20 % fler sysselsatta inom kommunen än i Sverige i stort. Branschen har alltså en högre närvaro i kommunen än förväntat. I Tabell 6 redovisas profilbranscher för de studerade kommunerna. Analysen visar både likheter och skillnader mellan kommunerna, vilket också tyder på en hög grad av komplementaritet. Torsås, Emmaboda och Nybro



har hög specialisering inom tillverkningsindustrin, medan Karlskrona har högre specialisering inom offentlig tjänsteproduktion.

Tabell 6. Profilbranscher med minst 20 % högre närvaro i kommunen än i Sverige i stort samt utgörande minst 2 % av arbetstillfällena i kommunen. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

<b>Nybro</b>	<b>Emmaboda</b>	<b>Torsås</b>	<b>Karlskrona</b>
tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (17,95)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (12,07)	jordbruk, skogsbruk och fiske (4,21)	offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring (1,83)
jordbruk, skogsbruk och fiske (1,97)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (7,7)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (2,79)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (1,66)
tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (1,48)	tillverkning av gummi- och plastvaror (6,46)	tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (2,27)	hälso- och sjukvård (1,63)
öppna sociala insatser (1,31)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,24)	transportmedelstillverkning (1,25)	arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster (1,21)
transport och magasinering (1,28)	vård och omsorg med boende (1,47)	byggverksamhet (1,23)	dataprogrammering, datakonsultverksamhet och informationstjänster (1,49)
vård och omsorg med boende (1,21)			vård och omsorg med boende (1,21)

Karlskrona bidrar också med såväl forskningsresurser som utbildningsplatser i form av Blekinge tekniska högskola. Dessutom har kommunen cirka tio yrkeshögskoleutbildningar som utgör ett bidrag till Kalmar läns lokala arbetsmarknadsregioner. Därtill finns Sydostsamverkan, ett utbildningssamarbete som ger möjlighet för elever att söka gymnasieutbildningar inom de 13 medverkande kommunerna.<sup>2</sup>

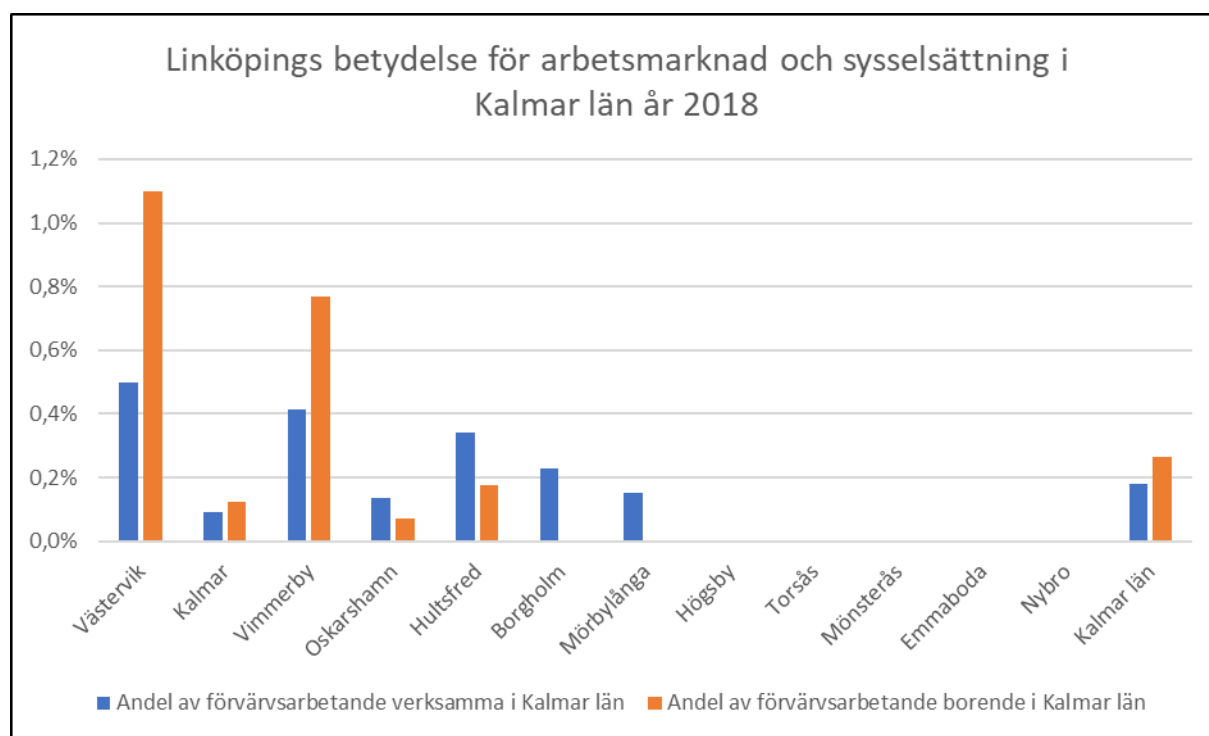
Avseende sjukvård har Karlskrona Blekingesjukhuset med exempelvis kvalificerad intensivvård och operationsverksamhet.

När det gäller transporter erbjuder tillväxtmotorn Karlskrona Ronneby Airport samt Karlskrona hamn. Kust till Kustbanan binder samman tillväxtmotorerna Kalmar, Karlskrona och Växjö med kopplingar till Stockholm, Göteborg och Malmö/Öresundsregionen.

Avseende fritid, rekreation och besöksnäring erbjuder Karlskrona kommun bland annat Marinmuseum, Kungsholms fort, Drottningsskärs kastell, Amiralitetskyrkan och Utklippan.

## Linköping

Pendlingen till Linköping från Kalmar län speglar Linköpings betydelse för sysselsättningen i särskilt Västervik och Vimmerby. Figur 5 visar att cirka 0,8–1,2 % av Västerviks och Vimmerbys förvärvsarbetande befolkning pendlar till Linköping, medan pendlingsströmmen i motsatt riktning är cirka hälften så stor. Den sammantagna bilden är att Linköpings betydelse för att bidra till sysselsättning i Kalmar län är förhållandevis låg, och att Kalmarkommunernas betydelse för kompetensförsörjningen i Linköping är ännu lägre.



Figur 5. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Linköping respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Linköping. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

<sup>2</sup> Kalmarunds gymnasieförbund (Kalmar, Borgholm, Mörbylånga, Torsås), Emmaboda, Karlskrona, Lessebo, Nybro, Oskarshamn, Ronneby, Tingsryd, Karlshamn, Olofström). <https://www.vaxjo.se/sidor/forskola-och-skola/gymnasieskola/ansokan-antagning-och-behorighet/sydostsamverkan.html>

Pendlingsströmmarna till och från Linköping visas i Tabell 7 och Tabell 8.

