



Kronoberg och Tyskland

Näringslivets relationer, möjligheter och
framtida samverkan

Future Place
Leadership™

Sammanfattning

Rapporten analyserar företag och andra aktörers nuvarande relationer till Tyskland i Kronobergs län samt potentialen att fördjupa dessa, särskilt mot bakgrund av den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen. Studien utgår från att tunneln kan förändra förutsättningarna för handel, logistik, kompetensutbyte och besöksnäring genom kortare restider och ökad tillgänglighet mellan södra Sverige och norra Tyskland, men att nyttan för Kronoberg inte uppstår automatiskt utan kräver strategiska prioriteringar och samordnade insatser. Rapporten bygger främst på en kvalitativ intervjustudie med 29 semistrukturerade intervjuer, kompletterad med en workshop med Region Kronoberg och regionala främjandeaktörer samt relevant litteratur och tidigare analyser. Materialet analyseras tematiskt för att identifiera återkommande mönster och skillnader mellan branscher och organisationstyper.

Resultatet visar ett tydligt gap mellan den potential som ofta lyfts i tidigare analyser och den praktiska kännedomen hos många aktörer i Kronoberg. Kännedomen om Fehmarn Bält-förbindelsen är generellt låg bland flera företag – även bland verksamheter med handelsrelationer till Tyskland – vilket ofta samvarierar med en mer försiktig eller neutral syn på nyttan. Samtidigt indikerar intervjuerna att inställningen tenderar att bli mer positiv när aktörer reflekterar över konkreta effekter, vilket pekar på att verksamhetsnära information och riktad kommunikation kan vara en viktig möjliggörare.

Besöksnäringen och universitet framstår som områden där potentialen upplevs tydligare, bland annat genom bilburen turism samt ökade möjligheter till tjänsteresor, forskningssamarbeten och kompetensutbyte.

Tre centrala hinder framträder i analysen:

- *Behov av mer faktabaserad och verksamhetsspecifik kunskap* för att kunna integrera Fehmarn Bält-förbindelsen i strategiskt arbete, exempelvis kring restider, kapacitet och ekonomiska kalkyler.
- *Strukturella begränsningar och osäkerheter* kopplade till svensk järnvägskapacitet samt otydlig tidplan, vilket riskerar att prioriteras ned i organisationers strategiska arbete.
- *Kompetens- och språkbarriärer, där språkkunskaper* – särskilt tyska – lyfts som en central möjliggörare för affärsrelationer och samarbeten, i vissa fall mer avgörande än själva minskningen av geografiskt avstånd.

Mot denna bakgrund identifierar rapporten fyra övergripande rekommendationer:

- *Stärk Region Kronobergs samordnande roll*, så att regionen kan fungera som samlande nod för kunskap, kontakter och initiativ kopplade till Tyskland.
- *Underlätta för aktörer att omsätta möjligheterna i konkret handling*, genom tydliga kontaktvägar, nätverk och stödinsatser.
- *Ta fram och tillgängliggör faktaunderlag som belägger potentialen*, exempelvis verksamhetsnära analyser av restider, logistik och affärsmöjligheter kopplade till Fehmarn Bält.
- *Utred sambandet mellan språkkunskaper och stärkta relationer* samt pröva yrkesnära insatser inom affärstyska och tysk affärskultur.

Innehållsförteckning

INLEDNING	4
Syfte och frågeställningar	4
METOD	5
Genomförande och analys	5
Material	5
Intervjuer	6
BAKGRUND	7
Fehmarn Bält-förbindelsen och svensk-tyska affärsförbindelser	7
Fehmarn Bält-förbindelsen och Kronoberg	7
Godstransporter	8
Kronobergs besöksnäring och Tyskland	8
Utmaningar och hinder	9
RESULTAT OCH ANALYS	9
Kännedom	9
Restider, transportmöjligheter och infrastruktur	11
Samarbeten, kompetensutbyte och rekrytering	12
Språkbarriärer	13
SLUTSATSER	14
Slutsatser ur ett konsekvensperspektiv	15
Rekommendationer	16
Region Kronoberg som möjliggörare och samordnare	16
Stöd i genomförande och konkret handling	16
Ta fram och tillgängliggör faktaunderlag som belägger potentialen	17
Utred sambandet mellan språkkunskaper och stärkta relationer	17
REFERENSER	18
BILAGA: INTERVJUPERSONER	19

Inledning

Denna rapport syftar till att få mer kunskap om vilka relationer som idag finns mellan företag och andra aktörer i Kronoberg och Tyskland. Vidare undersöks hur företagen ser på potentialen att fördjupa relationerna och i så fall inom vad samt hur relationerna kan stärkas i och med färdigställandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Underlaget är tänkt som ett stöd in i det fortsatta arbetet med kraftsamlingen om närheten till framtidens Europa som är utpekad i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi. Det ska även komplettera det regionala arbetet och det projekt som Region Kronoberg leder i länet ihop med sju av länets kommuner kring export, investeringar och etableringar (REIS). Rapporten fokuserar i huvudsak på bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen, som kommer att skapa en fast förbindelse mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland. Tunneln kommer att innebära att restiden förkortas 45 minuter (exklusive på- och avlastning samt ställtid) till sju minuter, vilket medför att Danmark och södra Sverige kommer närmare Europa¹. Bygget planerades vara färdigt 2029, men har drabbats av förseningar som skjutit upp färdigställandet till 2032².

Flertalet konsekvensanalyser pekar på att godstrafik och persontransporter kommer att öka kraftigt genom bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen. De positiva effekterna av den förkortade restiden antas i synnerhet gälla för Skåne men även övriga delar av södra Sverige, däribland Kronoberg, kan omfattas av fördelarna³. Således är det viktigt att Kronoberg kartlägger var tunnelns potential för regional tillväxt samt stärkta internationella affärsförbindelser och samarbeten finns. Vidare är det nödvändigt att regionala aktörer i Kronoberg som kan dra nytta av tunneln är medvetna om potentialen och därmed kan integrera det i det strategiska arbetet för att dra nytta av fördelarna som skapas. Syftet med rapporten är mot denna bakgrund att bidra till förståelsen genom att utforska olika regionala aktörers kunskap om och inställning till Fehmarn Bält-förbindelsens potential. Detta har i huvudsak gjorts genom en kvalitativ intervjustudie, där intervjuer har hållits med personer från organisationer som i olika omfattning har samarbeten med Tyskland. Materialet tolkades genom att sammanställa teman utifrån återkommande mönster i intervjupersonerna utsagor.

Syfte och frågeställningar

Sammanfattningsvis kan studiens syfte beskrivas som tvådelat: (1) att skapa djupare förståelse för relationerna och samarbetet mellan olika aktörer i Kronoberg och Tyskland i nuläget och (2) kartlägga faktorer som kan stärka relationer och utbyten i framtiden utifrån den potential som Fehmarn Bält-förbindelsen erbjuder och därigenom föra Kronoberg närmare Tyskland. Syftet operationaliseras genom följande frågeställningar:

1. Hur ser relationerna mellan aktörer i Kronoberg och Tyskland ut i dagsläget?
 - Vilka relationer är särskilt starka?
 - Hur skiljer det sig mellan olika branscher och verksamhetsområden?
2. Var finns det störst potential att utveckla svensk-tyska utbyten i Kronoberg?
 - Vilka insatser behövs för att möjliggöra utvecklingen?
 - Vilka är de största hindren eller utmaningarna i utvecklingsarbetet?

¹ Göran Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg* (Region Kronoberg, 2025), s. 4.

