

Ortsutveckling i Kronobergs län



Region Kronoberg

Innehåll

Sammanfattande statistik	3
Bakgrund, syfte och disposition	4
Teori	6
Den nya ekonomiska geografin.....	6
Varför regionförstoring?	8
Attraktivitet	10
Pendlartyper	11
Kronobergs län i ett interregionalt sammanhang.....	13
Ett glest län med hög inpendling.....	13
Starkast förbindelser med Skåne län.....	14
Beskrivning av orter och strukturer i Kronobergs län	16
Boende- och stråkstruktur i Kronobergs län	16
En stor del av invånarna pendlar till arbetet	18
Pendlingsmönster i Kronobergs län.....	19
Näringslivsstruktur.....	20
Självförsörjningsgrad	22
Sårbarhet.....	23
Demografisk struktur och utbildningsnivå.....	24
Ortskategorier och arbetsmarknader i Kronobergs län.....	25
Ortskategorier i länet	25

Regionalt centrum.....	26
Delregionalt centrum	26
Självförsörjande kommuncentrum.....	26
Uppkopplat kommunalt centrum.....	26
Självförsörjande lokalt centrum	27
Utpendlings- och arbetsort i relation till regionalt-/delregionalt- /kommunalt centrum.....	27
Utpendlingsort i relation till regionalt-/delregionalt-/ kommunalt centrum	27
Sammanfattande reflektioner	28
Arbetsmarknader i Kronobergs län.....	30
Orternas utveckling.....	32
Koncentrerad utveckling.....	32
Ortsutveckling i Kronobergs län (1990-2015).....	32
Befolkningsutveckling under 10-talet i orterna i Kronobergs län.....	34
Nedslag: Befolkningsutveckling i orter med tågstopp 2010-2015	39
Arbetsmarknadens utveckling 2008-2014	41
Utveckling av pendlingsrörelser 2008-2014	45
Rekommendationer från OECD.....	47
Källor	49

Sammanfattande statistik

Kronobergs län har den, i relation till folkmängd, högsta inpendlingen i Sverige. Totalt har antalet in- och utpendlare till- och från Kronobergs län ökat med 87 procent mellan 1993-2014.

Kronobergs län har starkast pendlingsrelationer med Skåne-, Jönköpings-, Kalmar- samt Blekinge län.

Det finns 51 tätorter i länet. Endast två av dem har över 10 000 invånare. Totalt finns det sju orter i länet med över 3 000 invånare.

Ungefär 75 % av länets befolkning bor inom en 20 kilometers radie runt Växjö, Ljungby samt Älmhult.

Ungefär 73 % länets befolkning bor utmed E4:an eller någon av riksvägarna (2,5 kilometers radie). Det mest välbefolkade stråket är det mellan Växjö och Ljungby.

I 41 av orterna i länet pendlar mer än hälften av den sysselsatta befolkningen över en tätortsgräns för att arbeta.

Av de tio starkaste pendlingsrelationerna (mellan tätorter) i länet är åtta av dem i relation till Växjö.

68 % av arbetstillfällena inom vård- och omsorgssektorn är koncentrerad till Växjö, Ljungby eller Älmhult, 73 % av handels-, bygg- och transportsektorn, 89 % av den privata och offentliga tjänstesektorn samt 40 % av tillverkningssektorn.

Det finns elva orter i länet där antalet sysselsatta överstiger antalet invånare i arbetsför ålder.

I 31 av orterna i länet är hälften eller fler av sysselsättningstillfällena koncentrerade till tre eller färre branscher, vilket medför en viss sårbarhet.

Växjö är den största arbetsmarknadsregionen i länet och inkluderar totalt 25 orter från fem olika kommuner.

Mellan 1990-2015 har 16 procent av tätorterna i länet haft befolkningsstillväxt, varav 93 % av tillväxten skett i Växjö, Ljungby och Älmhult. I 16 av orterna har invånarantalet under denna tid minskat med mer än 10 %.

Mellan 2010-2015 ökade befolkningen i 71 % av orterna i länet. Om man exkluderar de som invandrade mellan 2013-2015 ur beräkningen hade dock endast sex orter en befolkningsstillväxt under denna tid; Växjö, Gemla, Grimslöv, Ingelstad, Nöbbele samt Urshult.

Mellan 2008-2014 har antalet anställda som bor i länet ökat i endast fem av orterna. Störst tillväxt har skett i Älmhult och Växjö.