Tabell 7. Pendling till Linköping från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

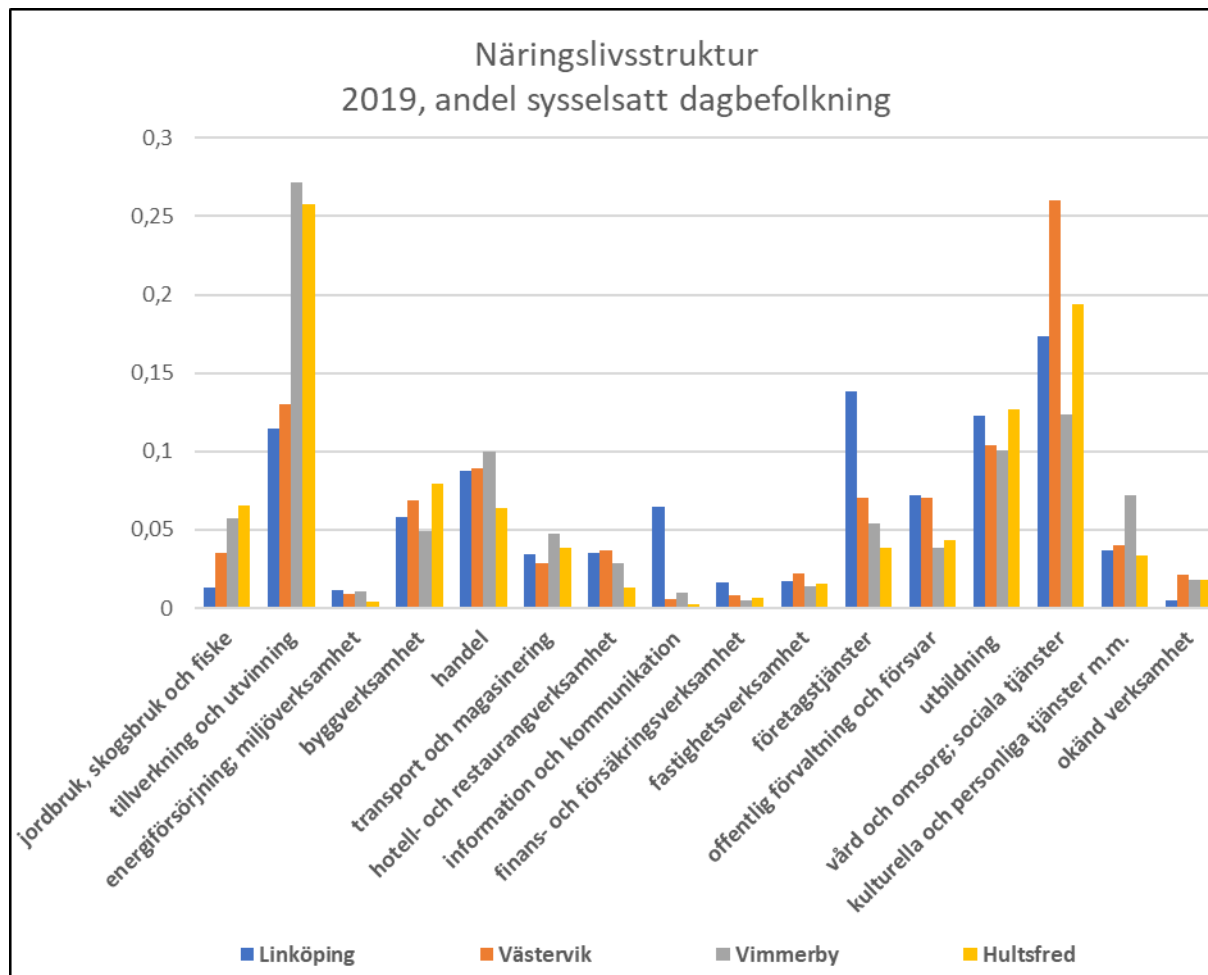
Från	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Västervik	176	181	3%
Vimmerby	47	59	26%
Kalmar	43	42	-2%
Hultsfred	8	11	38%
Oskarshamn	16	9	-44%
Högsby	0	0	-
Torsås	0	0	-
Mörbylånga	6	0	-100%
Mönsterås	6	0	-100%
Emmaboda	0	0	-
Nybro	0	0	-
Borgholm	0	0	-
Summa	302	302	0%

Tabell 8. Pendling från Linköping till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Västervik	59	77	31%
Kalmar	30	33	10%
Vimmerby	45	33	-27%
Oskarshamn	28	20	-29%
Hultsfred	11	19	73%
Borgholm	0	10	-
Mörbylånga	14	8	-43%
Högsby	0	0	-
Torsås	0	0	-
Mönsterås	8	0	-100%
Emmaboda	5	0	-100%
Nybro	0	0	-
Summa	200	200	0%

Sammanlagt pendlar cirka 500 personer mellan Linköping och kommunerna i Kalmar. Pendlingen till Linköping är 50 % större än utpendlingen, vilket i någon mån speglar kommunens attraktivitet som arbetskommun. Samtidigt kan till pendlingen från Linköping till särskilt Västervik indikera att Linköping fyller en viktig funktion för Västerviks kompetensförsörjning. Under de senaste tio åren har såväl in- som utpendling varit oförändrade. Västervik, Vimmerby och Kalmar är helt dominerande i utbytet. De två förstnämnda kommunerna ligger närmast Linköping men har ändå betydande restider (drygt 1,5 timmar med bil och ännu längre med tåg). Både Västervik och Vimmerby har en större utpendling till Linköping än inpendling, medan utbytet mellan Kalmar och den östgötska storkommunen är mer balanserat.

I nedanstående figur visas näringslivsstrukturen i Linköping, Västervik, Vimmerby och Hultsfred. Linköping kompletterar inte oväntat kommunerna i Kalmar län med en högre andel sysselsatta inom information och kommunikation och företagstjänster, d v s kunskapsintensiva tjänstenäringsar. Samtidigt har Vimmerby och Hultsfred hög andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin, vilket dock inte verkar innebära några större pendlingsströmmar från Linköping.