² Erik Magnusson, "Så kommer genvägen till Europa att förändra Skåne", *Sydsvenskan*, 15 december 2025, <https://www.sydsvenskan.se/ekonomi/sa-kommer-genvagen-till-europa-att-forandra-skane/>.

³ Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg*.

Metod

Kapitlet kommer att redogöra för studiens datamaterial samt de metodologiska övervägandena som gjordes under processens gång. Studien bygger på semistrukturerade intervjuer med aktörer i Kronobergs län som på olika sätt berörs av eller har relevans för relationer och utbyten med Tyskland. Under perioden för datainsamlingen genomfördes 29 intervjutillfällen.

Bransch-/aktörsfördelning

Intervjupersonerna representerar följande branscher/aktörstyper:

- Industri/tillverkning
- Handel/distribution
- Akademi
- Besöksnäring
- Offentlig sektor
- Energi/infrastruktur/logistik

Fördelningen ska förstås som en översiktlig kategorisering utifrån organisationstillhörighet och verksamhetsinriktning (se bilaga för mer information).

Genomförande och analys

Intervjuerna genomfördes med en semistrukturerad intervjuguide för att möjliggöra jämförbarhet mellan aktörer, samtidigt som utrymme gavs för fördjupning i respektive aktörs erfarenheter, behov och framtidsbedömningar. Intervjuguiden bestod av frågor angående svensk-tyska samarbeten i allmänhet och potentialen från Fehmarn Bält-förbindelsen i synnerhet. Materialet analyserades kvalitativt genom tematisk analys där intervjusvar först kodades och därefter grupperades i återkommande teman kopplade till nuläge, drivkrafter, hinder samt möjliga utvecklingsspår för att ytterligare stärka relationerna till Tyskland. Genom att utföra intervjuer och preliminära analyser parallellt är det dessutom möjligt att utvärdera om den ursprungliga intervjuguiden gav underlag till att besvara studiens frågeställningar.

Det preliminära resultatet utmanade förförståelsen av hur aktörer i Kronoberg antogs se Fehmarn Bält-förbindelsens potential, varav intervjuguidens struktur inte bedömdes bidra optimalt till att besvara frågeställningarna. Därmed avpassades strukturen för att kunna ge en mer verklighetsbaserad bild av rådande föreställningar och förväntningar. Detta kommer att presenteras steg för steg, för att ge en transparent bild av processen.

Material

Rapporten baseras i huvudsak på totalt 29 semistrukturerade intervjuer med aktörer i Kronoberg som är verksamma inom olika branscher och områden. Vidare hölls en workshop med olika personer som är anställda eller har någon form av samarbete med Region Kronoberg inom studiens specifika frågor. Materialet kompletterades även med litteratur, så som rapporter och artiklar, i syfte att stärka eller utmana resonemangen som lyftes i samband med datainsamlingen. För att göra processen överskådlig kommer den kategoriseras i faser, vilka illustreras i figur 1 nedan. Faserna är delvis överlappande men kategoriseras för att förtydliga processen.



Figur 1. Fas 1: få mer kunskap om hur utvalda företag i Kronobergs län idag samverkar med Tyskland samt hur de ser på potentialen till stärkta samarbeten genom Fehmarn Bält-förbindelsen.

Intervjuer

I den inledande fasen hölls 15 semistrukturerade intervjuer med utvalda aktörer i Kronoberg med etablerade affärsförbindelser med Tyskland. Bland dessa företag hade majoriteten verksamheter med direkt koppling till Tyskland, i form av att till exempel vara ett dotterbolag i Sverige med tyska ägare. Datainsamlingen syftade dels till att kartlägga styrkan i förbindelserna, dels att kartlägga de förväntade positiva effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen. Den ursprungliga intervjuguiden bestod därmed av frågor som baserades på förförståelsen att aktörerna ville och aktivt arbetade för att stärka relationerna med Tyskland. Initialt inkluderades huvudsakligen aktörer inom handel, export och import, med syfte att undersöka hur Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas bidra till starkare relationer mellan Kronoberg och aktörer i Tyskland. Detta berörde i synnerhet positiva effekter för logistiska lösningar, men även rekrytering och kompetensutbyte.

De utvalda aktörerna var i synnerhet verksamma inom tillverkning och varuhandel och antogs se Fehmarn Bält-förbindelsen som ett verktyg för att förbättra förutsättningarna för import och export. Efter att cirka 15 intervjuer hade genomförts framträdde tydliga återkommande teman, där intervjupersonerna dels uttryckte generell låg kännedom om Fehmarn Bält-förbindelsen, dels att de inte förväntade sig några signifikanta positiva effekter.

Därför övergick studien till den andra fasen, där intervjuguiden delvis omformulerades för att lägga större fokus på den låga kännedomen samt hur kunskapsspridning kan hanteras på ett bättre sätt. Vidare lades stor vikt vid att försöka få intervjupersonerna att reflektera över hur de potentiellt skulle kunna integrera Fehmarn Bält-förbindelsen i sina respektive verksamheter. Här breddades även studiens syfte till att inkludera andra samhällsliga relationer, branscher och organisationer så som verksamheter inom besöksnäringen och forskningssamarbeten. I samband med andra fasen hölls en workshop med representanter för Region Kronoberg och ett antal främjande aktörer som Företagarna, Business Sweden, Exportkreditnämnden (EKN) och Enterprise Europe Network (EEN), där resultatet användes för att kartlägga aspekter kring relationen mellan regionen och aktörerna i Kronoberg. Workshopen syftade även till att diskutera möjliga aktiviteter och insatser för att stärka relationerna. Vidare kontaktades Linnéuniversitetet för att kartlägga forskningsrelationer mellan Sverige och Tyskland samt få in sakkunnigas perspektiv kring svensk-tyska samarbeten och affärsförbindelser. Dessutom hölls ytterligare intervjuer med organisationer inom tillverkning och varuhandel med svensk-tyska handelsrelationer med utgångspunkt i den reviderade intervjuguiden.

Bakgrund

I detta kapitel presenteras relevant information gällande svensk-tyska affärsförbindelser och forskningssamarbeten samt hur Fehmarn Bält-förbindelsen kan bidra positivt. Underlaget utgör basen för rapportens frågeställningar samt de områden som rapporten kritiskt granskar och utmanar, för att därigenom utröna vad i den befintliga förståelsen som kan bekräftas respektive behöver omvärderas. Det första avsnittet sätter frågan i en nationell kontext för att bidra med en kortfattad förståelse för betydelsen av tyska relationer för Sverige i allmänhet. Därefter ges en mer detaljerad inblick i den specifika betydelsen för Kronoberg.

Fehmarn Bält-förbindelsen och svensk-tyska affärsförbindelser

Tyskland beskrivs som Sveriges främsta handelspartner, med en exportandel på 10,2 procent samt en importandel på 16,2 procent under 2024. Trots att en minskning på ungefär fem procent skedde mellan 2023 och 2024 uppgick den totala varuhandelsvolymen till 535 miljarder kronor. Handelssamarbetet är i synnerhet starkt inom verkstadsvaror samt industriprodukter och beskrivs som motståndskraftigt men samtidigt utvecklingsbart⁴.