I 27 av orterna i länet uppgick sysselsättningsgraden under 2014 till över 80 %. I sexton av dem var den under 75 %.

Andelen av den sysselsatta befolkningen som pendlar över tätortsgräns för att arbeta ökade i 38 av tätorterna mellan 2008-2014.

Mellan 2008-2014 ökade pendlingen mest mellan Älmhult-Malmö, Växjö-Alvesta, Växjö-Kalmar, Växjö-Tingsryd samt Växjö-Ljungby.

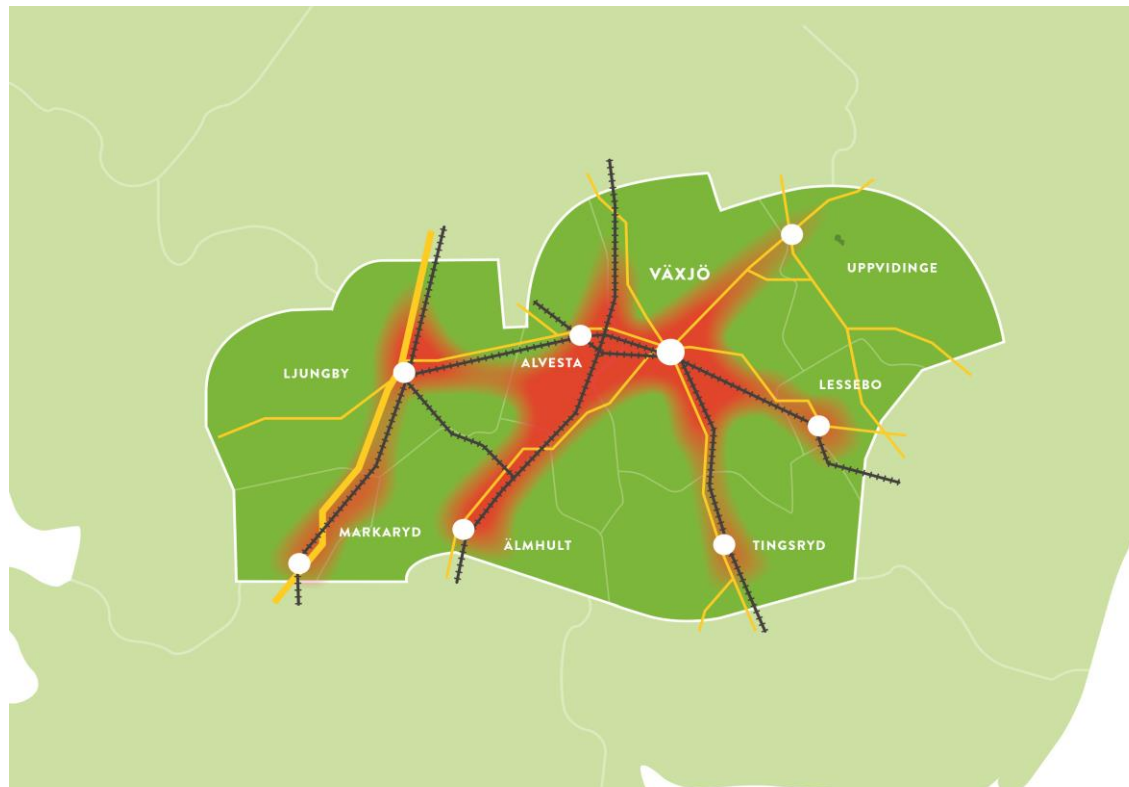
Mellan 2008-2014 minskade pendlingen mest mellan Växjö-Ingelstad, Ljungby-Lagan, Alvesta-Moheda, Ljungby-Ryssby samt Markaryd-Strömsnäsbruk.

Bakgrund, syfte och disposition

Följande rapport har som övergripande syfte att beskriva Kronobergs län ur ett funktionellt perspektiv. Med funktionellt perspektiv menar vi att administrativa gränser är mindre intressanta. Snarare har vi utgått från hur människor faktiskt rör sig för att komma till arbetet, var de väljer att bo och hur företag väljer att lokalisera sig på en viss plats. I särskilt fokus är tätorterna i Kronobergs län.

Anledningen till att vi har valt att studera länet ur ett funktionellt perspektiv är för att de frågor som ingår i regional utveckling inte följer kommun- och länsgränser.

