

Attraktivt Småland

Oktober 2017

Innehåll

Förord.....	3
Om Småland, Öland och Unionen Småland	4
Om Unionen Småland.....	6
Sysselsättning och kompetensförsörjning.....	9
Bostäder är nödvändiga	14
Den fysiska infrastrukturen måste utvecklas, men hur och var?	17
Vägar	17
Järnvägar.....	19
Flyg.....	21
Hamnar	21
Sammanfattning	22
Näringslivets förändring och digitaliseringens möjligheter och utmaningar	24
Även det framtida Småland behöver energi – varifrån ska den komma?.....	30
Sammanfattning och prioriteringar	33
Bilaga: Resultat av enkät vid Unionen Smålands regionråd i april 2017.....	35
Hinder för expansion idag och om fem år.....	35
Synen på befintlig infrastruktur	37
Önskemål om framtida infrastrukturinvesteringar	39
Branschernas önskemål	41
Frisvar från enkäten	42

Förord

Unionen Småland vill delta i bygget av ett ”Attraktivt Småland – Framtidens hållbara region”.

Vårt samhälle är ständigt i förändring, men det är vår fasta övertygelse att framtiden kan påverkas.

Småland/Öland ligger en bit efter när det gäller utveckling, bland annat utbildning och infrastruktur. Det är viktigt att vi vågar tänka nytt och inte försöker komma ifatt, utan tar nästa steg och direkt satsar på framtida lösningar.

Unionen Småland har låtit ta fram denna rapport som ett underlag för att ta del av diskussionen och arbetet med att påverka denna framtid. Unionen är och vill vara en aktör i samhället. Var tionde sysselsatt i Småland, liksom i landet i stort, är medlem i Unionen.

Regionstyrelsen för Unionen Småland har identifierat några områden som särskilt viktiga för framtiden och dessa behandlas i tur och ordning i rapporten:

- sysselsättning och kompetensförsörjning;
- tillgången till lämpliga bostäder;
- infrastrukturen i form av vägar, järnvägar, flygförbindelser och hamnar;
- näringslivets förändring och digitaliseringens utmaningar och möjligheter; samt
- den framtida energiförsörjningen inom regionen.

Rapporten är baserad på statistik, rapporter och planer från Unionen och flera myndigheter. En större enkät genomfördes vid Unionen Smålands regionråd i april 2017. Vidare har fyra företagsintervjuer med verkställande direktörer eller platschefer vid arbetsplatser i Småland genomförts.

Regionstyrelsen har vid framtagandet av denna rapport haft hjälp av Unionens tidigare chefsekonom Gösta Karlsson.

Anette Eriksson

Ordförande Unionen Småland

Småland oktober 2017

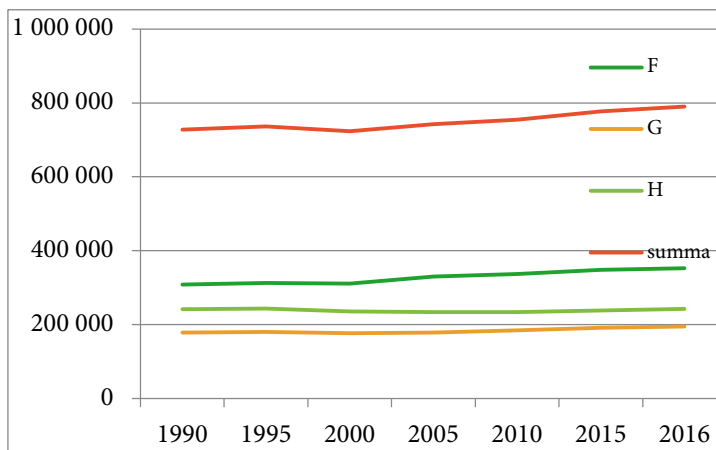
Om Småland, Öland och Unionen

Småland

Regionen Unionen Småland består, i princip, av landskapen Småland och Öland eller om man så vill de tre länen: Jönköpings län, Kronobergs län och Kalmar län. I denna rapport bygger mycket statistik på länsuppdelning, eftersom denna indelning dominerar i den offentliga statistikproduktionen. Vi har också för enkelhets skull i en del diagram använt etablerade länsbokstäver för att skilja länen åt: Jönköpings län = F, Kronobergs län = G och Kalmar län = H.

Befolkningen inom regionen var vid utgången av 2016 totalt 789 664 personer, fördelad på 352 735 personer i Jönköpings län, 194 628 personer i Kronobergs län och 242 301 personer i Kalmar län. Sedan 1990 har befolkningen ökat med drygt 62 000 personer. Den största ökningen har varit i Jönköpings län med närmare 45 000 personer. I Kronobergs län har ökningen varit drygt 16 000, medan det i Kalmar län handlar om enbart runt 1 000 personer. Från figuren nedan framgår befolkningsutvecklingen för de tre länen och regionen totalt sett.

Figur 1: Befolkningsutvecklingen i Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län 1990-2016



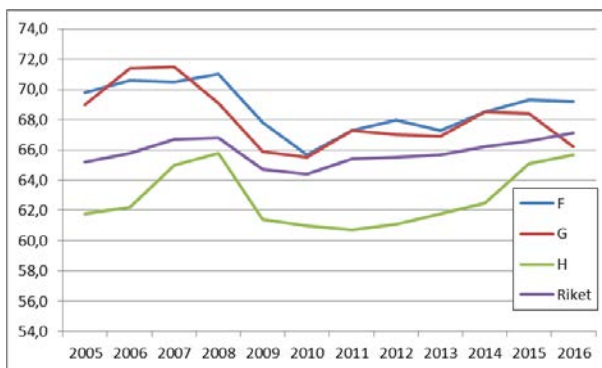
Källa: SCB, egen bearbetning

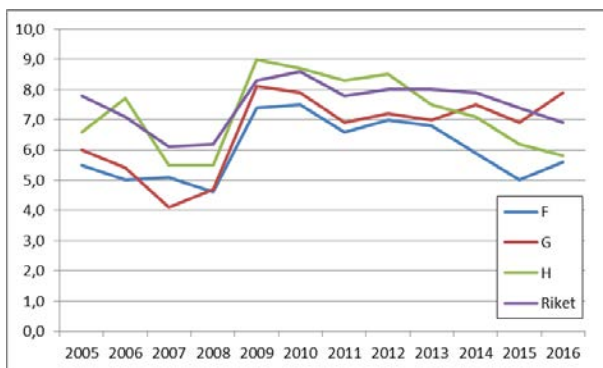
Det framgår mycket tydligt från diagrammet att utvecklingen mellan länen skiljer sig åt betydligt under perioden. Medan befolkningsutvecklingen i Jönköpings län varit mycket positiv framför allt under 2000-talet, så har Kalmar län kämpat med en negativ utveckling under stora delar av perioden.

Det ska alltså påpekas att Småland är en tredelad region, där de olika delarna har väldigt olika förutsättningar. Det kan vara svårt att få en väl samlad enhetlig bild.

Sysselsättningsmässigt har de småländska länen hävdat sig rätt väl jämfört med Sverige totalt de senaste tio åren, även om andelen invånare i arbete i Kalmar län legat under riksgenomsnittet, vilket framgår av figur 2. Under 2015 och 2016 har emellertid sysselsättningsgraden stigit kraftigt i detta län och närmast sig motsvarande siffra i Kronobergs län vilken sjönk under 2016. Alla tre länen drabbades kraftigt av finanskrisen 2008-2009 och den största nedgången fick Kronobergs län uppleva, även om den var mer abrupt i Kalmar län. Arbetslösheten i Jönköpings län ökade också kraftigt, men här har man lyckats återhämtat sig bättre än i de övriga länen.

Figur 2: Sysselsättningsgrad (nedan) och relativ arbetslöshet (nästa sida) i Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län 2005-2016 jämfört med riksgenomsnittet, 15-74 år





Källa: SCB (AKU)

Under hösten 2017 har regeringen beslutat att utlokalisera två myndigheter från Stockholm till Småland. Det handlar dels om E-hälsomyndigheten som placeras i Kalmar och Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor som placeras i Växjö. Denna omplacering av myndigheter är ett välkommet tillskott till dessa orter, men kan i det korta perspektivet innebära ökad konkurrens om vissa yrkeskompetenser, framför allt inom det digitala området.

Om Unionen Småland

Den sista december 2016 hade Unionen Småland 43 814 medlemmar inklusive yrkesverksamma anställda, egenföretagarmedlemmar, studenter och pensionärer. 37 348 av dessa var yrkesverksamma och av de yrkesverksamma var 484 egenföretagare. Övriga yrkesverksamma redovisas nedan efter branschtillhörighet och i jämförelse med Unionen totalt.