I ljuset av detta är det av stort intresse att ytterligare stärka de svensk-tyska relationerna och samarbetet. En del i utvecklingsarbetet är att utveckla strategier för att fysiskt eller distansmässigt föra Sverige närmare Tyskland. Smidigare resesätt samt förkortade restider är därmed en konkret åtgärd, varför bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen har stor potential att bidra till dessa mål i praktiken. Fehmarn Bält-förbindelsen uppskattas medföra en förkortad restid på två timmar mellan Tyskland och de skandinaviska länderna. Bland annat innebär den förkortade restiden att dagsbesök i norra Tyskland är möjliga, vilket medför positiva effekter för svensk-tyska affärsförbindelser och samarbeten i allmänhet⁵. Den minskade distansen innebär även att den *mentala kartan* förändras, vilket handlar om upplevelsen av att Sverige kommer närmare Europa i och med att nya transportmöjligheter bidrar till ökad tillgänglighet och rörlighet⁶. I dagsläget pekar flertalet utredningar på att de största positiva effekterna kommer att påverka Skåne, i och med att Skåne kommer att få den största relativa minskningen i restid⁷. Samtidigt har den förbättrade tillgängligheten föreslagits medföra positiva effekter för större delar av södra Sverige; däribland Region Kronoberg⁸.

Fehmarn Bält-förbindelsen och Kronoberg

Då Tyskland utgör en central handelspartner för Kronoberg är insatser för att förstärka förutsättningarna för att möjliggöra fortsatt utveckling av de befintliga svensk-tyska förbindelserna av stort intresse. För Kronobergs del är dagspendling troligtvis inte rimlig, då restiden fortfarande är för lång. Däremot kan mindre frekventa typer av arbetspendling påverkas positivt. Detta kan i synnerhet omfatta kvalificerade arbeten där daglig fysisk närvaro inte är nödvändig, vilket kan möjliggöra ökad tillgänglighet som i sin tur bidrar positivt till den regionala utvecklingen i södra Sverige då arbetsmarknaden kan integreras mellan länderna i en större omfattning än i dagsläget. Däremot kommer det svenska järnvägsnätet att kräva stora investeringar för att tunnelns fulla potential ska kunna nyttjas⁹.

⁴ Tysk-Svenska Handelskammaren, "Tyskland befäster topposition för svensk varuhandel", 2025, <https://www.handelskammer.se/nyheter/tyskland-befaster-toppoosition-svensk-varuhandel>.

⁵ Magnusson, "Så kommer genvägen till Europa att förändra Skåne".

⁶ Europakorridoren, *Fehmarn Bält ändrar villkor* (2025).

⁷ Magnusson, "Så kommer genvägen till Europa att förändra Skåne".

⁸ Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg*.

⁹ Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg*, 10–11.

För Kronoberg är den konkreta nyttan att norra Tyskland blir vardagsnära på ett nytt sätt – exempelvis uppskattas en resa Alvesta–Hamburg ta mindre än fyra timmar. Från de sydligaste delarna av Sverige kortas resvägen Malmö och Hamburg ner till ungefär 2,5 timmar. Detta stärker regionens möjligheter till dels export, internationalisering och investeringar, dels kompetensförsörjning som ett resultat av att arbetsmarknaden och tillgången till affärskontakter växer när avståndet minskar.

Förbättrad tillgänglighet kan driva regionförstoring och arbetsmarknadsintegration över stråket Sverige–Danmark–Tyskland. För Kronoberg blir Schleswig-Holstein och norra Tyskland blir närmare i praktisk mening, vilket kan stärka regionens konkurrenskraft och skapa nya utvecklingsmöjligheter. Potentialen bedöms vara särskilt intressant för kvalificerade yrken och mer flexibla arbetsformer, där möjligheterna till distansarbete generellt sett är större. Effekterna kommer däremot inte automatiskt utan kräver medvetna regionala strategier och prioriteringar. Bland annat förutsätter nyttan att Sverige kan hantera tätare trafikering, vilket skapar behov av investeringar och uppgraderingar i det svenska järnvägsnätet. Utan sådana satsningar finns en tydlig risk – Sverige och därmed Kronoberg kan hamna i skuggan av de starkare stråken, varav förbättringen främst gynnar andra delar av systemet¹⁰.

Godstransporter

När det gäller godstransporterna understryks att Fehmarn Bält-förbindelsen kan bli en borttagen flaskhals som kan minska tidsåtgång och kostnader och därmed stärka förutsättningarna för mer järnvägsbaserade och potentiellt mer hållbara transportupplägg. Samtidigt betonar flera bedömare att kapacitetsbrister och trängsel på svensk järnväg kan begränsa den överflyttning från väg till järnväg som tunneln annars skulle möjliggöra. I det regionala godstransportunderlaget konkretiseras effekten bland annat genom att järnvägsstråket Malmö–Hamburg förkortas med cirka 16 mil samt att framkomligheten via Danmark förbättras även om svenska stambanor fortsatt är en flaskhals¹¹.

För lastbilstransporter är tidsvinsten mer situationsberoende, vilket är kopplat till obligatoriska vilotider för lastbilschaufförer. Detta innebär bland annat att lastbilschaufförer måste ta 45 minuters rast efter fyra och en halv timmars körtid. Färjans restid på 45 minuter ses i dagsläget som ett naturligt tillfälle att ta ut vilotiden. Däremot kan det få olika betydelse beroende på var lastbilen kommer ifrån. Om avresan sker från norra Tyskland kan det två timmar långa sträckan till färjeöverfarten medföra att dygnsvilan infaller tidigare än nödvändigt. Dessutom tillkommer oundviklig väntetid kring ombordstigning, där tidsåtgången är svår att beräkna. Förändringen kan därmed bli betydande i praktiken, trots att det naturliga uppehållet på färjan inte ges, eftersom vilan kan läggas mer flexibelt. Dessutom innebär det att den potentiella oberäkneligheten kring färjans avgångar kan undvikas, vilket underlättar beräkandet av transporttider¹².

Kronobergs besöksnäring och Tyskland

För besöksnäringen finns redan en tydlig bas att växa ifrån: Kronoberg hade drygt en miljon gästnätter 2023, varav ca 440 000 var utländska besökare. De utländska gästnätterna domineras av Tyskland som står för 66% av totala antalet utländska gästnätter. Även landsbygden pekas ut som möjlig vinnare: Kronoberg har 12 000 fritidshus, där 4 550 ägs av utländska personer. Dessa kommer framför allt från Danmark (2 919 hus) och Tyskland (1 369 hus). Totalt 38% av fritidshusen ägs av utländska personer, jämfört med 6% i riket, vilket

¹⁰ Cars, Fehmarn Bält och Kronoberg.

¹¹ Region Kronoberg, Kunskapsunderlag Godstransporter (Kronoberg, 2024).

¹² Cars, Fehmarn Bält och Kronoberg; Region Kronoberg, Kunskapsunderlag Godstransporter.

ger ovanligt goda förutsättningar för vidare turism- och platsrelationer med Tyskland och kontinenten¹³.

Utmaningar och hinder

Den centrala risken gällande effekterna från Fehmarn Bält-förbindelsen är att vinsterna inte omfattar Kronoberg utan i huvudsak stannar i Skåne och Öresundsregionen. Risken blir särskilt påtaglig om inte Kronoberg lyckas utveckla strategier relaterat till infrastruktur, kapacitetsbrister och sårbarhet i svensk järnväg. Utvecklingsplaner saknas för sträckan Hässleholm–Linköping genom Kronoberg, vilket kan medföra att ökade det ökade resandet efter 2029 kan ge trängsel, längre restider och sämre punktlighet. Detta kan i praktiken begränsa både person- och godstrafiknyttan, varav de positiva effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens försvagas¹⁴.