Rapporten är en del av den uppföljningsplan som beslutades av den regionala utvecklingsnämnden under början av 2016. Syftet med uppföljningsplanen är att förtydliga hur analys- och uppföljningsarbetet kan vara ett stöd i genomförandet av regionens styrdokument.



En prioritering i den regionala utvecklingsstrategin för Kronobergs län är att *utveckla platser, orter städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra*. Denna rapport syftar till att utgöra ett kunskapsunderlag till det framtida arbetet med denna prioritering. Exempelvis kan

rapporten vara ett stöd vid utformning av olika kollektivtrafikinsatser, fördelning av projektmedel och företagsstöd.

Ett annat syfte med rapporten har varit att vidareutveckla de resonemang som återfinns i länets trafikförsörjningsprogram som antogs under slutet av 2015. I programmet återfinns en rad olika resonemang och förslag till hur kollektivtrafiken ska bidra till länets utveckling. En central aspekt i programmet är att kollektivtrafiken ska utgå från länets funktionella utform-

ning, b.l.a. genom att främst koncentreras till de stråk som binder samman viktiga målpunkter innan- och utanför länet.

Rapporten är den första i en serie där vi kommer att studera länet ur ett funktionellt perspektiv. Därför har denna rapport ett övergripande

perspektiv och syftar främst till att ge en överblick inom området. Kommande rapporter kommer sedan att ha ett mer fördjupande perspektiv.

För att rapporten ska kunna vara ett stöd i arbetet med att implementera tidigare nämnda strategier och program har vi valt att beskriva och studera ett flertal olika områden som anknyter till dem. Nedanför följer en kort sammanfattning av rapportens innehåll:

I kapitlet *Teori* följer en kortare genomgång av de teorier och modeller som används för att förklara attraktivitet, företagslokaliseringar och människors flyttmönster. Syftet med kapitlet är att ge läsaren en övergripande introduktion till teorier som kan vara ett stöd i tolkningen av de resultat som senare följer i studien.

I kapitlet *Kronobergs län i ett interregionalt sammanhang* följer en redogörelse för den interregionala kontext som länet ingår i. I klarspråk innebär detta att vi redogör för hur människor rör sig mellan Kronobergs län och andra län. Syftet med kapitlet är att visa att länet ingår i ett sammanhang som inte slutar vid länsgränsen.

I kapitlet *Kategorisering av orter och stråk* följer en beskrivning av hur länet ser ut sett till var människor bor och arbetar. Utgångspunkten för beskrivningen är ortsnivån. I detta kapitel har vi även valt att kategorisera de olika orterna och stråken i länet samt att definiera vilka funktionella arbetsmarknader som de bildar. Syftet med kapitlet är dels att, på ett övergripande sätt, beskriva regionens rumsliga struktur och dess funktion, dels att definiera möjligheter och utmaningar för de olika ortskategorierna.

I kapitlet *Orternas utveckling* följer en redovisning av hur de olika orterna i länet har utvecklats under de senaste decennierna och åren. Perspektivet är således både kort- och långsiktigt. I detta kapitel sker ett fördjupande nedslag där vi beskriver och resonerar kring utvecklingen i de orter i länet som under de senaste åren har utrustats med ett tågstopp. Syftet med kapitlet är att binda samman utvecklingen med det teoretiska kapitlet och ortskategoriseringen för att synliggöra olika utmaningar och potentialer i länet.

I det avslutande kapitlet *Rekommendationer från OECD* följer ett urval av rekommendationer, som berör denna rapports innehåll, OECD gav i sin rapport ”Territorial Review SMÅLAND-BLEKINGE”.

Delar av rapportens resultat har föredragits innan publikationen. Föredragningarna har skett i anslutning till den regionala utvecklingsnämnden och Vårforum som arrangerades av Region Kronoberg. Författarna vill passa på att tacka för de synpunkter och förslag som framkommit vid dessa tillfällen.

Statistiken i rapporten är hämtad från Statistiska centralbyrån.

Vid synpunkter och kommentarer, vänligen kontakta robin.rikardsson@kronoberg.se. Kartorna i rapporten är framtagna av Region Kronoberg. De får användas i andra sammanhang om källan anges.