Figur 6. Näringslivsstruktur i Linköping, Nybro, Emmaboda och Torsås. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Jämförelsen i Figur 6 visar relativt stora skillnader i näringslivsstruktur. Västervik och Hultsfred har förhållandevis mer tillverkning, och vård/omsorg/sociala tjänster, medan Linköping har hög andel sysselsatta inom exempelvis företagstjänster, utbildning, information och kommunikation samt vård/omsorg/sociala tjänster. Linköping erbjuder inom särskilt dessa branscher en betydande komplementaritet, det vill säga tillför näringsgrenar som inte finns i samma grad i de norra kalmarmuniciperna. Det speglas också i branschbredden, vilken är betydligt större i Linköping. Linköping har cirka 470 näringsgrenar (högre än i både Växjö och Karlskrona), medan Västervik, Vimmerby och Hultsfred har cirka 280, 190 respektive 150 branscher. Linköping har alltså cirka 190 branscher som Västervik inte har.

Ett ytterligare sätt att belysa hur Linköpings näringslivsstruktur kan samspela med kommunerna i Kalmar län är att studera profilbranscher. Det är branscher som har minst 20 % fler sysselsatta inom kommunen än i Sverige i stort. Branschen har alltså en högre närvaro i kommunen än förväntat. I Tabell 9 redovisas profilbranscher för kommunerna. Analysen visar både likheter och skillnader mellan kommunerna, vilket tyder på en hög grad av komplementaritet. Alla fyra kommunerna har

likheter i form av hög specialisering inom tillverkningsindustri (metall, trä respektive transportmedel), medan Västervik och Vimmerby har högre specialisering inom jordbruk/livsmedelsproduktion och Linköping inom privat och offentlig tjänsteproduktion.

Tabell 9. Profilbranscher med minst 20 % högre närvaro i kommunen än i Sverige i stort samt utgörande minst 2 % av arbetstillfällena i kommunen. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Västervik	Vimmerby	Hultsfred	Linköping
tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (2,83)	stål- och metallframställning (13,46)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (10,03)	Transportmedels-tillverkning (3,41)
hälso- och sjukvård (1,82)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (9,66)	tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (3,26)	dataprogrammering, datakonsultverksamhet och informationstjänster (2,05)
vård och omsorg med boende (1,77)	framställning av livsmedel, drycker och tobak (4,52)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,69)	arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys (1,54)
jordbruk, skogsbruk och fiske (1,57)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,57)	vård och omsorg med boende (1,84)	hälso- och sjukvård (1,43)
	kultur, nöje och fritid (1,79)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (1,74)	rese-, bevaknings-, fastighetservice- och kontorstjänster m.m. (1,3)
	handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar (1,6)		

Linköping bidrar också med såväl forskningsresurser som utbildningsplatser i form av Linköpings universitet. Dessutom har Linköping ett 30-tal yrkeshögskoleutbildningar.

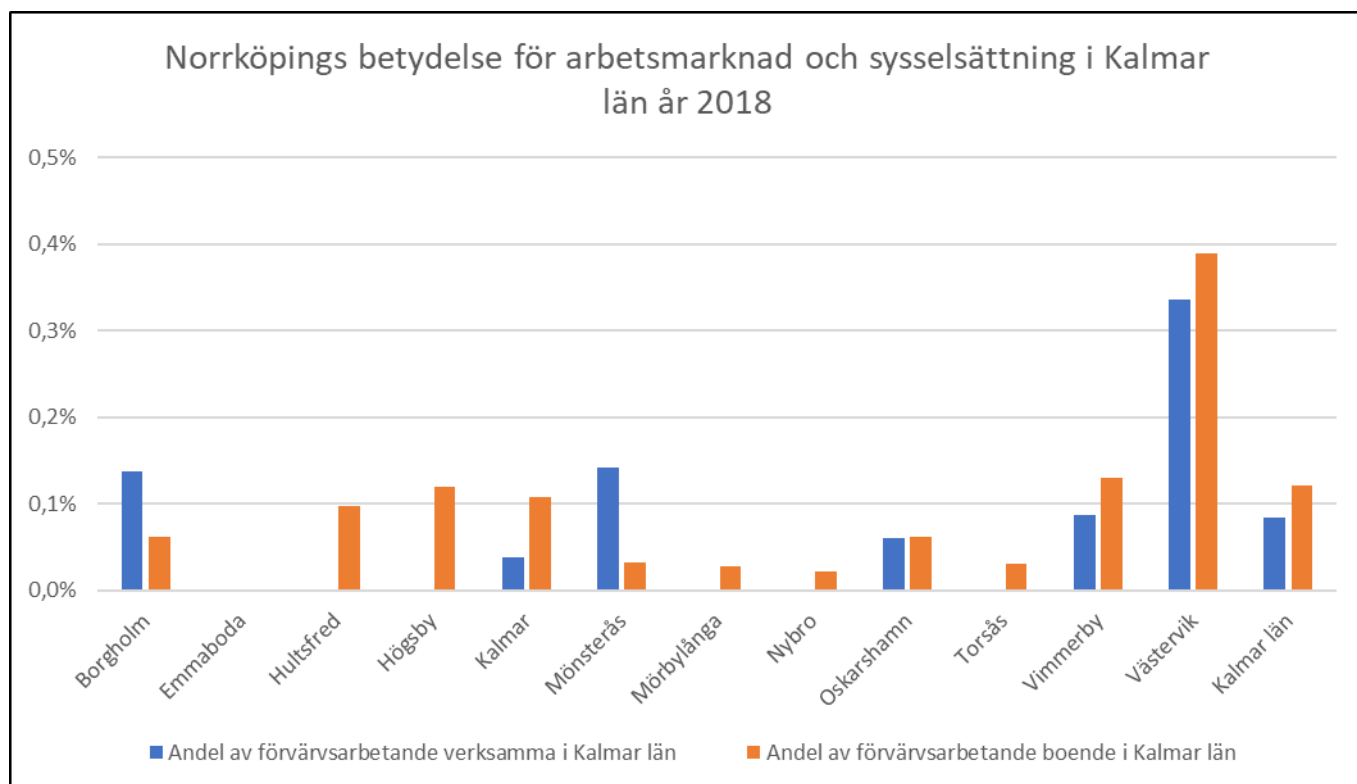
Avseende sjukvård finns Universitetssjukhuset i Linköping, som erbjuder både högspecialiserad vård och riksvård inom vissa fält. Verksamheten ingår i Sydöstra sjukvårdsregionen vari Region Jönköpings län, Region Kalmar län och Region Östergötland samverkar.

När det gäller transporter har Linköping ett strategiskt läge längs Södra stambanan samt Linköping City Airport.

Avseende fritid, rekreation och besöksnäring erbjuder Linköping bland annat Flygvapenmuseum, Friluftsmuseet Gamla Linköping, Tinnero Eklandskap, Linköpings Slotts- och Kyrkomuseum samt IKEA.