Vidare har vardagspendlingen mellan Malmö och Kronoberg väldigt varierande förutsättningar, då exempelvis sträckan mellan Växjö och Malmö tar knappt två timmar medan sträckan Ljungby och Malmö tar ytterligare en timme. Den ojämna fördelningen innebär i sin tur att olika platser inom länet kommer att dra olika mycket nytta om insatser för att utveckla tillgängligheten inte utförs. Ökad tillgänglighet kan samtidigt få en indirekt negativ effekt för Kronoberg. Inpendlingsnettot 2016 uppgick till 12 000 inpendlare respektive 7 000 utpendlare. Detta indikerar att det finns utmaningar kring att locka människor till att bosätta sig i Kronoberg. För att inte riskera att förbättrade kommunikationer och ökad tillgänglighet inte leder till ytterligare svårigheter till att behålla befintliga samt locka nya invånare är det viktigt att inkludera det som en del i det strategiska arbetet före regionen¹⁵.

Ytterligare målkonflikter kan även kopplas till att ökad transportvolym och otillräcklig järnvägskapacitet leder till fler transporter på vägarna. Detta blir en utmaning i relation till klimatmål. Omställningen till hållbar turism kan också försvåras, då turistmål i Kronobergs glesbygd i många fall kräver transport med bil. Utlandsägda fritidshus kan bidra med nytta till den lokala ekonomin, samtidigt som det kan medföra uppressade huspriser och därigenom påverka bostadsutbudet för Kronobergs invånare. Sammantaget kan Fehmarn Bält-förbindelsen vara en stark möjlighet, samtidigt som proaktiva insatser är nödvändiga för att omfattas av de positiva effekterna samt hantera målkonflikter¹⁶.

Resultat och analys

Avsnittet kommer att sammanställa de återkommande teman som uppkommit under materialinsamlingen från intervjuer och workshop. Resultat och analys kommer initialt att presenteras för samtliga teman, vilka är delvis överlappande, där även relevant litteratur kommer att lyftas in. De sammantagna slutsatserna kommer därefter att presenteras i följande avsnitt.

Kännedom

Kännedomen kring bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen och dess medföljande potential för att stärka svensk-tyska relationer och samarbeten uppvisade ett antal distinkta drag. Bland

¹³ Göran Cars, "FEHMARN BÄLT – Möjligheter och utmaningar för Kronoberg", 2025, 25, 28.

¹⁴ Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg*.

¹⁵ Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg*, 17–18.

¹⁶ Cars, *Fehmarn Bält och Kronoberg*.

annat tenderade kännedom och den förväntade potentialen kring Fehmarn Bält-förbindelsen att variera mellan aktörer kopplat till branschtillhörighet eller organisationsform. Ju lägre kännedom bland aktörerna inom en viss bransch eller typ av organisation, desto mindre potentiell nytta uttrycktes under intervjuerna.

En förklaring till denna övergripande tendens kan vara i att de som har lägre kännedom om bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen inte är medvetna om potentialen. En alternativ förklaring kan vara att de aktörer som inte spontant upplevt att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer innebära betydande fördelar för den egna verksamheten inte har intresserat sig för att ta reda på vad som kan medföras. Indirekt framkom upplevelser av bristande tillgång till information om bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen, vilket delades av majoriteten av intervjupersonerna. Intervjupersonerna med större kännedom och förväntad nytta hade självständigt sökt information.

Lägst kännedom och upplevd förväntad nytta uttrycktes bland annat hos anställda på tyskägda företag med dotterbolag i Sverige, inom verksamheter där varutransporter mellan Sverige och Tyskland är centrala. Majoriteten gav uttryck för att export och import som sker via lastbil inte kommer att påverkas på grund av den dygnsvila lastbilschaufförer enligt lag måste ha. I dagsläget sker vilan på färjan, vilket gör att restiden inte blir märkbart kortare. Detta överensstämmer till stor del med aspekter som påtalats i tidigare rapporter, där tidsvinsten av Fehmarn Bält-förbindelsen menas vara situationsberoende och att de obligatoriska vilotiderna i många fall sammanfaller väl med transporten via färja¹⁷. Samtidigt lyfter tidigare analyser att transporten som helhet även påverkas av andra aspekter, vilket därmed kan vara relevant att sprida kunskap kring. Bland annat kan resan med färja omfattas av oberäknelighet gällande avgångar och väntetider, vilket Fehmarn Bält-förbindelsen potentiellt kan motverka. Vidare innebär det att den obligatoriska vilan inte är bunden till färjan utan kan tas ut mer flexibelt, vilket kan vara relevant beroende på vilken del av Tyskland transporten sker från¹⁸.

Aktörerna med starka branschkopplingar till varuhandel har inte heller undersökt vilka möjligheter Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra. Därmed är potentiella effekter inte heller inkluderat i det strategiska arbetet och planering för framtiden. Intervjupersonerna uttrycker att de inte har hört eller läst tillräckligt mycket om tunneln, vilket har medfört att Fehmarn Bält-förbindelsen inte har uppmärksamats som en betydelsefull aspekt. För att aktörerna ska ta förbindelsens potential i beaktning i det strategiska arbetet behöver de ha detaljerad information om de positiva effekterna för deras specifika verksamheter. Vid specifika frågor kring vilken typ av information som är nödvändig efterfrågas i synnerhet kunskap om den ekonomiska vinningen från att ställa om sina logistiska lösningar efter de nya förutsättningarna. En central faktor uppges även vara att förbindelsen inte är relevant just nu är för att färdigställandet ligger för långt bort i tiden. Den ursprungliga tidpunkten (2029) påtalades redan vara för långt bort, vilket har förstärkts av att färdigställandet är försenat (till 2032). De intervjuade företagen litar inte heller på att det inte kommer att skjutas upp ännu mer och upplever därför inte att det i dagsläget är högaktuellt i det strategiska arbetet.

Utmärkande för de mer positivt inställda aktörerna inom tillverkning och varuhandel är att de gav uttryck för en mer global profil än de som var neutrala eller negativa till förbindelsen samt dess potential. Verksamheterna var dessutom mycket större, både sett till antal anställda och omsättning. Vidare framstod dessa aktörer som mer förändringsbenägna och kunskapssökande, till exempel genom att ta del av media eller aktivt deltagande i olika bransch-

¹⁷ Region Kronoberg, *Kunskapsunderlag Godstransporter*.

¹⁸ Region Kronoberg, *Kunskapsunderlag Godstransporter*.

och yrkesnätverk, vilket troligtvis innebär att de är mer självständiga i sin informationsinhämtning.

Anmärkningsvärt är att flertalet intervjupersoner från verksamheter med starka kopplingar till svensk-tysk varuhandel skiftar till en mer positiv under intervjuens gång. Flera intervjupersoner uppgav att de aldrig har tänkt på eller diskuterat potentialen tidigare då de inte har satt sig in i ämnet, men att de efter en kort reflektion tycker att det låter rimligt att det kommer att medföra någon form av positiva effekter. Därmed stärks tolkningen att graden av kännedom och förväntad potentiell nytta har en koppling. Detta kan ses som en positiv indikation, då detta talar för att riktade kommunikationsinsatser kring potentialen med Fehmarn Bält-förbindelsen mot dessa aktörer kan leda till förändrad inställning.