Teori

Den nya ekonomiska geografin

Allt sedan regional utveckling som studie- och politikområde vuxit fram har frågan om var jobben växer fram och hur detta påverkar folk-omflyttningar varit själva kärnan. När skogs- och jordbruket rationaliserades och industrin växte fram skedde en inflyttning från landsbygd till tätorter. Och under senare decennier har vi sett en liknande utveckling där framväxten av tjänstesamhället pådrivit inflyttningen från mindre tätorter och landsbygd till större städer. Och i takt med att transportkostnaderna sjunkit har rörligheten av människor och företag ökat, vilket i klartext inneburit att konkurrensen om inflyttningar och lokaliseringar ökat.

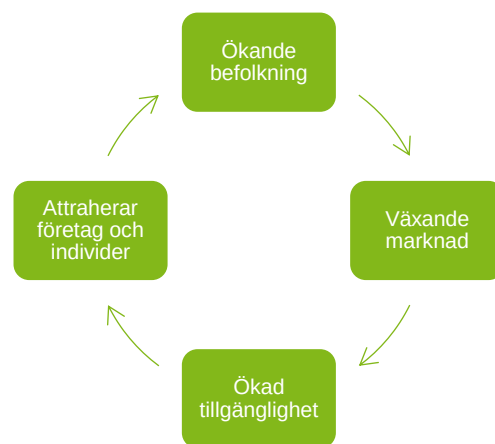
Något paradoxalt har den digitala utvecklingen resulterat i att platsberoendet i praktiken minskat, men ändå har urbaniseringen fortsatt. Mötet mellan människor och närheten till konkurrenter och samarbetspartner har visat sig ha en stor betydelse för företag. I takt med att människor och deras särskilda kunskaper blivit en allt viktigare del i värdeskapandet har en koncentrerings av ekonomin skett till mer tätbefolkade geografier där det är enkelt att komma i kontakt med både kunder och arbetstagare, men även att dra nytta av närvaron av andra företag; ju fler på samma plats desto fler människor i närheten och större möjligheter att nå en god kompetensförsörjning.

Att företagen är i närheten av befolkningskoncentrationer innebär också att möjligheten för kunskapsspridning och nya idéer ökar.

För arbetstagare finns incitament att flytta till geografier med en hög företagskoncentration då det är enklare att finna jobb där. Utvecklingen följer således en självförstärkande spiral, och om företagslokaliseringar förr placerades nära den råvara (skog, malm) som behövdes i produktionen, lokaliseras tjänste- och serviceföretag – som under senare decennier stått för tillväxten – idag till platser där många människor redan bor då dessa är både kunder och själva ”insatsvaran” i värdeskapandet. Med andra ord medför befolkningskoncentrationer en form av stordriftsfördelar för företag som dels är beroende av en stor närmarknad, dels är beroende av högutbildad arbetskraft.

I vanliga fall har koncentrationer en avtagande avkastning (exempelvis finns det en begränsning av hur många granplantor man kan plantera på en yta innan de tränger undan varandra), men när det gäller människor och kunskaper är teorin att detta inte gäller utan mer kunskap genererar ett ökat värdeskapande (genom nya idéer och innovationer) som i sin tur attraherar fler människor och företag.

Resonemangen ovan är något grovhuggna, främst för att belysa anledningen till varför urbaniseringen är stark och konstant i Sverige. Det finns förstås faktorer som driver fram verksamheter och flyttningar



Förenklad modell över den nya ekonomiska geografin

även till platser utanför städer. Ytstora verksamheter, exempelvis industrier, är i regel placerade utanför tätbefolkade geografier där markpriserna är billigare. Varuproducerande verksamheter, med varor som går att transportera över stora areal, är i viss mån inte heller lika beroende av ett stort befolkningsunderlag i den direkta närheten utan kunderna kan finnas långt borta. Snarare finns det incitament för företag inom varuproduktion att lokalisera sig nära företag inom samma bransch då detta ger skalfördelar och samarbetsmöjligheter mellan olika leverantörer och tillgång till branschspecifik kompetens.

En del saker är dessutom omöjliga att flytta, exempelvis gruvor och skogar, vilket resulterar i att en del lokaliseringar alltid kommer att finnas bortom större befolkningskoncentrationer. Till denna kategori tillhör även turistnäringen som i stor utsträckning är beroende av platsbundna egenskaper inom olika geografier, exempelvis särskilda natur- eller kulturmiljöer.