## Norrköping

Pendlingen till Norrköping från Kalmar län speglar Norrköpings begränsade betydelse för sysselsättningen i Kalmar län. Pendlingsutbytet är störst till/från Västervik, men även där begränsat. Till och från övriga kommuner är det betydligt lägre.



Figur 7. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Norrköping respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Norrköping. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Pendlingsströmmarna till och från Norrköping visas i Tabell 10 och Tabell 11.

Tabell 10. Pendling till Norrköping från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Från Norrköping till:	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Västervik	56	52	-7%
Kalmar	19	14	-26%
Oskarshamn	21	9	-57%
Mönsterås	0	7	-
Vimmerby	7	7	0%
Borgholm	0	6	-
Högsby	0	0	-
Torsås	0	0	-
Mörbylånga	0	0	-
Hultsfred	0	0	-
Emmaboda	0	0	-
Nybro	0	0	-
Summa	103	95	-8%

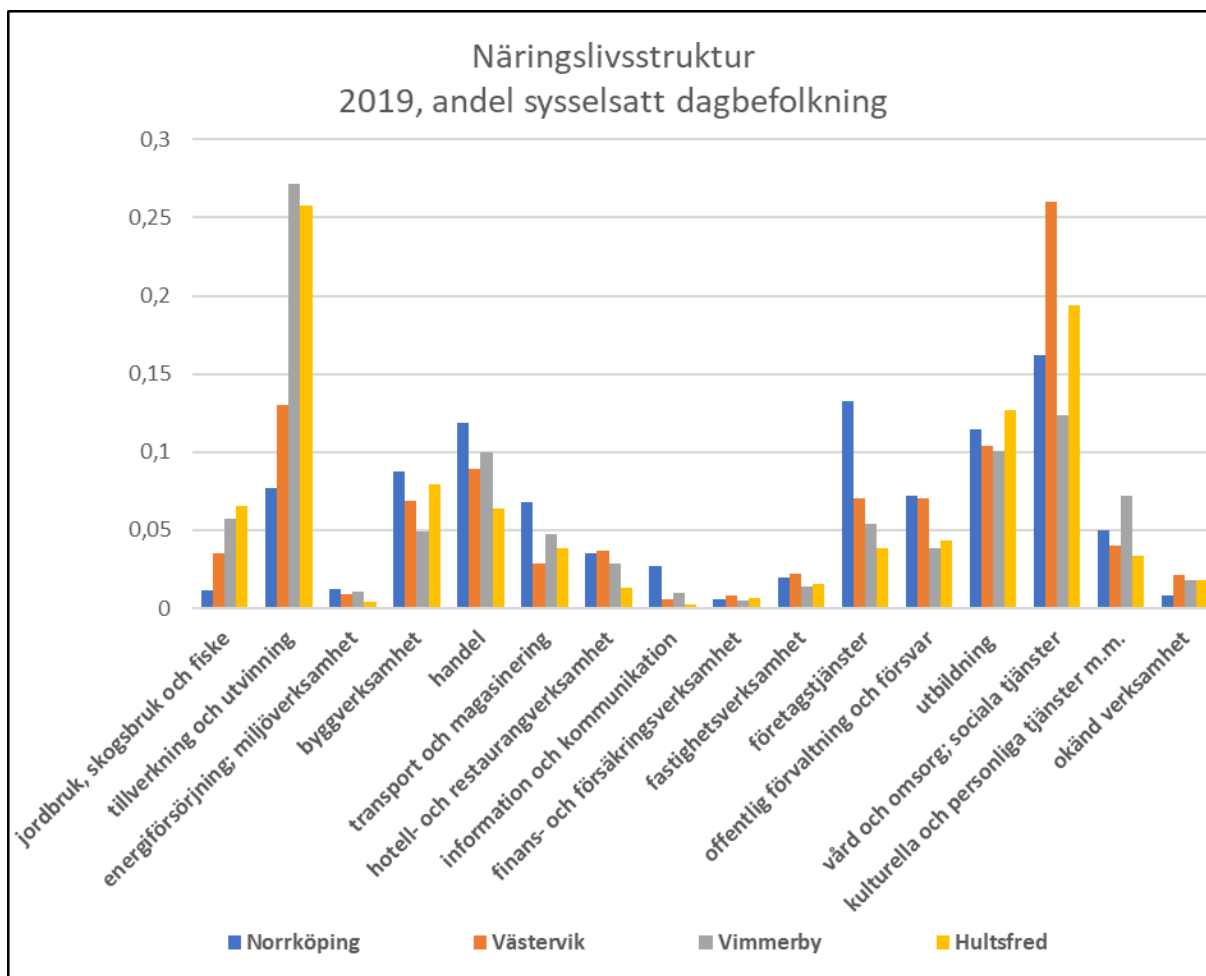
Tabell 11. Pendling från Norrköping till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till Norrköping från:	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Västervik	107	64	-40%
Kalmar	31	37	19%
Vimmerby	13	10	-23%
Oskarshamn	14	8	-43%
Hultsfred	10	6	-40%
Högsby	1	3	200%
Borgholm	1	3	200%
Mörbylånga	3	2	-33%
Mönsterås	2	2	0%
Nybro	3	2	-33%
Torsås	0	1	-
Emmaboda	1	0	-100%
<b>Summa</b>	<b>186</b>	<b>138</b>	<b>-26%</b>

Sammanlagt pendlar cirka 240 personer mellan Norrköping och kommunerna i Kalmar län, vilket motsvarar cirka hälften av pendlingen till/från Linköping. Pendlingen till Norrköping är nära 50 % större än utpendlingen, och Västervik – Norrköping har det största pendlingsutbytet. Under de senaste tio åren har den totala in- och utpendlingen mellan Norrköping och Kalmar läns kommuner minskat med nästan 20 %, var i Västervik, Kalmar och Vimmerby står för merparten av nedgången.

I nedanstående figur visas näringslivsstrukturen i Norrköping, Västervik, Vimmerby och Hultsfred. Norrköping kompletterar med en högre andel sysselsatta inom handel, transport/magasinerier, information/kommunikation samt företagstjänster. Hultsfred och Vimmerby har hög andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin, vilket dock inte verkar innebära några större pendlingsströmmar från Norrköping.

Norrköping erbjuder sett till branschbredd en betydande komplementaritet, det vill säga tillför näringsgrenar som inte finns i samma grad i de norra kalmarmarkkommunerna. Norrköping har cirka 450 näringsgrenar (i nivå med Linköping, och högre än Växjö och Karlskrona), medan Västervik, Vimmerby och Hultsfred har 280, 190 respektive 150 branscher.