Större kännedom och positiv inställning uttrycktes bland intervjupersoner inom besöksnäringen samt anställda vid Linnéuniversitetet. Intervjupersoner inom besöksnäringen i Kronoberg menar att verksamheterna får en direkt positiv påverkan i och med att stora delar utgörs av bilande turister från Tyskland. Fehmarn Bält-förbindelsen medför därmed en tydligt förenklad och förkortad resväg. Turisterna är ofta insatta kring Fehmarn Bält-förbindelsen vilket också innebär att de kan bli ännu mer benägna att åka till Sverige på semester. Bland universitetsanställda påtalades främst möjligheterna till förenklade tjänsteresor och ökade möjligheter till kompetensutbyte samt forskningssamarbeten, vilket kommer att beröras vidare under temat *restider, transportmöjligheter och infrastruktur*. Även bland dessa två grupper påtalas informationsbrist och informationsinhämtningen har skett självständigt efter att ha hört talas om det via nyheter och kollegor. Inom besöksnäringen har även besökande gäster tagit upp ämnet.

En intressant aspekt som framgick i en intervju med en anställd hos Region Kronoberg var att det inom regionorganisationen antogs att aktörerna i Kronoberg redan var medvetna om bygget och de medföljande fördelarna. Därmed indikeras ett potentiellt gap i uppfattning mellan regionen och aktörerna i Kronoberg, där regionen antog att aktörerna i Kronoberg redan kände till Fehmarn Bält-förbindelsen vilket inte överensstämde med flertalet av intervjupersonernas utsagor. Detta indikerar ytterligare möjligheter till att få aktörer i Kronoberg att förändra sin inställning kring Fehmarn Bält-förbindelsens potential, då intervjuerna återkommande indikerar att det snarare verkar röra sig om informationsbrist än faktisk nytta.

Diskussionerna mellan olika främjande aktörer i workshopen pekar på att Kronoberg behöver arbeta mer samlat och strategiskt för att ta tillvara möjligheter kopplade till Tyskland och Fehmarn Bält-förbindelsen. Ett genomgående budskap är att regionen bör ta en tydlig samordnande roll och skapa en gemensam kommunikationslinje mellan näringslivsfrämjande aktörer, så att företagen möter ett enkelt, smidigt och sammanhållet erbjudande. För att detta ska få genomslag behöver man bygga vidare på befintliga kanaler och etablera plattformar för strategiskt arbete, där satsningarna kring regional export och investeringssamarbeten (REIS) kan fungera som strukturer för koordinering, projektutveckling och gemensam finansiering. Detta går tydligt i linje med intervjupersonernas utsagor gällande förmedling av information kring Fehmarn Bält-bygget.

Restider, transportmöjligheter och infrastruktur

I inställningen till Fehmarn Bält-förbindelsens betydelse för restider och transportmöjligheter råder såväl överensstämmelse som meningsskiljaktigheter mellan intervjupersonerna. Samtliga, i likhet med vad som lyfts i litteraturen, uttrycker att avståndet fortfarande är för stort för att

dagspendling ska vara möjligt¹⁹. Däremot råder det tydliga meningsskiljaktigheter gällande betydelsen för tjänsteresor, där de olika branscherna och organisationstyperna har olika syn på hur deras resmönster kommer att förändras.

Majoriteten av intervjupersonerna med kopplingar till varuhandel påtalar att flyg fortsatt kommer att vara det naturliga färdmedlet mellan Kronoberg och Tyskland, då tåg- eller bilresa menas vara för långt och tidskrävande. Vidare förväntar sig de flesta av dessa intervjupersoner att det inte heller kommer att vara betydande för att attrahera tyska kunder eller investerare. Direkt och indirekt uppgavs under flera intervjuer att kunderna och investerarna behöver erbjudas snabba och bekväma transportsätt, vilket i sammanhanget var flyg. Dock bör det tilläggas att inställningen generellt blev mer positiv under intervjuens gång, vilket bland annat härleddes till att det inte hade reflekterats över det tidigare.

Under intervjuerna med anställda vid Linnéuniversitetet uttrycktes att det kommer att ge helt nya förutsättningar för smidiga resor mellan Kronoberg och Tyskland, då det inom organisationen finns ett tydligt förespråkande av miljövänliga resalternativ där tågresor menas vara det mest föredragna. Inom denna grupp upplevdes dessutom den avståndsmässiga minskningen vara tillräckligt stor för att även bilresor kan vara ett rimligt transportsätt, vilket därmed skiljer sig helt från inställningen hos de verksamma inom varuhandel, som alltså föredrog flyg. Detta kan potentiellt bero på olika organisationskulturer, vilket i sin tur kan ha betydelse för de individuella preferenserna bland anställda inom en viss organisation. Inom besöksnäringen lyftes samma aspekter som berördes under temat *kännedom* gällande de positiva effekterna kring ökad turism i och med de förenklade transportförutsättningarna från den förkortade restiden. Vidare nämnde en intervjuperson inom besöksnäringen att det kan finnas potential för att locka tyskar till att köpa fritidshus i området. I samband med detta nämndes även, i linje med tidigare analyser²⁰, risken för målkonflikter – Kronobergs ekonomi kan gynnas av att fler utländska personer väljer att skaffa fritidshus, samtidigt som det kan medföra ekonomiska konsekvenser för lokalbefolkningen i och med att priserna stiger.

Något som uppmärksammas av en betydande del av intervjupersonerna, både gällande varustransport som personresor, är att utveckling av infrastruktur och järnvägar i Sverige är en nödvändighet för att klara av den ökade belastningen. Om detta inte sker uttrycks enligt ett antal intervjupersoner att effekten i stället kunna bli motsatsen till de önskvärda positiva effekterna, då ökad belastning utan fungerande infrastruktur i stället stoppar framkomligheten. Här nämns även att processerna för att uppnå det måste ske på riksnivå, vilket innebär att det är tidskrävande och komplicerat.

Samarbeten, kompetensutbyte och rekrytering

Intervjupersonernas syn på Fehmarn Bält-förbindelsens positiva effekter i relation till kompetensutbyten och internationella rekryteringar skiljer sig delvis åt. Samtliga intervjupersoner, oberoende av bransch- eller organisationstillhörighet, uttrycker att det finns någon form av positiv effekt av den förkortade restiden. Däremot skiljer det sig dels i hur omfattande de positiva effekterna förväntas vara, dels vilka aspekter inom verksamheterna eller organisationerna som kommer att påverkas.

Bland de universitetsanställda uttrycks över lag en väldigt positiv inställning till möjligheterna som kan uppstå genom Fehmarn Bält-förbindelsen. Som nämnt i föregående tema förväntas resmöjligheterna starkt förbättras, vilket exempelvis kan stärka möjligheten till deltagande vid

¹⁹ Cars, Fehmarn Bält och Kronoberg.

²⁰ Cars, Fehmarn Bält och Kronoberg.

internationella konferenser och därigenom skapa bättre förutsättningar för svensk-tyska forskningssamarbeten. En ytterligare aspekt kan vara att internationella studenter i större utsträckning söker sig till Sverige, då den förbättrade möjligheten att transportera sig med tåg till och från Kronoberg kan innebära att studenterna lättare kan åka hem för att besöka anhöriga. Detsamma kan appliceras på svenska studenter, då förbättrade internationella tågförbindelser kan göra att de blir mer benägna att genomföra utbytesstudier vilket är positivt för kompetensutvecklingen inom Kronoberg och Sverige.