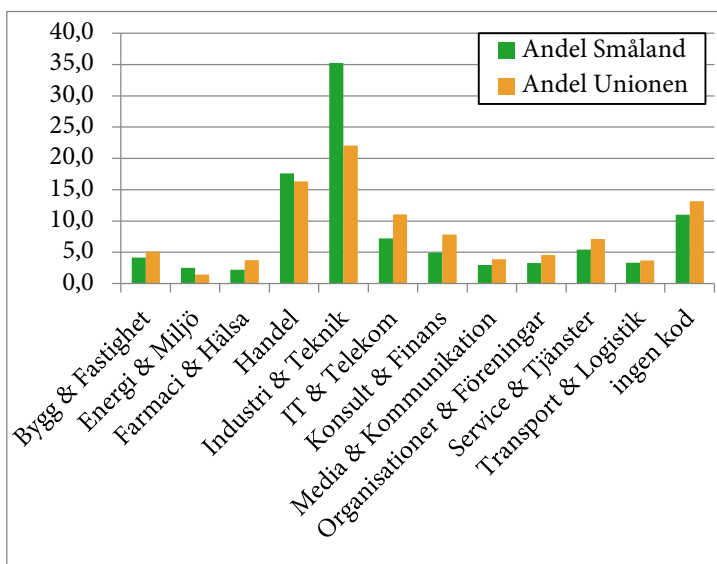
Tabell 1: Unionen Smålands aktiva medlemmar fördelade på branscher per den 31 december 2016 i jämförelse med Unionen totalt

	Unionen Småland	Andel Småland	Unionen totalt	Andel totalt
Bygg & fastighet	1537	4,2	26986	5,1
Energi & Miljö	930	2,5	7500	1,4
Farmaci & Hälsa	822	2,2	19730	3,7
Handel	6494	17,6	86245	16,3
Industri & Teknik	13000	35,3	116370	22,0
IT & Telekom	2671	7,2	58438	11,1
Konsult & Finans	1816	4,9	41405	7,8
Media & Kommunikation	1105	3,0	20553	3,9
Organisationer & Föreningar	1203	3,3	24052	4,6
Service & Tjänster	2003	5,4	37711	7,1
Transport & Logistik	1223	3,3	19529	3,7
Ingen kod	4060	11,0	69466	13,2
Totalt	36864	100,0	527985	100,0

Källa: Unionens medlemsstatistik

Från tabell 1 på föregående sida framgår att Småland är en jämförelsevis industritung region i Sverige. Mer än en tredjedel av medlemmarna finns inom industrin, jämfört med en dryg femtedel för landet totalt. Andra skillnader gentemot Unionen totalt sett är att IT & Telekom liksom Konsult & Finans förefaller vara kraftigt underrepresenterade. Även branschen Service & Tjänster är relativt mycket mindre än i landet totalt sett.

Figur 3: Unionen Smålands och Unionens yrkesverksamma medlemmar branschuppdelade enligt Unionens egen branschstruktur, 31 december 2016.



Källa: Unionens medlemsstatistik

Detta leder till att vi kan säga att regionen är relativt sett tung inom varuproduktion och relativt sett mindre tung inom den växande tjänsteproduktionen. Regionen står därmed inför två parallella utmaningar:

- Vad krävs för att behålla en stark ställning inom varuproduktionen, samt
- Vad krävs för att kunna expandera tjänsteproduktionen?

5,5 procent av länens invånare var alltså vid årsskiftet medlemmar i Unionen. Räknar vi andelen medlemmar istället på antalet sysselsatta får vi fram att siffran är 9,7 procent. Således; var tionde sysselsatt i åldern 15-74 år i Småland/Öland är alltså medlem i Unionen.

Sysselsättning och kompetensförsörjning

Mellan 2013 och 2016 ökade befolkningen i Sverige med 3,6 procent. I de småländska länen var ökningstakten nära nog densamma. Något högre i Kronobergs län, något lägre i Jönköpings län och i Kalmar län ökade befolkningen i takt med riksgenomsnittet. Det ska dock konstateras att medelåldern 2016 var högre i alla tre länen än i riket som helhet. Högst var den i Kalmar län med 43,8 år, medan Kronobergs län och Jönköpings län låg nära varandra med 41,6 respektive 41,5 år. Riksgenomsnittet för befolkningens ålder var 41,2 år 2016.

När vi jämför de småländska länen med riket avseende sysselsättningsfrekvens (i åldersgruppen 15-74 år) 2016 så kan konstateras att Jönköpings län (69,2 procent) har en högre förvärvsfrekvens än genomsnittet för Sverige (67,1 procent) medan både Kronobergs län (66,2 procent) och Kalmar län (65,7 procent) har en lägre. En jämförelse 2016 över arbetslösheten som SCB mäter den i arbetskraftsundersökningarna visar en relativt sett låg arbetslöshet i Jönköpings (5,6 procent) och Kalmar län (5,8 procent), medan Kronobergs län uppvisar en relativt sett hög arbetslöshet (7,9 procent). Motsvarande siffra för Sverige var 6,9 procent.

Dessa siffror visar på vissa problem för länen. Den höga medelåldern i Kalmar län kopplat till en lägre både förvärvsfrekvens och arbetslöshet tyder på ett län, där de unga lämnar länet i relativt stor utsträckning. Siffrorna för Jönköping och Kronoberg är mindre oroande. Se också bild 1 ovan.

Regionstyrelsen har vid flera tillfällen kunnat konstatera att de tre länen utvecklas mycket olika, samtidigt som ambitionen är att arbetsmarknaden för samtliga tre län ska ha möjligheten att utvecklas i positiv riktning. I det följande diskuteras vad som måste göras som ett minimum för att stödja en positiv utveckling.

En helt avgörande faktor för att stödja en positiv utveckling är att länen har en god utveckling av ny och efterfrågad kompetens. Detta kommer att kräva insatser på både kort och lång sikt. En jämförelse av andelen i befolkningen som har en högskoleutbildning, visar att alla tre länen ligger tydligt under riksgenomsnittet vilket var 26,6 procent för 2016. Högst av de tre länen ligger Kronobergs län med 22,2 procent, medan andelen för Jönköpings län var 20,3 procent och för Kalmar län enbart 19,5 procent.

Tabell 2: Brister som identifierats när det gäller kompetenstillgång.

Just nu	På fem års sikt
<p>Civilingenjörer, ingenjörer med IT-kompetens, automationsingenjörer, el-instrumentingenjörer, ingenjörer, konstruktörer, utvecklingskonstruktörer, personal inom digital produktutveckling, ritare, CAD ritare, tekniker, marknadsvetare, experter på e-commerce, designers, programmerare, IT-personal, mjukvaruutvecklare, apotekare, farmaceuter, receptarier, säljare, ekonomer, logistikplanerare, chaufförer, arbetsledare, verkstadsfolk (fräsare, slipare),</p>	<p>Civilingenjörer, ingenjörer med IT-kompetens, automationsingenjörer, ingenjörer, konstruktörer, teknikutvecklare, ritare, CAD ritare, tekniker, personal inom forskning och utveckling, produktionstekniker, produktutvecklare, IT-personal, mjukvaruutvecklare, systemutvecklare, programmerare, designers, apotekare, farmaceuter, receptarier, säljare, arbetsledare, svarvare, fräsare, slipare, <i>dessutom</i> en bedömning allmänt svårt att hitta personal,</p>

Källa: Unionen Smålands enkätundersökning, april 2017

Det har blivit allt mer uppenbart att länen har svårt att attrahera kvalificerad arbetskraft i tillräcklig omfattning. Vid den enkät som genomfördes vid Unionen Smålands regionråd i april 2017 frågades om identifierade kompetensbrister, inom vilka segment samt med tidsaspekter. Se tabell 2 för mer detaljerad information.

Regionstyrelsen har kompletterat denna bild av påtaglig brist på specifika kompetenser i länen. Det handlar om allt från personer med specifik teknisk utbildning som systemutvecklare och farmaceuter. Det har också handlat om brist på industriarbetare, där kraven på formell utbildning inte är så höga utan det efterfrågas ”rätt” person för anställning. Det finns i Småland arbetsgivare som gått ut i media och sagt att man anställer löpande bara man får tag i personer med rätt kompetens. Vissa arbetsgivare tar dessutom direkt kontakt med personal i bolag som lägger ned eller flyttar sin verksamhet.

I tabell 2 framgår att tillgången på de yrkeskategorier som det är brist på idag inte kommer att bli bättre under de närmaste fem åren. Klubbföreträdarna har under en relativt lång tid sett svårigheten att hitta personer med de här kompetenserna. De gör också bedömningen att det inte finns förutsättningar att lösa situationen i det korta perspektivet.

Den omvittnade reaktionen hos arbetsgivarna tyder också på att

det är relativt svårt att locka personer med specifika kompetenser till Småland i tillräcklig omfattning. Det kan också tyda på ett glapp mellan företagens behov av kompetens och det utbildningsutbud som finns på yrkesskolor, universitet och högskolor. Det finns inga enkla lösningar på frågan om brist på vissa kompetenser, eftersom svaren handlar om ett antal olika faktorer. Alla dessa faktorer måste hanteras. Likaså bör påpekas att det inte finns en uppsjö med tid att vänta: Arbetet måste inledas omgående.

Arbetsstillfällena behöver säkras så att det blir attraktivt att bo kvar eller söka sig till Småland. Det handlar bland annat om att få studenter som utbildar sig vid universitet och högskolor i Småland att kunna och vilja stanna kvar i länen efter avslutad utbildning.

Inom området finns Linnéuniversitetet i Växjö och Kalmar samt Jönköping University. Vid samtliga tre orter finns både ingenjör- och datautbildningar av olika slag. Det har dock inte varit möjligt att få fram uppgifter på utbildningsvolym, intresse från studenterna eller varifrån studenterna kommer geografiskt. För framtiden är detta viktig information för att möjligen få den utbildade att stanna i regionen efter genomförd utbildning.

För att kunna möta ett framtida behov av utbildade personer till arbetsmarknaden i regionen behöver ett antal olika aktörer samverka. Det handlar i första hand om att locka studenterna att komma till de småländska eftergymnasiala utbildningarna. I nästa steg handlar det om att få dem att stanna i regionen efter genomförd utbildning. För detta krävs bostäder, möjligheter till yrkeskarriärer och bättre kommunikationer för att möjliggöra för personer med eftertraktad kompetens att pendla mellan bostadsort och arbetsort. Sannolikt har utbud av kultur och andra fritidsaktiviteter också betydelse om möjligen mer på marginalen.

Skapas inte dessa möjligheter kommer även studenter från de småländska länen att se över alternativ för sin utbildning. Traditionen i Lund och Uppsala kan locka liksom de relativa storstäderna Stockholm och Göteborg. Även Linköping kan framstå som ett populärt alternativ till att studera i någon av de småländska högskoleorterna.