Figur 8. Näringslivsstruktur i Norrköping, Västervik, Hultsfred och Vimmerby. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Ett ytterligare sätt att belysa hur Norrköpings näringslivsstruktur kan samspela med kommunerna i Kalmar län är att studera profilbranscher. Det är branscher som har minst 20 % fler sysselsatta inom kommunen än i Sverige i stort. Branschen har alltså en högre närvaro i kommunen än förväntat. I Tabell 12 redovisas profilbranscher för de studerade kommunerna. Analysen visar både likheter och vissa skillnader. Alla tre kommunerna har likheter i form av hög specialisering inom tillverkningsindustri (metall, trä, papper). Västervik och Hultsfred har hög specialisering inom delar av vård och omsorg. Vimmerby, Västervik och Hultsfred har hög specialisering inom jordbruk/skogsbruk, medan Norrköping har hög specialisering inom papper- och pappersvarutillverkning samt vissa tjänstebanscher.



Tabell 12. Profilbranscher med minst 20 % högre närvaro i kommunen än i Sverige i stort samt utgörande minst 2 % av arbetstillfällena i kommunen. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Västervik	Vimmerby	Hultsfred	Norrköping
tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (2,83)	stål- och metallframställning (13,46)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (10,03)	pappers- och pappersvarutillverkning (4,83)
hälso- och sjukvård (1,82)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (9,66)	tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (3,26)	arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster (1,39)
vård och omsorg med boende (1,77)	framställning av livsmedel, drycker och tobak (4,52)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,69)	rese-, bevaknings-, fastighetservice- och kontorstjänster m.m. (1,33)
jordbruk, skogsbruk och fiske (1,57)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,57)	vård och omsorg med boende (1,84)	transport och magasinering (1,33)
	kultur, nöje och fritid (1,79)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (1,74)	öppna sociala insatser (1,22)
	handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar (1,6)		byggverksamhet (1,2)

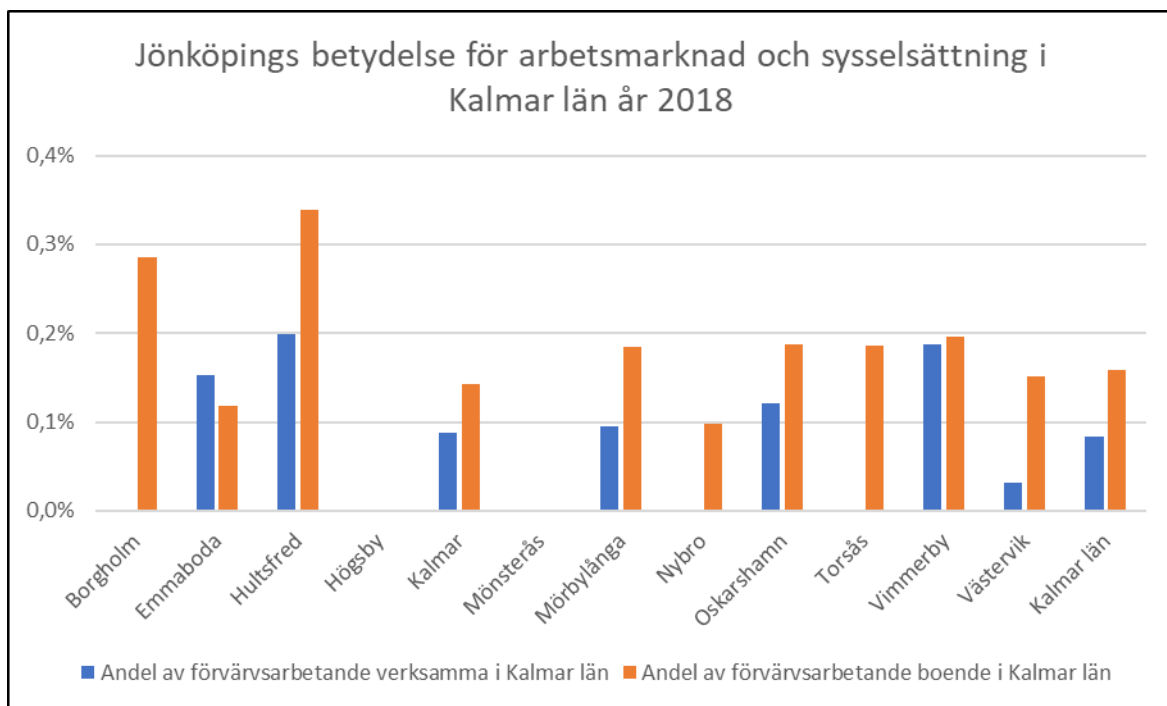
Norrköping bidrar också med såväl forskningsresurser som utbildningsplatser i form av Linköpings universitet, Campus Norrköping. Dessutom har Norrköping ett tiotal yrkeshögskoleutbildningar. Avseende sjukvård finns i Norrköping Vrinnevisjukhuset, vars verksamhet ingår i Sydöstra sjukvårdsregionen vari Region Jönköpings län, Region Kalmar län och Region Östergötland samverkar.

När det gäller transporter har Norrköping ett strategiskt läge längs Södra stambanan. I kommunen finns även Norrköping Airport samt Norrköpings hamn och Norrköping är en viktig intermodal nod.

Avseende fritid, rekreation och besöksnäring erbjuder Norrköping bland annat The Industrial Landscape, Abackarna, Carl Johans park, Löfstad slott och Arbetets museum.

## Jönköping

Pendlingen till Jönköping från Kalmar län speglar Jönköpings begränsade betydelse för sysselsättningen. Pendlingen till/från Jönköping är låg, under 0,4 % för samtliga kommuner. Störst är utbytet mellan Hultsfred och Jönköping.



Figur 9. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Jönköping respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Jönköping. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Pendlingsströmmarna till och från Linköping visas i Tabell 13 och Tabell 14.