Utmärkande för anställda inom varuhandel med starka affärsförbindelser med Tyskland, exempelvis tyskägda bolag med dotterbolag i Sverige, är att relationerna anses vara så pass starka att Fehmarn Bält-förbindelsen inte kommer att ha någon märkbar effekt i detta avseende. Vidare uttrycks inte heller ett behov av ökat samarbete, då samarbetet redan är väletablerat. Ett fåtal nämner självmant att det eventuellt kan ha positiv betydelse för rekrytering av kompetens från andra länder, vilket är önskvärt då flertalet påpekar att många kompetenser inte finns att tillgå i Sverige i dagsläget. Bland annat härleder en intervjuperson detta till en mental snarare än saklig, fysisk upplevelse av minskad distans.

Även i detta sammanhang ändras inställningen till att bli mer positiv allteftersom intervjupersonerna reflekterar över det. Inom denna grupp bedöms i flertalet fall potentialen för internationell rekrytering inte påverkas nämnvärt, då distansen fortfarande är för lång för att minska tröskeln för en eventuell flytt. Däremot är det flera som tror att det finns möjligheter till ökat kompetensutbyte med Tyskland, då det inte kräver daglig närvaro. Detta menas vara väldigt positivt, då det i flertalet fall uppges finnas kompetensbrist i Sverige i allmänhet och Kronoberg i synnerhet.

Vid workshopen nämns att Sveriges kulturella och historiska koppling till Tyskland samt relationer mellan människor och aktörer ses som styrkor som kan sänka trösklar för handel och export. Däremot påtalas att flera hinder behöver hanteras, särskilt språkbarriärer, skillnader i affärskultur samt skillnader i företags- och branschstruktur. Sammantaget betonas att ett proaktivt, samordnat och kunskapsbaserat arbetssätt ska leda till fler affärer, ökad export och fler investeringar i Kronoberg av deltagarna vid workshopen. Språkbarriärer uttrycktes även direkt och indirekt av flertalet intervjupersoner, vilket kommer att hanteras under nästa tema.

Språkbarriärer

En av de mest intressanta insikterna från intervjuerna gällde betydelsen av tyska språkkunskaper. En intervjuperson från Linnéuniversitetet påpekade att språkbarriären leder till svårigheter att utveckla starka affärsförbindelser med Tyskland, då tyska språkkunskaper hos de anställda svenska organisationer kan vara rent av avgörande för hur villiga tyska företag är till att samarbeta. Vidare påpekades att tyska språkkunskaper är en avgörande del i utvecklingsarbetet av svensk-tyska handelsrelationer – om kommunikationen rent språkmässigt inte fungerar kommer potentialen från Fehmarn Bält-förbindelsen inte kunna nyttjas. Att kunna prata tyska framhölls därmed i flertalet fall som mer betydande än att det distansmässiga avståndet mellan Sverige och Tyskland minskar.

Betydelsen av tyska språkkunskaper framträdde indirekt från organisationerna inom varuhandel, då de påtalade att det sällan förekom att de tyska företagen rekryterade från sina dotterbolag i Sverige i och med att de inte kunde tyska. Det uttrycktes upprepade gånger, bland flera intervjupersoner, att språkkunskaperna hade avgörande betydelse och att de ofta såg till att anställa minst en person som kunde tyska, dels på plats i Sverige, dels vid besök i den tyska organisationen och därmed kunde sköta stora delar av kommunikationen.

Effekterna av tyska språkkunskaper som direkt och indirekt uttrycks har även vetenskapligt stöd. I en studie från 2017²¹ menas språkkunskaper vara avgörande för exportföretag. Vidare menas engelska i många fall vara otillräcklig då det kan medföra sämre förutsättningar för affärsmöjligheter och skapandet av kundrelationer, vilket i nästa led resulterar i försämrad konkurrenskraft relativt företag som har tillgång till den efterfrågade språkkompetensen. I likhet med vad intervjupersonerna inom varuhandel uttrycker, visar studien att företag i många fall löser denna fråga genom att anställa personer som har det efterfrågade språket som modersmål. Vidare pekar studien på att företagen generellt sett betraktar engelska som det mest centrala språket, men att även tyska är starkt eftertraktat.

Tyskans relevans stärks av en rapport från 2025²², där tyskan menas vara det i näringslivet mest eftertraktade språket efter engelskan. Ett problem som belyses är dock att många elever och studenter väljer exempelvis spanska eller franska framför tyska som andraspråk, vilket därmed leder till att den efterfrågade kompetensen kan vara svår att få tag på. Med utgångspunkt i detta kan det förenklat dras en koppling mellan Sveriges exportförmåga och utbildningssystemet²³. En av intervjupersonerna vid Linnéuniversitetet påtalade att Kronoberg har chans att förstärka sin konkurrenskraft genom att göra insatser för att förbättra tyskaundervisningen. Här framhölls även att kombinationen av nyttan från Fehmarn Bält-förbindelsen samt sänkta språkbarriärer kan vara ett särskilt effektivt tillvägagångssätt för att stärka de svensk-tyska relationerna i Kronoberg, vilket även leder till att Kronoberg kan uppnå större konkurrenskraft nationellt.

Slutsatser

Analysen bidrar med flertalet centrala insikter och nya infallsvinklar kring utvecklandet av svensk-tyska relationer samt den potentiella nyttan för Kronoberg av Fehmarn Bält-förbindelsen. Resultatet pekar på att Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra avsevärda positiva aspekter för Region Kronoberg, på flertalet samhällsområden. Samtidigt står regionen inför ett antal utmaningar för att möjliggöra maximalt frigörande av Fehmarn Bält-förbindelsens potential. En övergripande slutsats är att den fasta länken i sig inte automatiskt skapar regional nytta; nyttan realiseras först när aktörer har kännedom, kapacitet och samordning för att omsätta förändrade förutsättningar i konkreta beslut och aktiviteter.

Inledningsvis är en grundläggande förutsättning att aktörerna i Kronoberg har kunskap om att den förväntade potentialen. Flertalet intervjupersoner uttrycker direkt eller indirekt att de aldrig sett någon anledning att sätta sig in i ämnet, då de har tolkat den begränsade mängden information som ett tecken på att det inte kommer att beröra dem. Att inställningen spontant ändras till att bli mer positiv när intervjupersonerna självständigt, under samtalets gång, börjar reflektera över de potentiella positiva effekterna kan tolkas som ett tydligt tecken på bristande information. Det kan även tolkas som att om dessa personer fördes med rätt kunskap, kommer de också att kunna se den potentiella nyttan som Fehmarn Bält-förbindelsen kan innebära för deras respektive verksamheter. Detta pekar på ett behov av att översätta övergripande resonemang till bransch- och verksamhetsnära underlag som gör det enkelt att förstå vad som förändras i praktiken.

²¹ Christina Rosén, "Behov av språkkunskaper på exportföretag", *HumaNetten*, nr 38 (2017): 190–206.

²² Jonas Granfelt, *Utvecklingsprojekt angående språkutbildningar i främmande språk: Rapport utifrån uppdrag*, 2025.

²³ Rosén, "Behov av språkkunskaper på exportföretag"; Granfelt, *Utvecklingsprojekt angående språkutbildningar i främmande språk*.

Under intervjuerna uttrycks att informationen behöver ange specifika uppgifter om restider samt kalkyler som tydligt illustrerar den ekonomiska vinningen av att anpassa sin verksamhet till de nya förutsättningarna som skapas av Fehmarn Bält-förbindelsen. Detta indikerar att intervjupersonerna som vid intervjutillfället hade relativt låg kännedom om den potentiella nyttan från Fehmarn Bält-förbindelsen har ett behov av övertygande argument som baseras på detaljerade, faktabaserade aspekter. Informationen ska därmed vara fokuserad kring praktiska implikationer som omedelbart kan kopplas till betydelsen för verksamheten. Samtidigt behöver underlagen skilja mellan passagetid över Fehmarn Bält och total restid för hela resan, eftersom anslutningar, kapacitet och störningskänslighet i väg- och järnvägsnätet påverkar den faktiska nyttan.