Det krävs också utbildningsalternativ för dem som inte vill eller kan gå den teoretiska vägen. Här behövs yrkesgymnasier och även yrkeshögskolor. Det är positivt att näringslivet på en del orter i Småland har tagit initiativ till att informera om industriarbeten och via en utbyggd verksamhet med studiebesök etcetera närmat sig högstadieskolor i ökande omfattning. Framför allt på mindre orter har denna samverkan mellan skolor och näringsliv etablerats.

rats¹. Det är viktigt att det finns en flexibilitet som gör att det bedrivs utbildningar som företagen efterfrågar, även om att detta är litet grand som att skjuta på ett rörligt mål. Det handlar i första hand om att hantera dimensioneringen på olika utbildningar, så att ungdomar inte utbildar sig till sådant som nästan garanterar arbetslöshet. I sista hand är det dock den enskildes anlag och intressen som måste få ha sin betydelse.

Det kan ibland tyckas diskriminerande om den enskilde inte får gå den utbildning man själv vill. Det handlar dock om att ge realistiska perspektiv på olika utbildningars möjligheter att ge framtida arbeten. Dessa utbildningar ger goda förutsättningar för jobb och här finns det möjligheter till karriärutveckling. I slutändan är det ändå den enskilde/-a som bestämmer, men detta val ska ske under så bra informationsläge som möjligt.

Utveckling av kompetens för att klara näringslivets behov handlar dock inte bara om utbildning av ungdomar, utan också om att ha ett tydligt system, läs ekonomiska förutsättningar, för hur redan anställda ska kunna vidareutbilda sig under arbetslivet för att bli mindre känslig för konjunkturella och strukturella förändringar. Det är hög tid att alla goda krafter utan överdriven prestige samlar sig och faktiskt kommer fram till ett system för att lösa upp en del av de knutar som hittills lagt en ”blöt filt” över ansträngningarna kring kompetensutvecklingsfrågan.

Ett företag kan ansöka om något slags utbildnings- och/eller utvecklingsbidrag för att kunna genomföra vidareutbildning, men det handlar också om utvecklade möjligheter att köpa specifika utbildningar vid universitet och högskolor. För enskilda individer behövs ekonomiska förutsättningar för att under viss tid på hel- eller deltid kunna vidareutbilda sig även högre upp i åldrarna.

Kompetensfrågan är tillsammans med tillgången till fungerande fysiska kommunikationer den viktigaste för att utveckla den framtida arbetsmarknaden. Om dessa inte löses på ett tillfredsställande sätt finns risken att den framtida strukturen kommer att koncentreras på branscher med lägre genomsnittslöner och en relativ utarmning av samhällsstrukturen. Så har till exempel en tydlig ökning märkts av i Kalmarregionen på att fler callcenters öppnas, som främst inriktas på unga med låga löner. Låga löner

¹ Som exempel på detta kan nämnas GoTech i Alvesta med omnejd och det arbete som AB Gustaf Kähr bedriver i Nybro.

och försämrade villkor i en redan utsatt bransch det är oroande.

Till detta kommer frågan om integrationen av nyanlända. Här krävs politiska insatser för att hantera validering av utbildningar från andra länder så att väntetiden att komma in i arbetslivet både underlättas och kortas. Validering handlar både om teoretiska kunskaper och om praktiska färdigheter. För dem som kommer till Sverige men i stort sett saknar formell utbildning är det extremt viktigt att de snarast ges kunskaper i svenska språket så att de har en chans att etablera sig i samhället.

Nya företag startas där rätt förutsättningar finns och om dessa företag ska kunna växa behöver dessa förutsättningar utvecklas i en positiv riktning. Det handlar om bostäder och transportmöjligheter, men också om kulturutbud och möjligheter till olika fritidsaktiviteter. Hur utbildningsmöjligheterna ser ut är också centrala för hur den framtida arbetsmarknaden kommer att utvecklas, inte bara kvantitativt utan även kvalitativt.

Bostäder är nödvändiga

Bostadssituationen i de småländska kommunerna kunde vara bättre. Samtliga kommuner har på Boverkets senaste enkät svarat att man för 2017 bedömer att det är en obalans på kommunens bostadsmarknad. I samtliga fall pekar man på att det är ett underskott på bostäder. Detta gäller i synnerhet centralorten i kommunerna, men i drygt hälften av de 33 kommunerna gäller det även i kommunerna i övrigt.

När kommunerna bedömer situationen tre år framåt i tiden svarar de allra flesta att obalansen sannolikt består. I sex kommuner bedömer man emellertid att man kommer att ha uppnått balans på bostadsmarknaden inom tre år. Dessa kommuner är Värnamo, Eksjö, Tingsryd, Markaryd, Borgholm och Kalmar. I Eksjö och Kalmar bedömer man dock att bristen kommer att kvarstå på centralorten.

Totalt väntas mellan 6000 och 6500 lägenheter i flerfamiljshus påbörjas både 2017 och 2018, medan drygt 1000 småhus väntas börja byggas i år och nästa år totalt inom de tre länen samlat. Det borde betyda att bostadsbyggandet i stort håller takt med befolkningsökningen, men att man inte hinner ifatt under de närmaste åren.

Att påverka bostadsbyggandet är ingen enkel fråga eftersom det handlar om långa startsträckor med tillstånd, planering, VVA-förberedelser med mera. Det som emellertid kan påverkas är frågan om vilken typ av bostäder som byggs.

Enligt den information vi fått fram är bostadsbyggandet på gång i Kalmar, men det är mest ”dyra” bostäder med höga priser och månadsavgifter, som till exempel ensamhushåll har svårt att klara av. I Jönköpings län (Jönköping) hålls bostadsbyggandet igång med en jämn takt. Det finns dock inte tillräckligt med hyresrätter, som folk har råd att bo i. Vidare är det uppenbart att det finns ett stort behov av fler studentbostäder för en växande befolkning på universitets- och högskoleorter.

Det byggs alltså en hel del, men inte tillräckligt i och kring centralorterna där jobben finns. Det som byggs är mestadels bostadsrätter, men de som får sitt första jobb behöver en billig hyreslägenhet eftersom de flesta inte ännu har hunnit bygga upp något kapital. Nya och hårdare regler kring egeninsatser och amorteringar försvårar ytterligare för dem som gör sin debut på bostadsmarknaden.

Enkäterna antyder dock att det kan finnas förhållandevis billiga hus på landsbygden, men då är vi tillbaka på pendlingsmöjligheterna igen. De intervjuade företagsledarna påpekade att det föreföll vara ett större problem att anställda sökte jobb närmare sin bostadsort snarare än vilja stanna och pendla. Pendling förutsätter ofta egen bil och detta har inte alla. Det är alltså mycket viktigt att alla kommuner ser över sina allmänna kommunikationer, oftast buss men även i något fall spårbunden trafik, för att anpassa tidtabeller till när folk har störst behov av att resa.

Ett område som ständigt diskuteras när det gäller frågan om den framtida kompetensförsörjningen handlar om ungdomars möjligheter att kunna få en bostad. Generellt svarar kommunerna i Boverkets bostadsenkät för 2017 inom området att det finns en brist på små lägenheter och att i den mån det finns små lägenheter så är de för dyra för ungdomar att hyra.

Ett specialfall av detta är frågan om studentlägenheter. Här handlar det ju också om ungdomar som kommer från andra orter och där möjligheten att bo hemma och pendla till studierna oftast inte finns. Ska en universitets- eller högskoleort kunna locka till sig studenter och därigenom ge orten/regionen en möjlighet att få dessa studenter att stanna efter utbildningen så behövs lämpliga bostäder. De tre stora högskoleorterna i Småland pekar samtliga på en brist på studentlägenheter, även om Kalmar anger att de har lediga studentlägenheter under del av året.

Det är förvånande att det finns ett så dåligt samspel mellan skolor för eftergymnasial utbildning och det omgivande samhället när det gäller att ge studenterna en bostad till rimligt pris. Det kan säkert diskuteras var orsaken till denna bristande kommunikation ligger, hos skolledningarna, hos bostadsplanerarna eller högre upp i samhällsmaskineriet. Summa summarum så är det i första hand studenterna som drabbas och i andra hand den framtida arbetsmarknaden runt den eftergymnasiala skolan eftersom den potentielle medarbetaren väljer att studera på annan plats i landet.

Bostäder för studenter och gärna där de är byggda med klimatperspektiv i åtanke är en mycket viktig pusselbit för att behålla och göra Småland attraktivt.

Kommunala och regionala politiker måste i sin planering av nya bostadsområden se till att dessa fungerar även när det gäller affär, skola, vård/omsorg med mera. Pendlingsmöjligheter är en del av denna problematik, så att om man bor på landsbygden ska det också vara möjligt att komma till och från sin arbetsplats på en rimlig tid.

Rikspolitiker bär ansvar för att regelsystemen är sådana att alla i samhället har möjlighet att skaffa sig ett eget boende. Behövs av finans- eller penningpolitiska skäl regler som utestänger nytillträdande från att kunna köpa en bostad, då måste antingen övergångsregler till som hanterar problematiken som skapas, eller tillgången till hyresrätter öka. Rikspolitiken har också att hantera regelsystemen så att rörligheten på bostadsmarknaden blir rimlig.

Den fysiska infrastrukturen måste utvecklas, men hur och var?

Infrastruktur är ett mångfasetterat uttryck. I detta avsnitt avhandlas den fysiska infrastrukturen för transporter i länen. Annan infrastruktur som avser skolor, samhällsservice, kultur och fritid är också väsentliga inslag i hur attraktivt ett samhälle är och behovet finns nämnt på andra ställen i denna rapport.