Tabell 13. Pendling till Jönköping från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

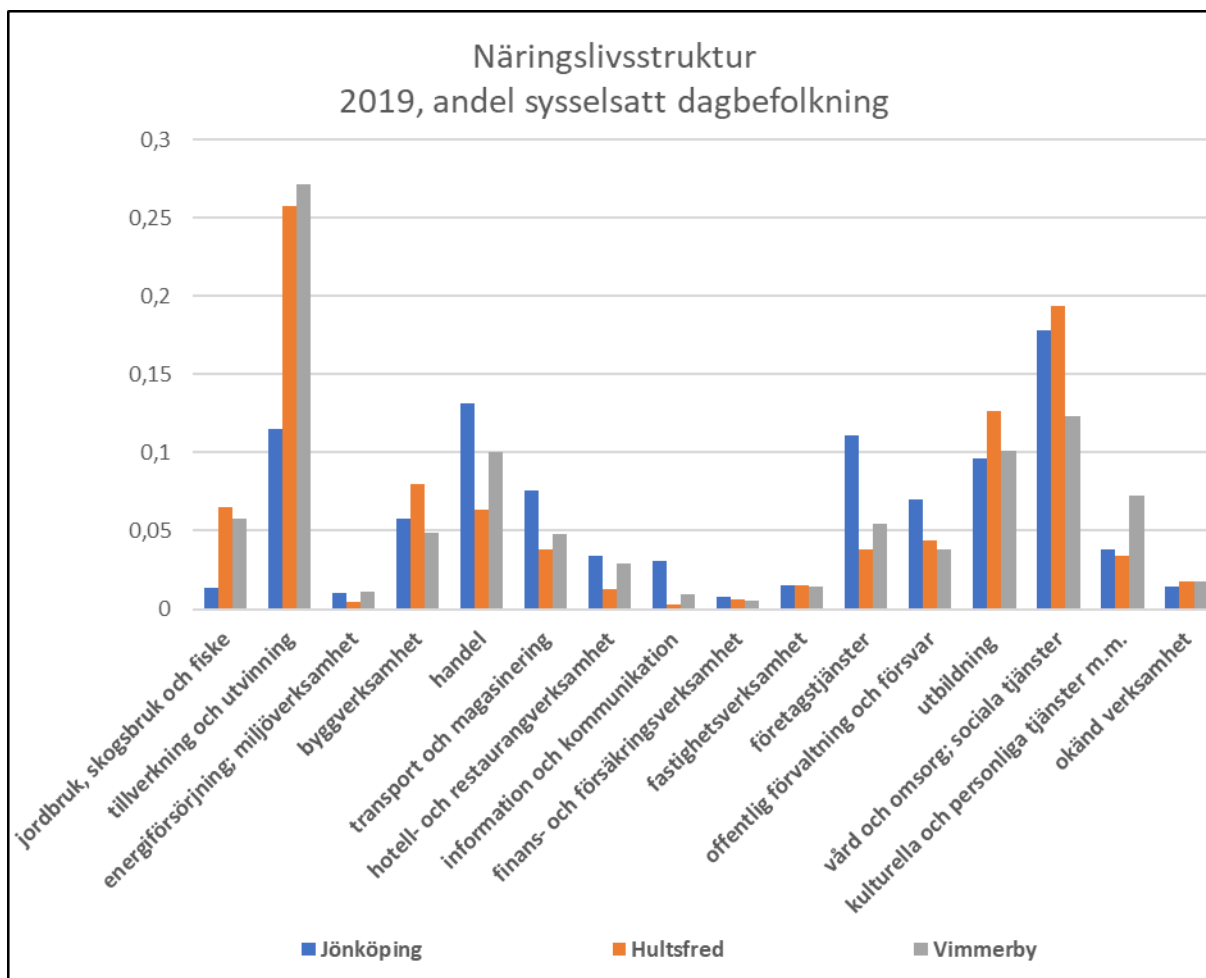
Från	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
<b>Kalmar</b>	39	49	26%
<b>Västervik</b>	8	25	213%
<b>Oskarshamn</b>	10	24	140%
<b>Hultsfred</b>	11	21	91%
<b>Vimmerby</b>	13	15	15%
<b>Borgholm</b>	7	14	100%
<b>Mörbylånga</b>	9	13	44%
<b>Nybro</b>	5	9	80%
<b>Torsås</b>	0	6	-
<b>Emmaboda</b>	6	5	-17%
<b>Mönsterås</b>	0	0	-
<b>Högsby</b>	0	0	-
<b>Summa</b>	108	181	68%

Tabell 14. Pendling från Jönköping till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Kalmar	28	32	14%
Oskarshamn	15	18	20%
Vimmerby	8	15	88%
Hultsfred	16	11	-31%
Emmaboda	0	7	-
Mörbylånga	0	5	-
Västervik	10	5	-50%
Högsby	0	0	-
Torsås	0	0	-
Mönsterås	0	0	-
Nybro	18	0	-100%
Borgholm	5	0	-100%
Summa	100	93	-7%

Sammanlagt pendlar cirka 270 personer mellan Jönköping och kommunerna i Kalmar, vilket är markant lägre än pendlingsutbytet med Växjö, Karlskrona och Linköping men i nivå med Norrköping. Pendlingen från Kalmarkommunerna till Jönköping har ökat med knappt 70 % det senaste decenniet, vilket innebär att det flödet i dagsläget är dubbelt så stort som pendlingen från Jönköping. Den största pendlingsrelationen är mellan Jönköping och Kalmar, som utgör cirka 30 % av all pendling. Jönköping har mycket liten *direkt* betydelse för arbetsmarknaden i Kalmar län.

I nedanstående figur visas näringslivsstrukturen i Jönköping, Hultsfred och Vimmerby. Jönköping kompletterar med en högre andel sysselsatta inom handel, transport/magasiner, företagstjänster och offentlig förvaltning/försvar. Hultsfred och Vimmerby har hög andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin, vilket dock inte verkar generera pendlingsströmmar från Jönköping.



Figur 10. Näringslivsstruktur i Jönköping, Hultsfred och Vimmerby. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Jönköping erbjuder sett till branschbredd en betydande komplementaritet, det vill säga tillför näringsgrenar som inte finns i samma grad i de norra kalmarkommunerna. Jönköping har cirka 480 näringsgrenar (i nivå med Linköping, och högre än Växjö och Karlskrona), medan Vimmerby och Hultsfred har cirka 190 respektive 150 branscher.

Ett ytterligare sätt att belysa hur Linköpings näringslivsstruktur kan samspela med kommunerna i Kalmar län är att studera profilbranscher. Det är branscher som har minst 20 % fler sysselsatta inom kommunen än i Sverige i stort. Branschen har alltså en högre närvaro i kommunen än förväntat.

Tabell 15 visar profilbranscher för de studerade kommunerna. Analysen visar både likheter och skillnader mellan kommunerna, vilket också tyder på en hög grad av komplementaritet. Alla tre kommunerna har likheter i form av hög specialisering inom utbildning samt vård och omsorg (branscher som dock i mindre grad genererar pendlingsutbyte). Hultsfred och Vimmerby har högre specialisering inom tillverkningsindustri (metall- respektive träindustri). Jönköping har hög specialisering inom viss tillverkning samt transport och magasinering.