I dagsläget verkar det även finnas mycket ovisshet kring projektets färdigställande, vilket kan vara en bidragande faktor till att flertalet intervjupersoner inte har sett någon anledning att sätta sig in djupare i Fehmarn Bält-förbindelsen. Detta indikerar att informationen även behöver förtydliga varför det är angeläget att börja inkludera de förväntade effekterna vid färdigställandet redan nu, även om det framstår som avlägset. Här framträder också en risk att frågan fortsätter att prioriteras lågt i organisationers prioriteringar om tidplan och systemeffekter upplevs oklara. En ytterligare aspekt är att bemöta funderingarna kring om den svenska infrastrukturen och järnvägarna kommer att klara den ökade belastningen, vilket potentiellt kan vara utmanande i och med att detta är relaterat till beslut som fattas på nationell nivå. Detta behöver därför tydliggöras som en gränsdragning mellan vad regionen kan påverka direkt (genom kunskap, mobilisering, samverkan och kompetens) och vad som kräver nationellt ansvar eller samspel (genom kapacitetsbyggande, investeringar och ökad robusthet i infrastrukturen).

En annan central poäng som framträtt, uttryckligen från universitetet och mer implicit från företag inom tillverkning och varuhandel, är betydelsen av tyska språkkunskaper. Insikterna är av stort intresse för att stärka svensk-tyskt samarbete i Kronoberg, då såväl intervjupersonerna som forskning indikerar värdet. Vidare pekar det på att Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra positiva effekter, samtidigt som det finns andra faktorer som är nödvändiga att väga in för att kunna dra maximal nytta av potentialen. Språk- och kulturkompetens framstår i flera fall som en mer direkt möjliggörare för affärsrelationer än enbart kortare avstånd, vilket talar för yrkesnära insatser (exempelvis riktad affärstyska) parallellt med satsningar på marknad, logistik och relationer. Sammantaget visar analysen att tidig mobilisering är avgörande: utan samordnade regionala insatser finns en risk att nyttor i stråket i högre grad realiserar i andra noder där marknadsnärvaro, kapacitet och samordning redan är stark.

Slutsatser ur ett konsekvensperspektiv

Om regionens aktörer inte omsätter den identifierade potentialen i konkret beredskap riskerar Fehmarn Bält-förbindelsen att förbli en diffus och avlägsen fråga, vilket gör att den inte integreras i strategisk planering hos företag och organisationer. Ett fortsatt kommunikationsglapp kan innebära att aktörer med låg kännedom inte tar del av relevanta underlag, kontaktvägar eller stödinsatser, och därmed inte heller gör de vägval som krävs för att dra nytta av förändrade förutsättningar. Utan branschanpassade och lättillgängliga exempel riskerar särskilt små och medelstora aktörer att sakna ett tillräckligt beslutsunderlag för att prioritera exportinsatser, partnerskap eller kompetensutveckling. Om språk- och kulturkompetens inte stärks i praktiken kan den potentiella restidsvinsten få begränsad betydelse, eftersom relationsbyggande och affärsutveckling ändå hämmas av kommunikativa trösklar.

Sammantaget ökar då risken att de mest påtagliga nyttorna fångas upp i andra noder i stråket där samordning, marknadsnärvaro och kapacitet är mer utvecklade. Konsekvensen kan bli att Kronobergs möjligheter till fördjupade affärsrelationer, ökat utbyte och stärkt attraktivitet i riktning mot Tyskland utvecklas långsammare än vad de faktiska förutsättningarna egentligen medger. På längre sikt kan detta förstärka gapet mellan uttalad potential och faktisk effekt. Omvänt kan tidig mobilisering – genom målgruppsanpassad kommunikation, öppna och branschanpassade underlag, kompetensinsatser och samordnade kontaktvägar – öka sannolikheten att Kronoberg tar en aktiv position i utvecklingen och omsätter de nya förutsättningarna i konkret nytta för näringsliv, besöksnäring och kunskapsmiljöer.

Rekommendationer

Här följer ett antal rekommendationer till Region Kronoberg och regionens ekosystem av främjande aktörer.

Region Kronoberg som möjliggörare och samordnare

För att rekommendationerna ska bli genomförbara och ge effekt över tid bör Region Kronoberg ta en tydligare koordinerande roll för länets arbete kopplat till relationer och utbyten med Tyskland. Rollen kan innebära att samla och strukturera insatser, skapa en tydlig ingång för företag och andra aktörer samt säkerställa att kommunikation, faktaunderlag och stödinsatser hänger ihop och når relevanta målgrupper. En konkret åtgärd är att etablera en återkommande samordningsstruktur tillsammans med kommuner, LNU och regionala främjare (t.ex. i REIS-logik), med ansvar för (1) prioriterade målgrupper och branscher, (2) gemensamma budskap och underlag, (3) matchmaking och kontaktvägar samt (4) uppföljning av genomförda aktiviteter. Detta minskar risken för att frågan blir fragmenterad, prioriteras ned i konkurrens med andra initiativ och att nyttan av Fehmarn Bält-förbindelsen i praktiken realiserar i andra noder snarare än i Kronoberg.

Stöd i genomförande och konkret handling

Region Kronoberg med samarbetspartners och andra främjare kan sammantaget möjliggöra stärkta relationer genom att sänka trösklarna för aktörer att agera – det vill säga genom praktiskt stöd, kontaktvägar och konkreta erbjudanden som gör det enkelt att ta nästa steg. Syftet med att förmedla de förväntade vinningarna från Fehmarn Bält-förbindelsen för Kronoberg är att skapa förståelse bland aktörer, som i dagsläget har låg kännedom, för hur exempelvis olika former av samarbeten, kompetensutbyten och affärsrelationer kan gynnas. Exempelvis indikerades vid intervjutillfällena att universitetsanställda såg positiva effekter som även bör vara applicerbara för aktörer inom varuhandel. Därmed behöver dessa aktörer nås av information som skapar medvetenhet kring dessa fördelar. I analysen har det tydliggjorts att graden av kännedom hos en aktör har stark koppling till den förväntade nyttan aktören i fråga upplever, vilket indikerar goda möjligheter att förmedla positiva effekter genom att satsa på informationsspridning. Möjliga forum kan vara bransch- och yrkesnätverk, mötesplatser som konferenser och andra events, media samt sociala medier.

För att öka genomslaget bör kommunikationen vara målgruppsanpassad och paketerad i korta, verksamhetsnära format. Ett återkommande fynd är att många aktörer inte upplever att de fått relevant information, vilket indikerar ett kommunikationsglapp som behöver överbryggas. En operativ åtgärd är därför att ta fram ett begränsat antal ingångar för olika målgrupper, exempelvis företag inom tillverkning, varuhandel, besöksnäring och akademi, där stödinsatser, budskap och exempel anpassas till respektive verksamhetslogik och distribueras via de kanaler där målgruppen redan finns. Kommunikationen bör konsekvent kopplas till konkreta

erbjudanden och handlingsalternativ: vilka nätverk, kontaktvägar och erbjudanden som finns samt vad aktörer kan göra redan nu. En konkret leverans är att ta fram ett målgruppsanpassat underlag som tydliggör kontaktvägar, relevanta mötesformat, exempel på samarbeten samt en samlad ingång för vidare stöd.