Här avhandlas i tur och ordning frågorna kring vägar, järnvägar, flygförbindelser och hamnar. Den viktiga frågan om den digitala infrastrukturen diskuteras senare under avsnittet om näringslivets utveckling.

Vägar

I Småland och på Öland är vägnätet centralt, bland annat för att järnvägsnätet är så knapphändigt. I stora delar av regionen är egen bil oftast den enda möjligheten att ta sig mellan olika punkter på rimlig tid. Regionstyrelsen har också kunnat konstatera att gods-transporterna i allt väsentligt görs på vägnätet. Detta är ett vägnät som har en klart bättre standard ju längre västerut man kommer i regionen.

Figur 4: De viktigaste delarna av vägnätet i Småland och på Öland



Källa: Trafikverket

Det viktigaste stråket genom regionen är E4 mellan Stockholm och Helsingborg/Malmö. Denna väg har motorvägsstandard nästan hela sträckan. Undantaget är runt Ljungby där detta ännu inte är fallet. Det är viktigt att hela sträckan blir motorväg för att se till att denna förbindelse som är central för hela landet är tillfredsställande och kontinuerligt underhålles.

Standarden på övriga huvudvägar i regionen är betydligt sämre. Väg E22 som går i den östra delen av regionen behöver uppgraderas högst betydligt, i varje fall till 2/1 vägs standard hela sträckningen. En annan väg som behöver uppgraderas till denna standard hela vägen är riksväg 25 mellan Kalmar och Halmstad.

Om regionen har en god trafikled (E4) i väster och en betydligt sämre (E22) i öster, så lämnar vägnätet på tvären i regionen och även på diagonalen mycket att önska. Vid sidan om Riksväg 25 som behöver uppgraderas finns ett antal andra genomgående vägar (som riksväg 23, 27, 37 och 40) som behöver få en bättre standard om regionen ska kunna bli en och om de olika delarna ska få rimliga möjligheter att utvecklas.

En dålig vägstandard innebär att pendlare till arbetsplatser blir svårare. Som nämnts ovan har dåliga pendlingsförhållanden medfört att det blivit svårare för näringslivet att behålla personal om möjligheter till alternativ sysselsättning dykt upp närmare bostaden.

På grund av en relativt sett undermålig infrastruktur riskerar delar av Småland att utarmas på arbetstillfällen och vidare på positiv befolkningsutveckling. Detta gäller i synnerhet östra Småland men också stora delar av Smålands inland. Det finns tecken på att en sådan utveckling kan vara på gång, men en sådan utveckling är långt ifrån attraktiv.

Eftersom Småland och Öland är landskap där vägtrafiken är dominant, är det också viktigt att samspelet mellan trafik och vilt uppmärksammas. Det kan i sammanhanget kanske ses som en mindre fråga, men viltstängsel längs vägarna behöver ses över och ibland även prioriteras.

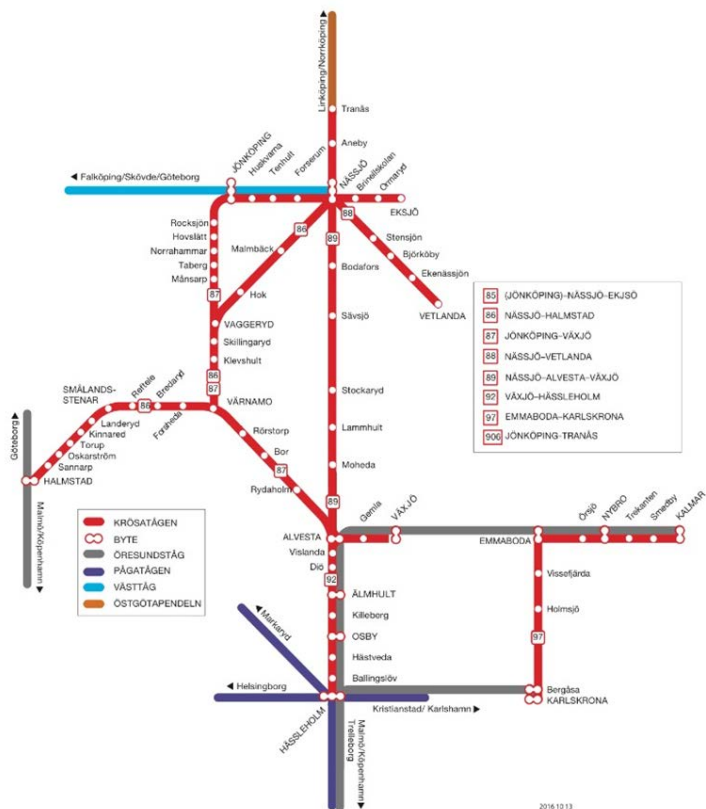
Järnvägar

Den stora frågan som diskuteras på järnvägsområdet på nationell nivå är huruvida det kommer att bli banor för höghastighetståg och var dessa i så fall ska gå och även stanna. Enligt nu kända planer kommer en höghastighetsbana genom Småland att gå ännu mer västerut än den nuvarande södra stambanan. För Smålands del är det oerhört viktigt att höghastighetstågen inte stannar i Malmö utan fortsätter till Kastrup, vilket ofta är den destination som resenärer från Småland är på väg till eller från.

Det förefaller som om det blir ett par stationer i Småland och därutöver kommer Hässleholm att vara en viktig station för sydvästra delen av Småland. Frågan är vilka övriga tåg som ska gå på de nya banvallarna. Kommer tågen mellan ändhållplatserna att kunna kompletteras med regionala snabbtåg? Då kan fler stationer behöva byggas, även om dessa inte blir hållplatser för de höghastighetstågen.

Det framtida järnvägsnätet i regionen behöver också rustas upp. Höghastighetstågen och deras banor lär inte ta emot särskilt mycket gods utan vara predestinerade för persontrafiken. Även om vi ovan kunnat konstatera att godstrafiken i Småland i första hand är hänvisad till vägarna, behöver detta inte vara en evig sanning. Bland annat av miljö- och klimatskäl behöver godset i delar kunna föras över till järnväg, men då måste också det finnas ett järnvägsnät som kan ta emot godset.

Figur 5: Det regionala järnvägsnätet i Småland



Källa: Krösätågens hemsida

Rent allmänt finns det ett missnöje med järnvägstrafiken i regionen. Kvaliteten behöver förbättras för att få dem som reser att välja tåg i större omfattning. En mycket viktig synpunkt är önskemålet om att tidtabeller måste hållas. Det är talande för detta när företag som får besök från Europa eller från världen i övrigt, ofta via Kastrup, inte vågar lita på att tågförbindelser till Växjö eller Kalmar utan istället hämtar besökarna vid Kastrup med bil.

Om tågen ska vara ett trovärdigt alternativ till flyg eller landsväg, måste tillförlitligheten för tågtider förbättras högst betydligt. Tåg är bra för miljön men tillförlitligheten att man kommer fram när det är lovat är avgörande för valet av transportmedel. I många fall handlar det om att bygga ut till dubbelspår på många sträckor så att det finns en möjlighet att hålla tidtabeller, i synnerhet vid störningar i systemet.

Viktiga sträckor är här tågtrafiken med Öresundstågen från Kalmar och vidare mot Köpenhamn, samt sträckan från Kalmar till Göteborg. Sydöstra Småland behöver bättre kommunikationer för att inte tappa fart i utvecklingen. Andra önskemål för Kalmar är tågförbindelserna mot Karlskrona, mot Jönköping i de norra delarna av länet samt mot Linköping.

Det är viktigt för företagen att kunna påvisa att man driver sin verksamhet på ett hållbart sätt till exempel igenom miljövänliga transporter. Därför blir satsningar på järnvägen än viktigare där höghastighetsbanan och utbyggnad av dubbelspår blir enormt viktiga satsningar som ökar möjligheten till att frakta gods miljövänligt med tåg. Dagens tunga trafik på våra bilvägar utgör ett enormt slitage vilket både försämrar säkerheten, miljön och kostar samhället enorma summor i underhåll.

Flyg

Inom regionen finns tre aktiva flygplatser, nämligen i residensstäderna: Jönköping, Växjö och Kalmar. Dessa flygplatser hanterar mestadels inrikesflyg men i viss utsträckning också flyg på vissa linjer till platser utanför landet. För den norra delen av regionen är Landvetter ett vanligt alternativ för reguljärflyg ut i Europa och i världen, medan den södra delen har Kastrup som sitt naturliga nav.

Från Växjö kan man ta tåget från Alvesta till Köpenhamn/Kastrup, medan förbindelserna från Kalmar är osäkra och har blivit mycket sämre sedan anslutningsflyget Kalmar – Kastrup drogs in. Det är bland annat med tanke på de mycket dåliga tågförbindelserna till Kastrup (tidtabeller och komfort på tågen) som regionstyrelsen önskar se att anslutningsflyget Kalmar – Kastrup åter fick plats.

Hamnar

Hamnar för sjöfart med inskeppning och utskeppning av gods finns i Västervik, Oskarshamn och Kalmar. Från Oskarshamn finns också en färjeförbindelse till Gotland. Med tanke på att handeln med de baltiska länderna borde kunna öka, så bör dessa

tre hamnar kunna öka sin kapacitet.

Idag står Småland med öarna (Öland och Gotland) enligt statistik från Trafikanalys för runt 5 procent av godstrafiken via sjöfart till och från Sverige. Det är dock enbart knappt 3 procent av importen som går denna väg, medan närmare 8 procent av exporten går via de småländska hamnarna. Det är i första hand så kallad torr bulk, trävaror, som går denna väg

Det borde utan tvekan finnas kapacitet att öka användningen av de småländska hamnarna, men då måste förutsättningarna för att skicka godset vidare till resten av landet förbättras.