Tabell 15. Profilbranscher med minst 20 % högre närvaro i kommunen än i Sverige i stort samt utgörande minst 2 % av arbetstillfällena i kommunen. Data: Statistiska Centralbyrån/Raps

Västervik	Vimmerby	Hultsfred	Jönköping
tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (2,83)	stål- och metallframställning (13,46)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (10,03)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (2,21)
hälso- och sjukvård (1,82)	tillverkning av trä och varor av trä, rotting o.d. utom möbler (9,66)	tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater (3,26)	transport och magasinering (1,65)
vård och omsorg med boende (1,77)	framställning av livsmedel, drycker och tobak (4,52)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,69)	arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster (1,6)
jordbruk, skogsbruk och fiske (1,57)	jordbruk, skogsbruk och fiske (2,57)	vård och omsorg med boende (1,84)	handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar (1,39)
	kultur, nöje och fritid (1,79)	tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater (1,74)	hälso- och sjukvård (1,27)
	handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar (1,6)		offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring (1,2)

Jönköping bidrar också med såväl forskningsresurser som utbildningsplatser i form av Jönköping University. Dessutom har kommunen ett 50-tal yrkeshögskoleutbildningar.

När det gäller sjukvård har Jönköping Länssjukhuset Ryhov.

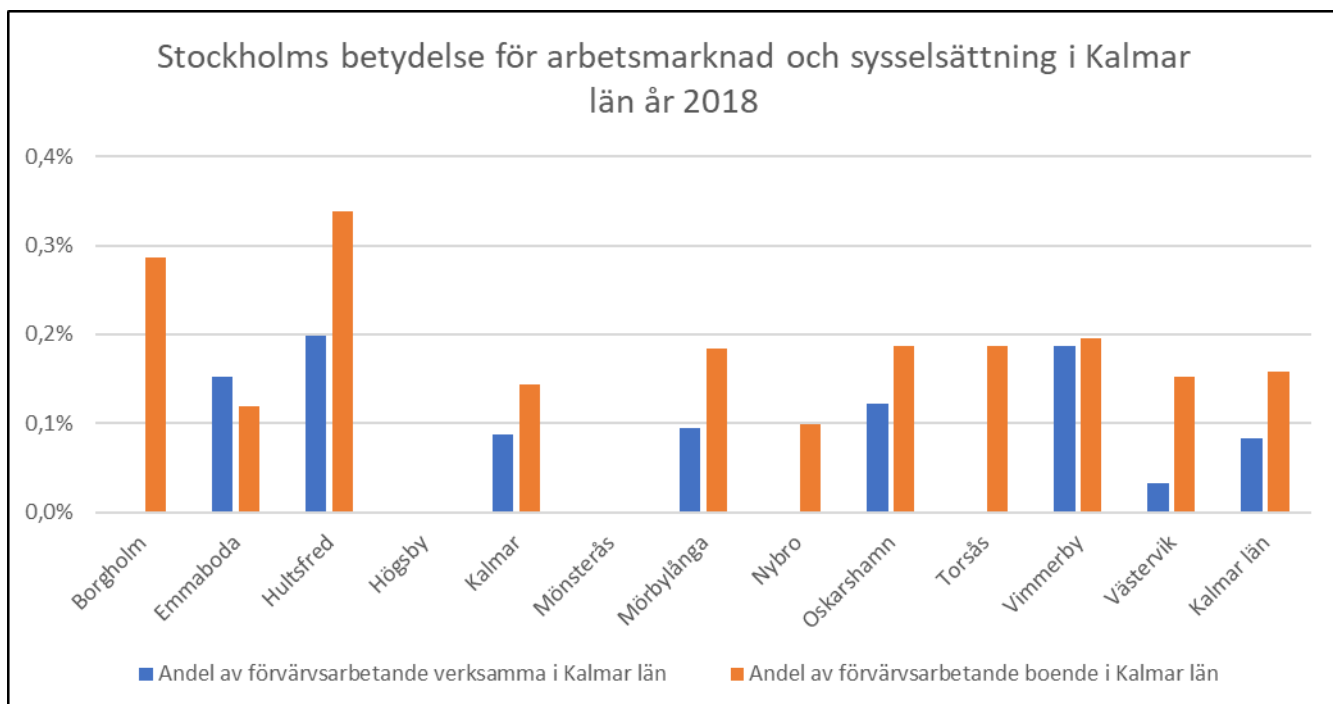
Avseende transporter finns Jönköping Airport samt Jönköpingsbanan, som förbinder Västra stambanan med Södra stambanan.

När det gäller fritid, rekreation och besöksnäring erbjuder Jönköpings kommun bland annat Tändsticksmuseet, Rosenlunds Rosarium, Sofiakyrkan och Rocksjön naturreservat.

## Stockholm

Pendlingen till Stockholm från Kalmar kommun speglar Stockholms betydelse för sysselsättningen i Kalmar län. Figur 11 visar att utpendlingen från kalmarkommunerna till Stockholm är relativt jämnt fördelad, med störst andel utpendling från Hultsfred och Borgholm. Andel sysselsatta som pendlar in

från Stockholm är störst i Hultsfred följt av Vimmerby. Överlag betyder Stockholm mer för sysselsättningen i Kalmar län än för kompetensförsörjningen.



Figur 11. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Stockholm respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Stockholm. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Pendlingsströmmarna till och från Stockholm visas i Tabell 16 och Tabell 17.

Tabell 16. Pendling till Stockholm från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till Stockholm från:	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
<b>Kalmar</b>	281	287	2%
<b>Västervik</b>	129	123	-5%
<b>Mörbylånga</b>	59	83	41%
<b>Oskarshamn</b>	60	66	10%
<b>Vimmerby</b>	45	52	16%
<b>Borgholm</b>	52	43	-17%
<b>Nybro</b>	35	37	6%
<b>Hultsfred</b>	31	30	-3%
<b>Mönsterås</b>	32	25	-22%
<b>Emmaboda</b>	17	18	6%
<b>Högsby</b>	11	17	55%
<b>Torsås</b>	18	17	-6%
<b>Kalmar län</b>	770	798	4%