Ovan resonemang är en övergripande sammanfattning av den skolbildning som kallas för *Den nya ekonomiska geografien*. Inom denna skola försöker man förstå varför vissa företag och människor lokaliserar sig till vissa platser och inte andra. Att städer växer beror enligt denna skola på en sorts självförstärkande spiral som under senare decennier blivit allt starkare i takt med att tjänste- och servicesamhället vuxit fram.

Men oavsett om det gäller täta eller glesa geografier betonar skolan att utbudet av kompetens är en avgörande faktor vid företagslokaliseringar, och här konkurrerar glesare geografier genom att erbjuda en hög grad av specialiserad kompetens, exempelvis inom tillverkning. I den meningen fungerar företagskoncentrationer och ett visst kompetensutbud som ett klister i en global värld där man idag kan transportera både

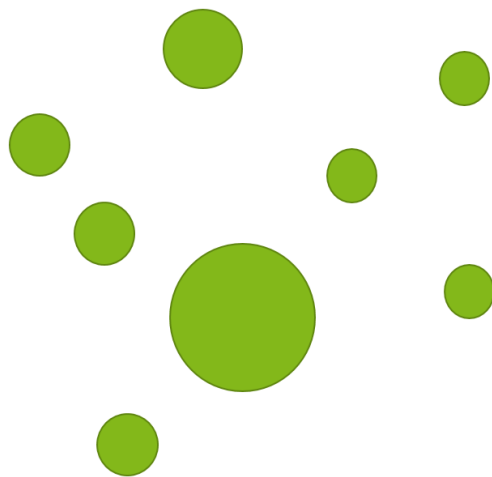
varor och människor över stora områden till förhållandevis låga transportkostnader.

Att kommuner i Sverige med stor varuproduktion i regel haft en svagare utveckling under senare decennier beror främst på att de lägre transportkostnaderna möjliggjort outsourcing. Men även den ökande graden av automatisering har pådrivit att antalet sysselsättningstillfällen i dessa geografier generellt sett minskat.

Varför regionförstoring?

Begreppet regionförstoring är ofta förekommande i diskussionen om regional utveckling. Begreppet har en rad olika positiva associationer; sysselsättningsstillväxt, befolkningstillväxt, attraktivitet och så vidare.

Men även vissa negativa associationer hör till begreppet; ökad restid, större miljöbelastning och så vidare. Men varför är regionförstoring något eftersträvänsvärt?

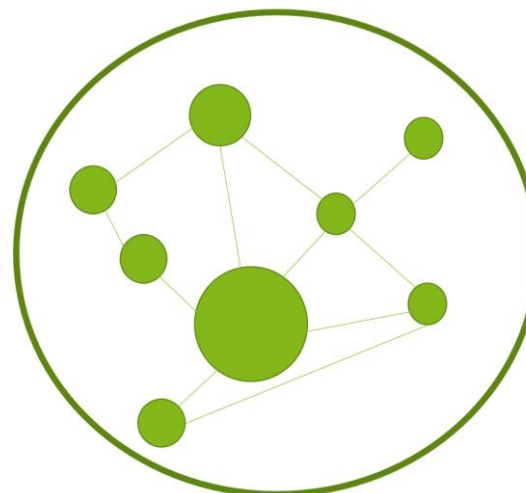


Ikke-funktionell arbetsmarknadsregion

De två modellerna på denna sida syftar till att, på ett väldigt enkelt sätt, påvisa fördelarna med en regionförstoring. Den första modellen visar en region som inte är funktionell, utan där delarna är självständiga. Rent hypotetiskt kan man tänka sig att det inte finns några vägar mellan dem. Det negativa med denna typ av region är att delarna inte kan dra nytta av varandras utbud och tjänster. Respektive del blir dessutom väldigt sårbar för nedgångar. Om jobben inom en del skulle försvinna är det enda alternativet att flytta till en annan del för att få arbete.

Den andra modellen visar däremot en funktionell region. Här kan vi tänka oss att en regionförstoring har skett som en följd av att vägar har anlagts mellan de olika delarna.

Fördelarna med att delarna nu är ihopkopplade är flera. Exempelvis



Funktionell arbetsmarknadsregion

kan invånarna i de olika delarna söka jobb och arbeta i andra delar än den där de bor. Arbetsgivarna kan å sin sida hitta personal som bor i en annan del än där företaget är lokaliserat.