Sammanfattning

Trafikverket skriver i sin senaste plan att ”i Småland finns en betydande tillverkningsindustri vilken medför olika anspråk på väg- och järnvägsnätet.” Det är emellertid tunt med planer på hur tillverkningsindustrin i Småland ska få bättre förutsättningar att utvecklas i Trafikverkets plan.

De förbättringar som planeras ligger främst i regionens västra delar med fokus på E4 och höghastighetståg mellan Stockholm och Malmö med ett par stopp i Småland. För att inte resten av regionen ska drabbas allvarligt negativt måste dessa delar av regionen också kunna dra nytta av investeringarna.

Jönköpings län har det bäst förspänt i kommunikationshänseende, där Jönköping är knutpunkt för E4 med direkta leder både mot Stockholm och mot Malmö. Riksväg 40 mot Göteborg behöver visserligen förbättras, men vägen ger en väg ut i Europa via Landvetters flygplats inom någon dryg timmes resa. Beträffande höghastighetståg kommer Jönköping att bli ett verkligt nav i och med att både sträckningen Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö förmodligen kommer att passera här.

Kalmar län med Öland ligger vid sidan om och är beroende av bra kommunikationer. Östra Småland känns som det bortglömda hörnet. Från Kalmar län är det besvärligt och tidskrävande att ta sig söderut, trassliga tågförbindelser till Köpenhamn som ofta leder till tågförseningar, samt även västerut och norrut. Väg 25 västerut är i Kalmar län hyfsat bra tills man kommer till Kronobergs län där den fortfarande är smal och inte omgjord till 2/1-väg. Det går mycket tung trafik till och från Kalmar vilket innebär att vägsträckan behöver förbättras.

För Kronobergs län är situationen något bättre än i Kalmar län, även om länets ekonomiska centrum ligger vid sidan om de kom-

munikationsmässiga huvudlederna. Detta förhållande kommer sannolikt att förstärkas i och med att höghastighetsbanan kommer att byggas. Det måste till en samlad kommunikationspolitik för Kalmar och Kronobergs län om inte stora delar av dessa ska förlora på detta nya projekt.

Ovan har påpekats att väl fungerande pendlingstrafik måste finnas för att säkerställa tillgång på kompetens till näringslivet på olika plan. En väl fungerande kollektivtrafik är härvidlag A och O. Därför behövs satsningar på underhåll av nuvarande väg- och järnvägsnät, men samtidigt måste de som utför trafiken säkerställa att tidtabeller hålls och att dessa liksom utläggandet av linjer anpassas till behovet av trafiken.

Smålands framtida konkurrenskraft är till mycket stor del avhängig av de fysiska kommunikationerna: till, från och inom regionen. De stora skillnader som gäller i utgångsläget förefaller närmast förstärkas av nu gällande investeringsplaner. Ska hela regionen kunna leva krävs nytänkande och satsningar i hela regionen.

Näringslivets förändring och digitaliseringens möjligheter och utmaningar

Även om det kan tyckas att Småland ligger något vid sidan om allfarvägarna så kännetecknas de tre länen i växande omfattning av en global företagsamhet. Det betyder att företagen i allt större omfattning har utländskt ägande eller ägande utanför länet.

Det allt mer frekventa ägandet utifrån innebär också att företagsledningarna är placerade utanför regionen. Detta brukar i sin tur leda till att utveckling av produkter med mera läggs någon annanstans även om detta steg ligger senare i processen. För att begränsa en sådan utveckling är det viktigt att det finns ett bra samarbete mellan företag och högskolor/universitet. En större tillgång av högre utbildade tekniker och forskare i det småländska näringslivet är nödvändig om utvecklingsdelar ska stanna i regionen.

Om de producerande enheter som finns i regionen inte skulle kunna behålla vissa expertfunktioner, så är risken överhängande att man kommer att behöva konkurrera enbart på produktionspriser med kanske företagsinterna konkurrenter. Den stora frågan är om det småländska näringslivet är i början av en god cirkel eller av en ond cirkel. Svaret ligger i hur företagen kan utnyttja en förstärkt utbildningssektor och i vilken mån infrastrukturen kommer att utvecklas i en för regionen inkluderande riktning.

För en positiv utveckling är det nödvändigt att landskapets utbud av nya jobb differentieras i större utsträckning än vad som tidigare varit fallet. Den tidigare redovisade branschammansättningen för Unionen-medlemmar i regionen visade att regionen var relativt sett svag i de nyare och mer expansiva branscherna. Dessa behövs för att locka unga utbildade till länen. En nytändning kan komma från utlokalisering av statliga myndigheter, varav två nyligen kom till Småland. Detta kan medföra en viss ökning av högre tjänster i regionen, men sannolikt också inledningsvis en ökad konkurrens om viss specialiserad arbetskraft.

Sannolikheten är relativt liten att utflyttningen kommer att leda till att ett stort antal befattningshavare följer med myndigheten från Stockholm. Detta uttalande baseras på den erfarenhet som tidigare utlokaliseringar medfört. En utlokalisering av E-hälsomyndigheten kommer att öka efterfrågan på väl erfarna systemkunniga personer inom IT. Finns dessa personer i Kalmar med omnejd, kan frågas.

I slutet av augusti 2017 genomfördes fyra intervjuer med företrädare för fyra företag² i Småland. Av de fyra företagen är det endast ett som ägs från regionen. Två av företagen har utländska ägare och ett ägs av ett riskkapitalföretag. Detta illustrerar väl den förändring av det småländska näringslivet som pågått under relativt lång tid, men som accelererat under de senaste tio till femton åren.

Föreställningen om att näringslivet i Småland består av mindre familjeägda företag som inbördes samarbetar håller på att bli en myt som kan komma att bli en black om foten för regionen om inte grundläggande aspekter på ägandet hanteras.

Enligt tabellen nedan kan misstänkas att vi här kan vara föremål för en myt, en myt som om den får fortsätta att frodas riskerar att försvåra för den framtida arbetsmarknaden i regionen.

Tabell 3: Företagare och nyföretagande i Småland, 2015

	Jönköpings län	Kronobergs län	Kalmar län	Sverige medeltal
Andel företagare, procent	5,8	6,3	6,8	6,5
Nyföretagande per 1000 invånare	9,0	9,1	8,7	11,6

Källa: SCB, Ekonomifakta

Kort sagt, när det gäller andel företagare så är det enbart inom Kalmar län som andelen överskrider medeltalet för Sverige. I Jönköpings län är siffran lägst trots att det är här som det talas mest om Gnosjöanda etcetera. Sanningen förefaller vara att det tidigare så viktiga bältet med småföretag förefaller hotat, bland annat på grund av svårigheter att hitta en naturlig succession i familjeföretagen. Effekten blir istället att företagen köps upp av riskkapitalbolag eller större bolag från, i många fall, utlandet.

² De fyra företagen är Hallpressen AB (under namnbyte till Hall Media AB) i Jönköping, Gnutti Carlo Sweden AB i Alvesta, Atea AB i Växjö och AB Gustaf Kähr i Nybro.

Kontrollen över expansion och produktutveckling försvinner, vilket innebär ett reellt hot mot regionen på sikt.

I intervjuerna till rapporten Attraktivt Småland framkom att Småland inte ses som betydande och det kan man nog till viss del förstå då företagsledningarna inte direkt hade något med orten att göra, annat än att företaget/anläggningen ursprungligen låg där. Det som tillverkas har världen som leveransadress och då är möjligheterna till bra och säkra transporter viktiga. Finns inte dessa eller företagsledningarna uppfattar att underhåll med mera på transportsystemet kommer att negligeras, då ökar hotet mot regionens sysselsättning långsiktigt.

Markfrågan förefaller inte vara den svåra att lösa om företag vill expandera inom regionen. Ett stort antal kommuner har förberett industrimark. De aspekter som är mest kritiska för företagens framtida ageranden är infrastrukturen och möjligheterna att rekrytera kvalificerad personal till nyetableringar.

En annan aspekt av nyföretagande som regionstyrelsen gärna vill ta upp och diskutera med olika företrädare inom och utom regionen är frågan om kapital till nya företag och uppfinningar. På många håll i landet finns nätverk av affärsänglar som hjälper nya företag både med kapital men kanske främst med tips om hur man driver företag.

Försäljningarna av alla företag där generationsskiftet inte lyckas bör ha medfört att det skapas kapital. Hur används detta kapital? Är det till enbart för den kommande generationens konsumtion eller kan det användas som riskkapital för nya verksamheter? Ingvar Kamprad och hans söner har exempelvis fonderat stora summor för forskning inom entreprenörskap, landsbygdsutveckling och miljö. Kanske finns möjligheten även för mindre och medelstora företag att gå in med medel för utveckling av nya verksamheter.

Vilka regelmässiga ändringar behövs för att möjliggöra en bättre grogrund för affärsänglars och filantropers verksamhet. Förmodligen finns regelsystemen redan då förekomsten av dessa är påtaglig i andra delar av landet. Vad är de egentliga hindren i Småland? Det kan väl inte enbart handla om dåliga kommunikationer.

Vem kommer att plantera de kärnor som gör att Småland kommer

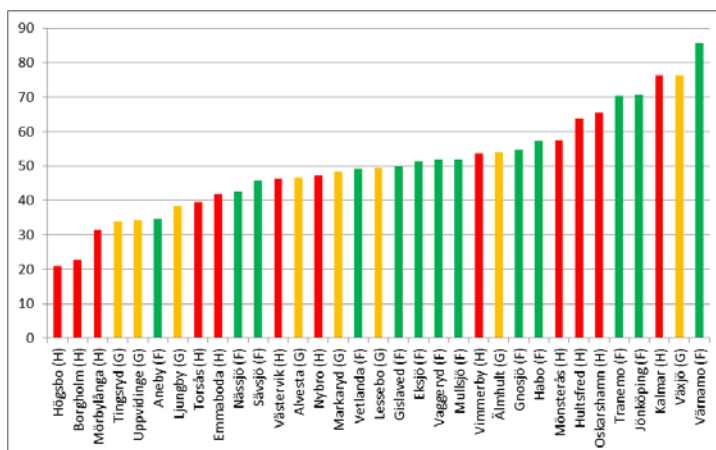
att översköljas av vackra astrakanträd³ vilka bidrar till att göra de tre länen ytterst attraktiva även för externa investerare.