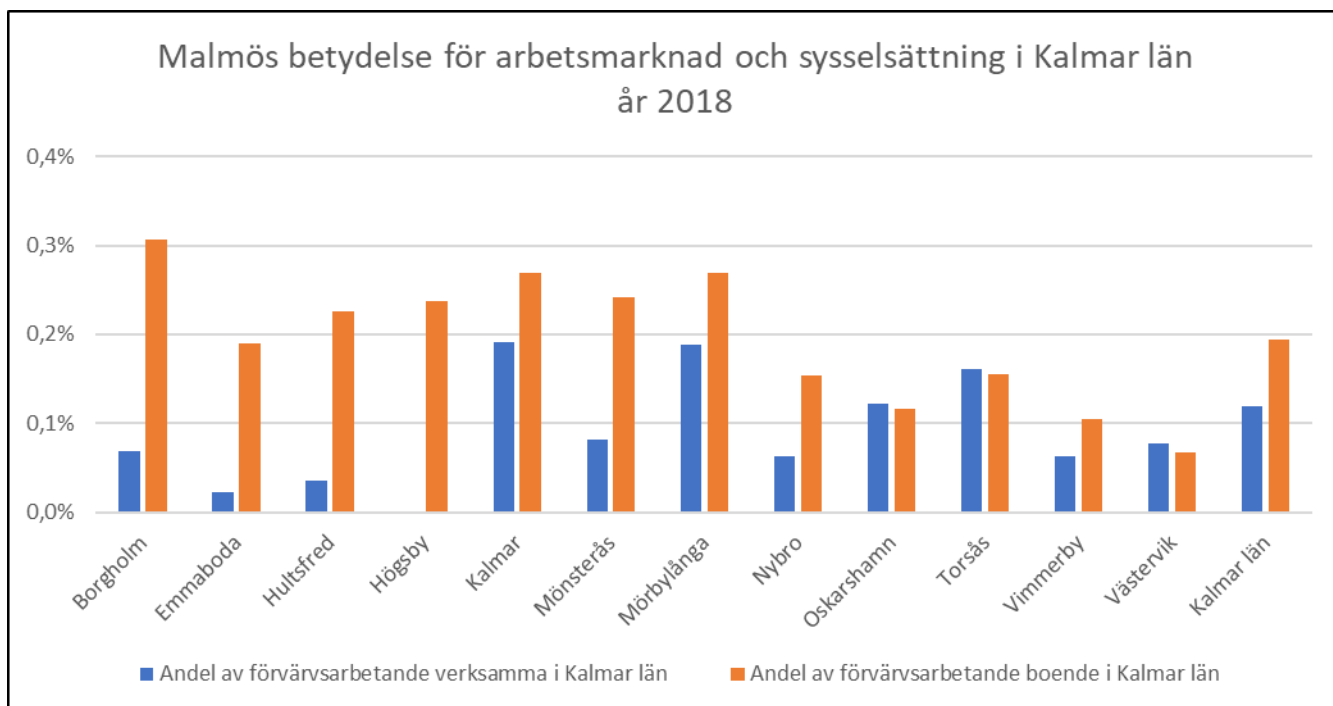
Tabell 17. Pendling från Stockholm till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Från Stockholm (kommun) till	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
Kalmar	103	123	19%
Västervik	39	41	5%
Oskarshamn	25	35	40%
Vimmerby	23	35	52%
Borgholm	18	29	61%
Mörbylånga	23	24	4%
Hultsfred	8	21	163%
Nybro	19	15	-21%
Mönsterås	8	13	63%
Emmaboda	0	6	-
Högsby	5	0	-100%
Torsås	5	0	-100%
Kalmar län	276	342	24%

Sammantaget pendlar nära 1 150 personer mellan Stockholm och kommunerna i Kalmar, vilket gör Stockholm till den externa tillväxtmotorn som näst efter Karlskrona (ca 1 500 pendlare) har det största pendlingsutbytet med Kalmar län. Pendlingen från Kalmar län till Stockholm är mer än dubbelt så stort som pendlingen i motsatt riktning. Den största pendlingsrelationen är mellan Kalmar kommun och Stockholm, som utgör cirka 35 % av all pendling. Stockholm står efter Karlskrona och Växjö för den största inpendlingen, och har därmed en direkt betydelse för såväl kompetensförsörjningen som för arbetsmarknaden i Kalmar län.

## Malmö

Pendlingen till Malmö från Kalmar kommun speglar Malmös betydelse för sysselsättningen i Kalmar län. Figur 12 visar att utpendlingen från kalmarkommunerna till Malmö är relativt jämnt fördelad, med störst andel utpendling från Borgholm och Kalmar. Andel sysselsatta som pendlar in från Stockholm är störst i Kalmar följt av Mörbylånga. Överlag betyder Stockholm mer för sysselsättningen i Kalmar län än för kompetensförsörjningen.



Figur 12. Andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som bor i Malmö respektive andel av förvärvsarbetande i Kalmar län som har sin arbetsplats i Malmö. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Pendlingsströmmarna till och från Stockholm visas i Tabell 18 och Tabell 19.

Tabell 18. Pendling till Stockholm från kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Till Malmö från:	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
<b>Kalmar</b>	102	92	-10%
<b>Mörbylånga</b>	13	19	46%
<b>Borgholm</b>	15	15	0%
<b>Mönsterås</b>	10	15	50%
<b>Oskarshamn</b>	8	15	88%
<b>Hultsfred</b>	7	14	100%
<b>Nybro</b>	18	14	-22%
<b>Västervik</b>	19	11	-42%
<b>Emmaboda</b>	6	8	33%
<b>Vimmerby</b>	7	8	14%
<b>Högsby</b>	2	6	200%
<b>Torsås</b>	6	5	-17%
<b>Kalmar län</b>	213	222	4%



Tabell 19. Pendling från Stockholm till kommuner i Kalmar län. Källa: Statistiska Centralbyrån/Raps

Från Malmö till:	Pendling 2008	Pendling 2018	Utveckling
<b>Kalmar</b>	51	70	37%
<b>Oskarshamn</b>	31	18	-42%
<b>Västervik</b>	11	12	9%
<b>Mörbylånga</b>	6	10	67%
<b>Nybro</b>	8	5	-38%
<b>Vimmerby</b>	5	5	0%
<b>Mönsterås</b>	2	4	100%
<b>Torsås</b>	4	4	0%
<b>Borgholm</b>	8	3	-63%
<b>Hultsfred</b>	4	2	-50%
<b>Emmaboda</b>	6	1	-83%
<b>Högsby</b>	0	0	-
<b>Kalmar län</b>	136	134	-1%

Sammantaget pendlar cirka 350 personer mellan Malmö och kommunerna i Kalmar, vilket är ett större pendlingsutbyte än med Norrköping och Jönköping, men mindre än med Linköping, Karlskrona och Stockholm. Pendlingen från Kalmar län till Malmö är nästan dubbelt så stor som pendlingen i motsatt riktning. Den största pendlingsrelationen är mellan Kalmar kommun och Malmö, och utgör cirka 45 % av all pendling.