Ta fram och tillgängliggör faktaunderlag som belägger potentialen

Denna studie visar att de olika undersökta aktörerna efterfrågar tydligare argument kring på vilket sätt förbindelsen kan skapa nya möjligheter, varför det blir viktigt att belägga potentialen med tydliga, detaljerade fakta. Studien visar att berörda aktörer, särskilt inom tillverkning/varuhandel, besöksnäring och akademi, behöver tydliga och verksamhetsnära argument för hur förbindelsen faktiskt kan skapa nya möjligheter. Mot den bakgrunden bör nyttan beläggas med öppna, lätta att följa och branschpassade underlag som kan föras in i den strategiska planeringen. Denna rekommendation avser att utveckla och tillgängliggöra faktaunderlag som belägger nyttan och kan användas i planering och beslut, medan föregående rekommendation främst avser stödsatser som underlättar för aktörer att omsätta möjligheterna i praktisk handling.

Underlagen bör utformas så att de särskiljer passagetid över Fehmarn Bält från total restid och praktiska förutsättningar (anslutningar, kapacitet och robusthet), eftersom det är detta som avgör den faktiska nyttan i planering och beslut. En konkret åtgärd är att ta fram korta exempel för ett fåtal målgrupper (exempelvis företag inom industri/varuhandel, besöksnäring och akademi) med: (1) praktiska scenarier, (2) enkel kostnads-/nyttologik och (3) exempel på vad som kan förändras i resor, kundbearbetning, rekrytering, samarbeten och logistik. För att underlagen ska få genomslag bör de paketeras som korta beslutsunderlag och uppdateras vid behov, snarare än som enstaka engångsrapportering.

Utred sambandet mellan språkkunskaper och stärkta relationer

Vidare visar analysen att det bör vara relevant att fortsatt utreda sambandet mellan stärkandet av svensk-tyska relationer och språkkunskaper. Med utgångspunkt i resultatet framstår det som en central aspekt i utvecklingsarbetet, samtidigt som det inte är möjligt att föreslå tillvägagångssätt utan att fortsatt utreda frågan. Rekommendationen är därmed att göra en studie som kartlägger hur en sådan process kan se ut.

Samtidigt pekar intervjumaterialet på att språk- och kulturkompetens ofta upplevs som en direkt möjliggörare för affärsrelationer och samarbete, i vissa fall mer avgörande än enbart minskat geografiskt avstånd. Mot den bakgrunden rekommenderas att frågan hanteras i två parallella spår: (1) fortsatt kartläggning/analys av sambandet och (2) en praktisk pilot med yrkesnära upplägg.

En konkret åtgärd är att utreda och pilota en kort, yrkesnära utbildning i affärstyska och tysk affärskultur riktad till roller med export- och samarbetsansvar (exempelvis exportsäljare, inköp och affärsutveckling), gärna i samarbete mellan LNU och/eller yrkeshögskola, regionala främjare och relevanta svensk-tyska aktörer. Som del i detta kan Region Kronoberg även undersöka möjliga samarbets- och finansieringsspor kopplade till svensk-tyska språk- och handelsfrämjande initiativ, exempelvis Svensk-tyska Språkfonden via Tysk-Svenska Handelskammaren.

Referenser

Cars, Göran. *Fehmarn Bält och Kronoberg*. Region Kronoberg, 2025.

Europakorridoren. *Fehmarn Bält ändrar villkor*. 2025.

Granfelt, Jonas. *Utvecklingsprojekt angående språkutbildningar i främmande språk: Rapport utifrån uppdrag*. 2025.

Magnusson, Erik. "Så kommer genvägen till Europa att förändra Skåne". *Sydsvenskan*, 15 december 2025. <https://www.sydsvenskan.se/ekonomi/sa-kommer-genvagen-till-europa-att-forandra-skane/>.

Region Kronoberg. *Kunskapsunderlag Godstransporter*. Kronoberg, 2024.

Rosén, Christina. "Behov av språkkunskaper på exportföretag". *HumaNetten*, nr 38 (2017): 190–206.

Tysk-Svenska Handelskammaren. "Tyskland befäster topposition för svensk varuhandel". 2025. <https://www.handelskammer.se/nyheter/tyskland-befaster-topposition-svensk-varuhandel>.

Rapportförfattare: Gabriella Schelin

Medförfattare: Marcus Andersson

Future Place Leadership

Mars, 2026

Bilaga: intervjupersoner

Industri / tillverkning

Balco AB
Carl Bechem Scandinavia AB
Fogmaker
Greenpipe
Gunnebo / Kito Crosby
Micropower
Playbox AB
Sundström Safety AB
Volvo CE Braås
WILO Nordic AB

Intervjuerna spänner över företagsledning och kommersiella nyckelroller, bl.a.:

- VD/koncern- eller bolagsledning (inkl. styrelsenivå)
- Operativ ledning (t.ex. COO/operationsansvar)
- Försäljning/export och marknad (t.ex. försäljningschef, exportansvar, sales/marketing manager, sales director)
- Logistik/inköp kopplat till produktionssite (t.ex. inbound logistics/inköp på anläggningsnivå)
- Affärschefsroller med regionalt/marknadsspecifikt ansvar

Handel / distribution

IKEA Älmhult AB
Nyvab

Intervjuerna omfattar roller med fokus på styrning, marknads-/omvärldskoppling och kommersiellt ansvar, bl.a.:

- Företagsledning (t.ex. VD/övergripande ledningsansvar)
- Public affairs/samhällskontakter och externa relationer
- Kommersiella roller kopplade till försäljning och marknadsutveckling
- Verksamhetsnära ansvar kopplat till specialiserad handel/produktområden (t.ex. sortiment/affär)

Besöksnäring

Evedals Camping & Vandrarhem
Getnö Gård AB
Huseby Bruk

Intervjuerna domineras av roller nära ägande och drift/ledning, bl.a.:

- Ägare/delägare
- Verksamhetsledning (t.ex. VD/drifansvar)
- Utvecklingsinriktade roller kopplade till erbjudande, målgrupper och relationer

Energi / infrastruktur / logistik

Remondis Sweden AB

Söderenergi AB

Intervjuerna speglar strategiska och kommersiella nyckelroller, bl.a.:

- Affärsutveckling och marknadsutveckling
- Seniort försäljnings-/marknadsansvar
- Ledning med ansvar för affärsområde eller verksamhetsdel

Offentlig sektor

Region Kronoberg

Intervjuerna omfattar strategiska och analysnära roller, bl.a.:

- Strategisk utveckling och regionalt utvecklingsarbete
- Analys/utredning kopplat till näringsliv, samarbeten och internationella perspektiv

Akademi

Linnéuniversitetet (LNU)

Intervjuerna omfattar både akademiska och internationaliseringsnära roller, bl.a.:

- Forsknings- och lärarbefattningar (t.ex. docent/professor)
- Ämnes- och institutionsanknutna roller (t.ex. språk, samhällsvetenskap, byggd miljö/energi, skog & trä)
- Internationalisering och projektledning

Anonymiserade deltagare

De fyra anonymiserade intervjutillfällena omfattar verksamheter inom handel och distribution, skogsindustri och bioekonomi, industrimaskiner och materialhantering, besöksnäring och destinationsutveckling samt tillverkande industri. Roller och befattningar ligger generellt på lednings- och nyckelpersonsnivå och rör exempelvis ägar- och verksamhetsansvar, affärs- och operativt ansvar samt funktioner kopplade till försörjningskedjan, såsom inköp och inbound logistics.