Regelsystem måste ständigt ses över och anpassas till utvecklingen. Sverige har i jämförelse med många andra utvecklade länder en relativt effektiv byråkrati. Den ”Parlamentariska Landsbygdskommittén” pekade i sitt slutbetänkande (2017:1) på att regelverket att starta och driva företag uppfattades som krångligt och att kunskaperna om reglerna brister. Regionala myndigheter och samarbetsorganisationer har här en viktig uppgift: att bedriva utbildning kring regelsystemen och samtidigt förklara varför olika regler finns till. Att starta och registrera ett företag i Sverige är enkelt. Dock kan banker och leverantörer ställa vissa krav för att inleda affärsförbindelser med det nya företaget, men detta handlar inte om de offentliga regelsystemen.

Myndigheter behöver vidare göra sig själva mer kända hos företagen. Företagen måste också anstränga sig för att bli mer kända hos myndigheterna så att de kan få den hjälp som de kan behöva från tid till annan. En långsiktigt avgörande fråga är den om att rekrytera personal. Företagen måste tala om för skolor, Arbetsförmedlingen, rekryteringsfirmor med mera vad de behöver för personal och på vilken tidshorisont.

³ Detta är ett försök att anspela på Vilhelm Mobergs utvandrarsvit, där Kristina tog med sig kärnor till Amerika för att kunna få ett eget träd i det nya landet. Det kan väl inte vara fel att göra motsvarande investering på hemmaplan för att skapa något nytt och spirande där.

Figur 6: Andel hushåll med tillgång till snabbt bredband (100 Mbit/s) per kommun 2016. Andel från lägsta till högsta procent



Källa: Post och telestyrelsen, egen bearbetning

En aspekt för att kunna etablera företag över hela regionen handlar om hur utbyggt det digitala nätet är. Post- och telestyrelsen gör regelbundet undersökningar över hur möjligheten att använda digitala hjälpmedel fungerar. Ett sätt att kolla detta är att se på utbyggnaden av det som kallas snabbt bredband. Snabbt bredband kallas det när överföringshastigheten ligger på minst 100 Mbit/sekund.

Andelen hushåll som har tillgång till snabbt bredband, som detta definieras av staten, ligger i de tre länen strax under 60 procent totalt sett. Högst är penetrationen i Jönköpings län med en andel på 62,03 procent följt av Kronobergs län med 58,49 procent och Kalmar län med 56,03. I figur 6 ovan har samtliga 33 kommuner i regionen lagts in. Det blir mycket tydligt att utbyggnaden på Öland är låg. De två öländska kommunerna, Borgholm och Mörbylånga, ligger tillsammans med Högsby i den absoluta botten av utbyggnad. Något överraskande är att inte någon av residensstäderna ligger i toppen, utan Värnamo kommun. Residensstäderna ligger dock på plats två, tre och fyra.

Utbyggnaden innebär oftast ett teknikbyte, då leverantörer inom de gamla systemen relativt snart sätter igång med att stänga ner sina kopparnät. Detta kan leda till att många som bor utanför tätorterna blir helt beroende av de mobila näten och dessas täckningsgrad varierar kraftigt inom regionen. Hålen i de mobila

nätens täckning innebär ständiga problem för privatpersoner, men också för företag.

Även det framtida Småland behöver energi – varifrån ska den komma?

Det förefaller i de intervjuer som genomförts med företagsledare och motsvarande, som om fungerande energiförsörjning är något som bara tas för givet. Bortglömda är både Gudrun och Per⁴. Företagen som besöktes hade alla långtidskontrakt för sin elförsörjning och bekymrade sig vid tillfället inte särskilt över de förändringar som är på gång avseende elförsörjningen i stort. Där-
emot finns ett stort behov av stabil och billig el hos företagen.

⁴ De två stormar som lamslog delar av Småland under flera veckor dels i början på 2005, dels i januari 2007.

Bild 1: Det svenska stamnätet för el

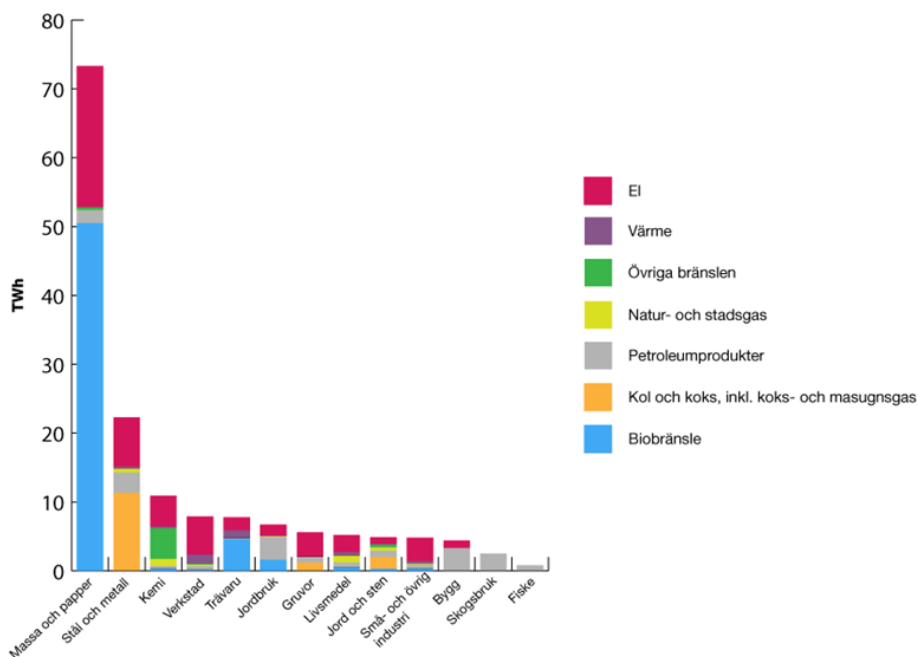


Källa: Svensk Energi

Från kartan kan vi se att Smålands påkoppling i elnätet är från Oskarshamn. Det är också Oskarshamn som är Smålands stora bidrag till elförsörjningen i Sverige. Av den inkopplade effekten på elnätet från Småland dominerar källor från Kalmar län, i allt väsentligt Oskarshamn, men även från Jönköpings län kommer en del kraft. Inkopplad kraft från Kronobergs län är dock mycket mer begränsad. Som konstaterades inledningsvis är industrin relativt sett mycket betydelsefull. I diagrammet på nästa sida visas industrins totala energianvändning per bransch 2015 i Sverige.

El-användningen som är röd i figur 7 pekar på regionens känslighet för framtida elproduktion. Den planerade nedstängningen av kärnkraftsproduktionen i Oskarshamn kopplat till elens betydelse för industrin och utformandet av stamnätet för el i landet kan mycket väl komma att betyda en ökad import och en risk för relativt sett högre priser för el.

Figur 7: Industrins energianvändning, per bransch, år 2015



Källa: Energimyndigheten

Sammanfattning och prioriteringar

- Unionen är i allra högsta grad en del av samhället.
- Unionen Småland har mer än 43 000 medlemmar.
- Var tionde sysselsatt i Småland är en Unionenmedlem.
- Småland är en tredelad region med klara skillnader mellan delarna. Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län skiljer sig åt i flera avseenden.
- Befolkningen växer och mest i Jönköpings län.
- Småland har ett industritunget näringsliv och var tredje Unionenmedlem arbetar i ett industriföretag.
- Finanskrisen 2008-2009 drabbade hela regionen, men återhämtningen har skilt sig åt mellan länen.
- Förvärvsfrekvensen är lägre i F och G län än riksgenomsnittet. Högre i H län. Dock är arbetslösheten relativt sett låg.
- Kompetensbrister finns och de är väl dokumenterade. Trots detta förefaller de vara långvariga.
- Andelen personer med eftergymnasial utbildning är klart lägre än riksgenomsnittet i alla tre länen.
- En ökad samverkan mellan utbildningsväsende och näringsliv är nödvändig för att ge arbete för livet.
- Integrationen av nyanlända bör snäppas upp några steg i effektivitet. Satsa på validering i ett tidigt skede.
- Skolor och utbildningsmöjligheter finns, men finns viljan att locka och behålla studenterna i regionen.
- Bostadsbyggandet håller relativt jämna steg med befolkningsökningen, men byggs rätt bostäder. Det behövs en större andel hyresrätter och studentlägenheter.
- Smålands faktiska konkurrenskraft beror på kvaliteten på de fysiska kommunikationerna till, från och inom regionen.
- Den stora delen av trafiken för både gods och personer går på vägarna, bland annat på grund av dålig punktlighet i järnvägs- trafiken och dåligt utbyggt järnvägsnät.
- Förbättra standarden på huvudlederna genom Småland. Gör E4 till motorväg hela sträckan och bygg ut E22 och riksväg 25 till 2/1 standard.
- Den nationella satsningen på höghastighetståg får inte medföra att järnvägsnätet i övrigt eftersätts. Höghastighetstågen får inte stanna i Malmö utan måste fortsätta till Köpenhamn (Kastrup) som är ett viktigare nav för småländskt näringsliv och småländska resenärer i övrigt.
- Komplettera med en satsning på regionala snabbtåg mellan regionens huvudorter, samt till Köpenhamn.