Invånarna kan även dra nytta av det utbud som finns i de andra delarna vilket gör att alla delar inte behöver ha samma utbud utan kan specialisera sig att satsa på den delen de gör bäst efter de givna förutsättningarna.

En stor fördel med den sammankopplade regionen är att sårbarheten för respektive del minskar. Det viktiga i sammanhanget är att antalet arbeten inom regionen totalt sett ökar, då möjligheten att röra sig mellan delarna minskar behovet av att ett arbete ska finnas inom en specifik del. Ju större region, desto lägre sårbarhet.

De tre främsta drivkrafterna bakom en regionförstoring är:

Mental regionförstoring. Fler individer är idag beredda att resa längre för att arbeta. Genom att vidga den mentala kartan ökar antalet tillgängliga arbeten.

Infrastruktursatsningar. Förbättrad kollektivtrafik, bättre vägar och järnvägar har minskat resetiderna.

Förändrad arbetsmarknad. En ökad rörlighet på arbetsmarknaden, genom fler bemanningsjobb och tidsbegränsade anställningar, har bidragit till en ökad pendling då det blir svårt att anpassa boende efter arbetets lokalisering. Inom denna kategori kan även den ökade sysselsättnings-tillväxten i städer inplaceras. Denna har tillsammans med minskat antal arbeten i mindre kommuner resulterat i en ökad inpendling till större tillväxtmotorer.

Attraktivitet

Den ökade konkurrensen mellan regioner har bidragit till att allt fler regioner och kommuner arbetar aktivt med att marknadsföra sig själva som attraktiva boendemiljöer.

Att attrahera människor till att bo på platsen är en förutsättning för att kommunen ska få ett tillräckligt stort skatteunderlag och att försäkra att företagen har fortsatt tillgång på den kompetens de behöver för att bedriva verksamhet. Om kommunen inte är attraktiv finns risk att skatteunderlaget minskar och att företag avvecklar eller minskar verksamheten och en ond spiral inleds.

Men vad är då attraktivt för en inflyttare? En grundförutsättning för att människor ska överväga att flytta till en plats är att där finns möjlighet till att få ett arbete eller en försörjning i form av studier. Här är det dock viktigt att poängtera att arbetena inte behöver finnas i den potentiella boendekommunen, utan tillgången till arbete är vad som är viktigt – arbetsmarknaden kan lika gärna finnas i en intilliggande kommun, så länge kommunikationerna dit är tillräckligt bra för att möjliggöra pendling.

Utöver försörjningsmöjligheter behöver en plats erbjuda potentiella inflyttare en rad olika saker för att de ska uppfatta platsen som attraktiv. Helheten av de olika delarna en plats erbjuder kan beskrivas som den erbjudna livsmiljön. En livsmiljö består av fysiska dimensioner, så

som platsens arkitektur och naturmiljöer, men också av sociala och kulturella faktorer som känslan av trygghet, sammanhållning, tolerans och öppenhet hos befolkningen som bor på platsen.

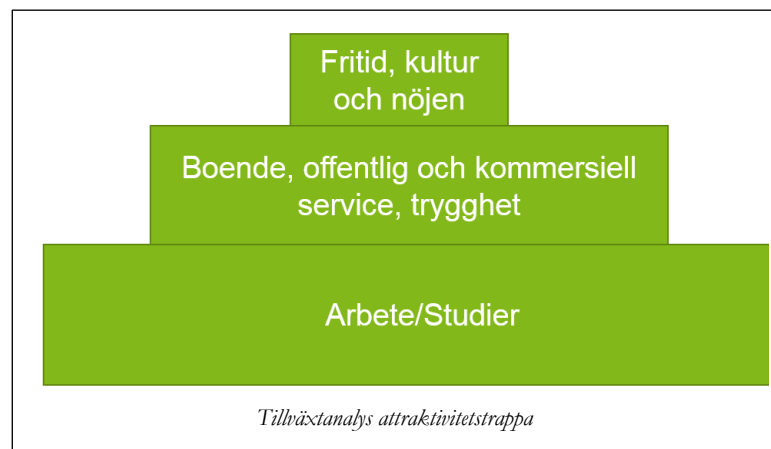
Inte minst omfattar attraktiva livsmiljöer olika boendalternativ. Tillgång till vackra boendemiljöer stärker en plats attraktivitet. Boende vid vatten, eller nära tillgång till kollektivtrafik och service är typiska egenskaper som förknippas med ett attraktivt boende. Enligt studier som följt olika flyttgenerationer har boendet kommit att tillmätas allt större betydelse av flyttarna. En bostad som motsvarar flyttarens preferenser

sett till storlek, pris och placering är därför av stor betydelse ur ett attraktivitetsperspektiv.