- Kastrup och Landvetter är regionens internationella flygplatser. Anslutningarna dit måste fungera utan störningar från hela regionen.
- Undersök om flyglinjen Kalmar – Kastrup kan öppna igen.
- Smålands hamnar har en större kapacitet än vad som utnyttjas, men tillfartsvägarna har för dålig standard för att klara mer tung trafik (E22 igen!). Dessutom är järnvägar idag inte ett fungerande alternativ.
- Företagens ledningar sitter i ökad utsträckning utanför regionen. Detta ger oro för framtida investeringar och för placering av företagets forskning och utveckling.
- Andelen företagare och andelen nyföretagande är lägre än riksgenomsnittet. Detta är oroande och slår samtidigt håll på myten den småländska företagaran.
- Småland behöver ett nätverk av affärsänglar och varför inte filantroper för att utveckla näringsliv och förutsättningarna för detta. Hur smittar egentligen IKEA? Till passivering eller som föredöme?
- Utbyggnaden av det digitala nätet måste skyndas på. Småland har förutsättningar att utvecklas till ett digitalt center om utbildningsväsende, nätoperatörer och politiker samverkar.
- De mobila ”hålen” med obefintlig täckning måste försvinna.
- Konsekvenserna för elförsörjningen över Småland av nedläggningen av OKG är alldeles för dåligt kända. Näringslivsföreträdare förefaller vara helt okunniga.
- Vad betyder nedläggningen för elförsörjning framöver för i första hand industrin som är beroende av också konkurrenskraftiga priser på sin el. Riskerar Småland att återigen hamna vid sidan av allfarvägarna.

Unionen vill göra Småland attraktivt på allvar. En del förutsättningar finns på plats, men mycket återstår att göra. I denna rapport pekar vi på några områden som måste hanteras. Vi ser det inte som vår uppgift att presentera de detaljerade lösningarna, utan mer att peka på inom vilka områden som svagheter och varför inte styrkorna finns.

För att påverka framtiden i positiv riktning måste vi först tala om framtiden och hur vi vill att den ska se ut. Unionen Småland har idéer och ser sig som en viktig del av samhället. Att var tionde sysselsatt inom regionen faktiskt är medlem i Unionen borde innebära att andra inser vår roll.

Bilaga: Resultat av enkät vid Unionen Smålands regionråd i april 2017

Vid Unionens Smålands regionråd i april 2017 genomfördes en enkät bland de fackliga företrädare som samlats för att få en bild av vad dessa representanter för regionen ansåg vara viktigast för deras företag när det gäller typ av infrastrukturinvestering för regionen. De olika svaren har sedan delats upp dels efter län, dels efter bransch enligt Unionens egen branschuppdelning.

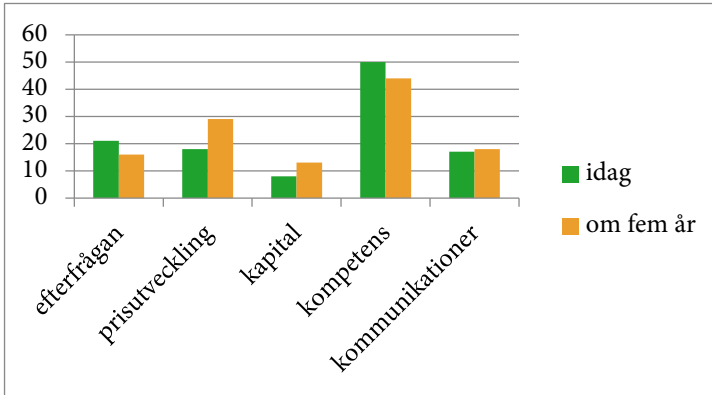
Totalt erhöles 120 svar från fackliga företrädare som representerade nästan 9000 medlemmar i Småland. 30 kom från Jönköpings län (F), 45 från Kronobergs län (G) och 45 från Kalmar län (H). När det gäller uppdelningen på branscher kan konstateras att enbart tre branscher kom upp i ett sådant antal svar att en särredovisning kan motiveras. Nedan särredovisas därför resultatet för branscherna Industri & teknik (47 svar), Handel (18 svar) och IT & kommunikation (18 svar).

Frågorna behandlade dels hinder för expansion av företagen idag, liksom på fem års sikt. Därefter efterfrågades synen på befintlig infrastruktur och därefter en prioritering av vilka delar av infrastrukturen som i första hand behöver förbättras.

Hinder för expansion idag och om fem år

I figur 8 visas resultatet av frågorna för hinder för expansion, där alternativen som kunde anges var "för låg efterfrågan", "alltför svag prisutveckling på produkterna", "svårighet att få kapital till investeringar", "brist på kompetent personal inom vissa segment" samt "brist på bra kommunikationer". I diagrammet återges antalet svar som angivit de olika alternativen.

Figur 8: Hinder för expansion idag och om fem år.

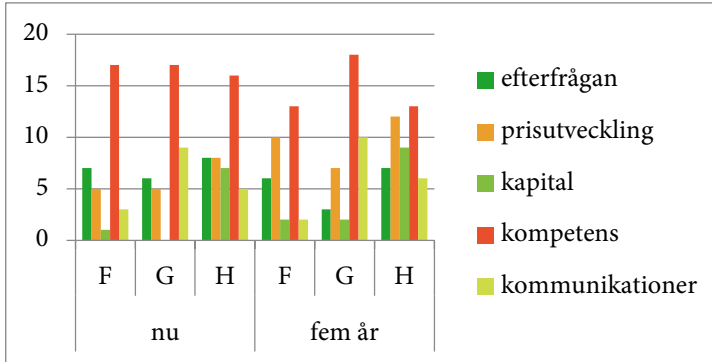


Från diagrammet framgår att respondenterna i första hand ser kompetensbrister som det viktigaste hindret för expansion. 50 av de 120 som svarade på enkäten anser detta. Vid exemplifiering av vilka kompetenser som saknas är det tydligt att det i första hand handlar om personer med olika tekniska utbildningar, men även marknadsförare efterfrågas. I andra hand är efterfrågan ett hinder för expansion idag. Det finns bland respondenterna emellertid ett antal svar där man anger att företaget är inne i en kraftig expansionsfas och att hinder för expansion således saknas.

Ser vi däremot på vad som ses som ett hinder framöver är det intressant att notera hur antalet svar som anger en alltför svag prisutveckling som hinder för expansion ökar. Detta tyder på en ökande konkurrens. Kompetensbristerna bedöms även framöver vara ett viktigt hinder för expansion.

Finns det då några påtagliga skillnader mellan de tre länen i regionen? I figur 9 redovisas svaren på frågorna ovan uppdelade på län.

Figur 9: Hinder för expansion uppdelat på län



Det intressantaste kan vara att fokusera på skillnader snarare än likheter. Detta till trots framgår tydligt upplevda svårigheter att attrahera rätt kompetens som tydligt. I Kronobergs län tror man till och med på att detta kan komma att bli ett växande problem för företagens expansion.

En intressant skillnad är att brist på kapital dyker upp som ett viktigt hinder i Kalmar län. Orsakerna till detta beror sannolikt mer på näringsstrukturen än på att kapitalmarknaden skulle fungera annorlunda i Kalmar län än i de två övriga länen. Sannolikt är det respondenter från internationella företagskoncerner som svarat att bristen på kapital kan vara ett viktigt hinder, då beslut om investeringar tas vid huvudkontor i andra länder. Avväganden handlar om de relativa avkastningskraven mellan investeringar i olika länder. Detta är sannolikt en förklaring till att oro för prisutvecklingen på produkter förefaller vara större i Kalmar län än i de övriga. Dock är farhågorna kring prisutvecklingen betydande i Jönköpings län. De svaren från Kronobergs län avviker från mönstret med att i större grad ange lokalisering/brist på kommunikationer som det största hindret för expansion.

En slutsats beträffande möjligheter till expansion skulle kunna vara att bland de för utomstående påverkbara faktorerna är frågan om rekrytering av personal med rätt kompetens och frågan om kommunikationer de som står ut.

Synen på befintlig infrastruktur

Det blir då intressant att se på hur de svarande ser på befintlig infrastruktur och på prioriteringar i eventuella förbättringar. Först redovisas i tabell 4 bedömningarna över befintlig infrastruktur på

en femgradig skala där 1 = mycket dåligt och 5 = mycket bra. Svaren redovisas i två kolumner där den första anger medelvärdet från de som svarat på typen av infrastruktur och den andra anger medelvärdet sett till samtliga respondenter. Alla respondenter har inte valt att sätta betyg på alla infrastrukturslag, oftast då de inte anser att detta slag varit relevant eller på grund av att arbetsplatsen ska läggas ner.

Tabell 4: Synen på infrastrukturen idag

	De som angett omdöme	Samtliga respondenter
Vägnät	3,8	3,3
Järnvägar	2,7	2,2
Tillgång till flygplats	3,2	2,6
Hamnar	2,9	1,7
It-nät	4,1	3,8
Elförsörjning	4,5	4,0
Bostäder	3,0	2,6
Totalt infrastruktur	3,4	3,0

Totalt sett anser de som svarar att infrastrukturen är relativt bra med ett betyg på 3,4. Betyget varierar emellertid mellan 2,7 som lägst för järnvägar och 4,5 som högst för elförsörjningen. Relativt låga omdömen får också tillgången till flyg, hamnar och bostäder, medan vägnätet och it-nätet får höga betyg. Ju större avvikelser mellan de två betygssiffrorna, desto fler hade avstått från att ge betyg för olika delar av infrastrukturen. Denna skillnad blir tydlig-

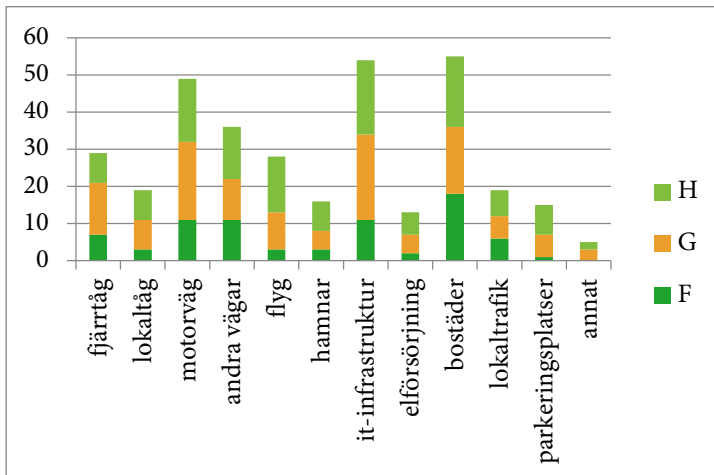
ast, störst, vad avser hamnar. För många företag har tillgången till en hamn liten eller ingen betydelse, medan de som behöver en hamn ser denna som oerhört betydelsefull.

Önskemål om framtida infrastrukturinvesteringar

Svaren över vilka infrastrukturinvesteringar som prioriteras presenteras i figur 10, 11 och 12. I det första är svaren för det totala men samtidigt uppdelat mellan länen. Högst siffror vad avser prioriteringar får behovet av bostäder samt uppgradering av it-infrastrukturen. Därefter kommer vägsystemet, med önskemål om motorvägar och övriga vägar. Det är från frågorna svårt att avgöra om det handlar om förbättrat underhåll eller om helt nya vägar. Om det gäller det andra alternativet bör någon eller några av dessa sträckningar anges.

Det är intressant att konstatera att förbättringar avseende flygplatser och trafiken på dessa upplevs lika viktigt som förbättringar i järnvägstrafiken. Framför allt finns detta intresse i Kalmar län och en numera nedlagd linje mellan Kalmar och Köpenhamn önskas tillbaka. En sådan skulle minska företagets avstånd ut till Europa och världen i övrigt. Dessa krav framstår som särskilt viktiga enligt enkätsvaren.

Figur 10: Önskemålen avseende prioriteringar av förbättrad infrastruktur, antal svar kumulativt



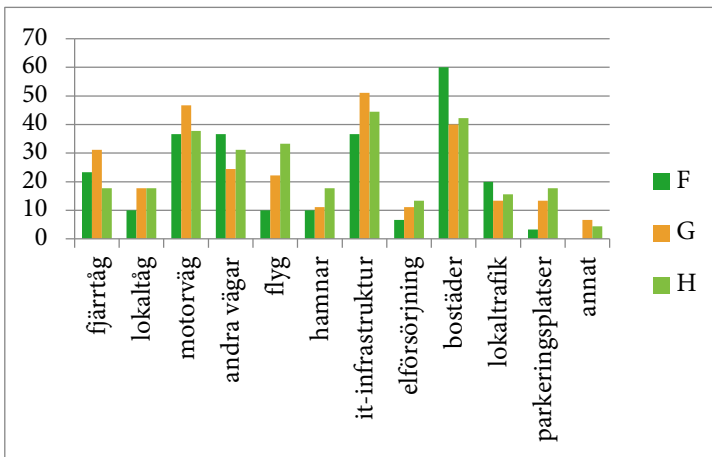
När vi istället tittar på likheter och skillnader mellan de fackliga företrädarna i de tre länen ska vi konstatera att bostadsfrågan upplevs hetast i Jönköping län, medan it-infrastrukturen upplevs som mest prioriterad i både Kronobergs och Kalmar län.

Skillnader som sticker ut är att motorvägar prioriteras i Kronoberg, medan de två andra länen i större grad prioriterar det övriga vägnätet. Hamnfrågan är helt naturligt störst i Kalmar län liksom tidigare nämnts frågan om avstånd till flyg, framför allt för den norra länsdelen, samt behov av mer direkta förbindelser till viktiga ”hubbar” för vägar ut i Europa.

Svaren kring järnvägsnätet ställer mer frågor än de ger svar. Önskemålen om förbättringar är relativt sett låga i alla länen, även om önskemål om fjärrtåg är något högre i Kronobergs län. Sannolikt är det utvecklingen över tid som leder till resultatet. Järnvägsförbindelserna har blivit sämre och därigenom har människor och företag ställt om sig till bil och landsvägstrafik. Om en ny snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Malmö skulle förändra detta är tveksamt då ett sådant bara skulle stanna på ett par ställen i Småland. Fler stopp skulle förhindra den snabbhet i förbindelsen som eftersträvas.

Önskemålen kring elförsörjning är låga liksom önskemålen kring lokaltrafiken. Det är egen bil som gäller och frågan kring parkeringsplatser ska i sammanhanget inte negligeras.

Figur 11: Önskemålen avseende prioriteringar av förbättrad infrastruktur, procent av svar per län



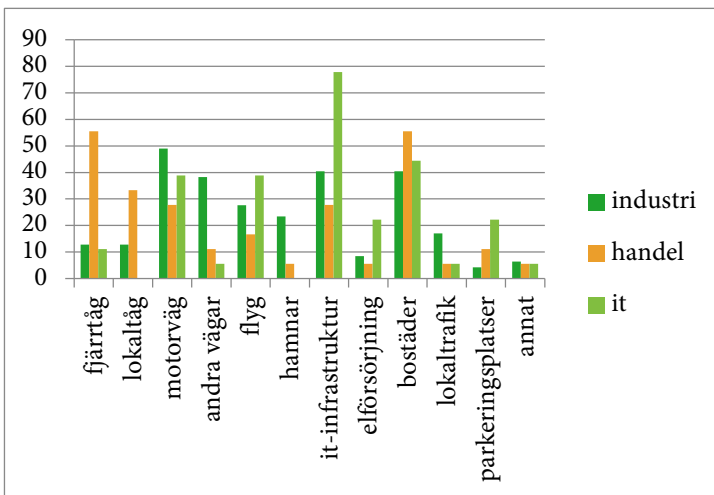
Branschernas önskemål

I figur 12, som kommer sist i denna redogörelse, har en uppdelning gjorts av svaren för de fackliga företrädarna från de tre branscher som har tillräckligt antal svar för att kunna särredovisas. I korthet skulle det kunna sägas att de fackliga företrädarna för industri & teknik prioriterar motorvägar, it-infrastruktur och bostäder. Samma sak gäller för it & kommunikation, men med ett stort fokus på it-infrastrukturen, helt naturligt. För denna bransch är dessutom tillgången till flyg viktigt.

För företrädarna inom handeln ser prioriteringarna något annorlunda ut och här är önskemålen kring bättre järnvägsförbindelser mer markerade, både när det gäller fjärrtåg och lokaltåg. Önskemålen kring bostäder är också tydligare bland företrädare för handeln än bland de övriga.

Totalt sett kan ändå sägas att svaren på denna enkät ger en bra bild över hur de fackliga företrädarna i Småland ser på infrastrukturen. Kraven varierar mellan län och branscher på ett sätt som skulle kunna förväntas.

Figur 12: Önskemål om förbättrad infrastruktur från branscher, procent av svar inom bransch



Frisvar från enkäten

Expansion och etablering: expansion genom kompetensutveckling. Universitet och högskolor måste kunna erbjuda de kurser som behövs för Småland. Den lokala kopplingen saknas idag.

Etablering genom kommunikationer man kan inte lita på tåget. Det blev inga statliga utlokaliseringar till Oskarshamn trots planerad avveckling av OKG.

Behövs dubbelspår Alvesta – Växjö.

Kompetensutveckling för näringslivets behov.

Järnvägsnätet för godstrafik.

Kommunikationer, flyget, godstrafik, E22, goda kommunikationer => kompetensutveckling

Förenkla regler för att starta företag. Dyra lägenheter byggs. Kust till kust – Kalmar – Halmstad 2/1-väg. E4 vid Ljungby. Utbildning efterfrågas. Transporterna!

Kompetensutveckling. Hur blir Småland attraktivt? Snäva in begreppet infrastruktur eller motsatsen: skolor, fritid. Hur får vi företagen att stanna kvar i västra Småland.

Motorvägen E4 Ljungby – Värnamo (2018)

Linnéuniversitetet

Tryck på det där inget händer!!!

Globala företag. Hållbara företag till Småland. Bostäder inte så viktigt.

Unionen Småland består av i princip de tre småländska länen Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län. Sett till antalet invånare är var tionde sysselsatt i Småland medlem i Unionen.

Det finns många likheter mellan länen, men även stora skillnader. Småland är en industritrukt region jämfört med riket som helhet och sektorerna inom IT och telekom liksom Konsult och finans är underrepresenterade jämfört med resten av landet.

Det finns två frågor som är av stor vikt för att Småland och Öland ska kunna utvecklas på ett positivt sätt. Den ena är att tillgången på efterfrågad kompetens ökar. Den andra är att infrastrukturen i form av vägar och järnvägar förbättras och att möjligheten till arbetspendling med kollektivtrafik utvecklas.

Det finns två lärosäten i Småland, Linnéuniversitetet och Jönköping University, och arbetet med att få studenter att stanna i Småland efter avslutade studier måste intensifieras. Då är tidigare nämnda frågor viktiga, men även tillgången på bostäder som behöver bli fler och av rätt sort.

Du som är tjänsteman på en arbetsplats i den privata sektorn kan vara medlem i Unionen. En stor del av Unionens medlemmar har högskoleutbildning och många är chefer. Utöver våra yrkesverksamma medlemmar välkomnar Unionen även egenföretagare och studenter. Unionen är Sveriges största fackförbund med över 640 000 medlemmar. Vår vision är att skapa trygghet, framgång och glädje i arbetslivet.