Utöver boende- arbetsmöjligheter är ett tillfredsställande serviceutbud något som bör finnas på en plats för att den ska anses attraktiv. Med service avses här både offentlig- och privat sådan. En viktig anmärkning här är att serviceutbudet i viss utsträckning är platsbundet. Sådan service som kan definieras som "vardaglig" bör

helt enkelt inte ligga allt för långt från hemmet.

Det är inte helt enkelt att avgränsa vad som är platsbundna egenskaper, alltså sådant som bör finnas på en plats, eller vad som endast behöver vara tillgängligt att nå inom rimlig tidsåtgång. En måttstock som kan användas är att utgå från vad som i regel är "sällanköp" och "vardagsköp" i människors liv. För att en plats ska vara attraktiv att bo på är ett



rimligt antagande att ett grundläggande serviceutbud är viktigare än ”det lilla extra”.

En god kvalitet på det grundläggande serviceutbudet är förmodligen i flera fall viktigare än ett stort handels- och nöjesutbud, som istället kan nås genom goda kommunikationer.

En plats attraktivitet är även beroende av hur det sociala kapitalet på platsen ser ut. Att definiera socialt kapital, eller mäta det, är svårt. En vanlig definition är dock att socialt kapital inkluderar att människor litat på varandra och känner trygghet. Tillgång till mötesplatser och en stark civil sektor utgör i detta sammanhang viktiga faktorer. Det är när människor möts och samverkar som tillit uppstår. I den meningen utgör ett rikt föreningsliv grund för ett starkt socialt kapital. Föreningar bidrar även till att ett stort utbud av olika aktiviteter finns att tillgå på platsen.

Slutligen är en plats attraktivitet beroende av den kollektiva föreställning som finns om platsen. En del platser är behäftade med ett dåligt rykte, andra av ett gott sådant. Exempelvis är det lätt att platser som växer hamnar i en positiv spiral – fler människor innebär större skatteunderlag som frigör kapital för utvecklingsinsatser som i sin tur skapar en känsla av utveckling och framåtskridande. Motsatt gäller att platser med en negativ befolkningsutveckling kan hamna i en negativ spiral, där det minskade befolkningsunderlaget leder till neddragningar och en känsla av tillbakagång.

Pendlartyper

I tidigare studier har man identifierat olika pendlare beroende på om de pendlar frivilligt eller av nödvändighet. Beroende på vilka det är som börjar pendla kan en ökad rörlighet vara mer eller mindre positiv, eller mer eller mindre varaktig. I modellen nedanför redovisas de olika pendlartyperna.

	Ofrivillig pendlare	Frivillig pendlare
Jobbmotiv	Har tvingats till att börja pendla för att arbetet i hemorten försvunnit.	Har valt att börja pendla för att få ett bättre jobb än vad som finns på hemorten.
Boendemotiv	Arbetar i en ort där denne egentligen vill bo men inte har råd att flytta till.	Väljer att pendla för att få bo i en boendemiljö där denne (av olika anledningar) trivs men där det aktuella arbetet inte finns.

SKL:S pendlartyper

En frivillig pendlare kan pendla med anledning av att resan stärker möjligheterna till att göra karriär. Genom att resa når denna pendlare en arbetsmarknad som erbjuder ett arbete med hög lön och uppgifter som ligger i linje med personens utbildning och yrkeskunskaper. I dessa fall finns ofta inte arbetet denne pendlar till representerat i hemkommunen, åtminstone inte med samma villkor eller med samma anställningsmöjligheter. I detta fall motiveras pendlingen ur ett karriärspektiv.

En annan typ av frivillig pendlare har valt att pendla för att kunna äga en viss form av boende. Detta boende kanske inte finns där personen faktiskt arbetar, eller vill personen helt enkelt bo där den gör för att där finns den sociala kretsen och andra förmåner denne värderar som mer betydelsefulla än att bo i samma kommun som denne arbetar. Exempelvis kanske skolan eller naturmiljöerna är bättre där personen bor än där den arbetar. Denna pendlartyp omfattar även personer som frivilligt väljer att bo utanför städer för att där finns billigare bostäder.

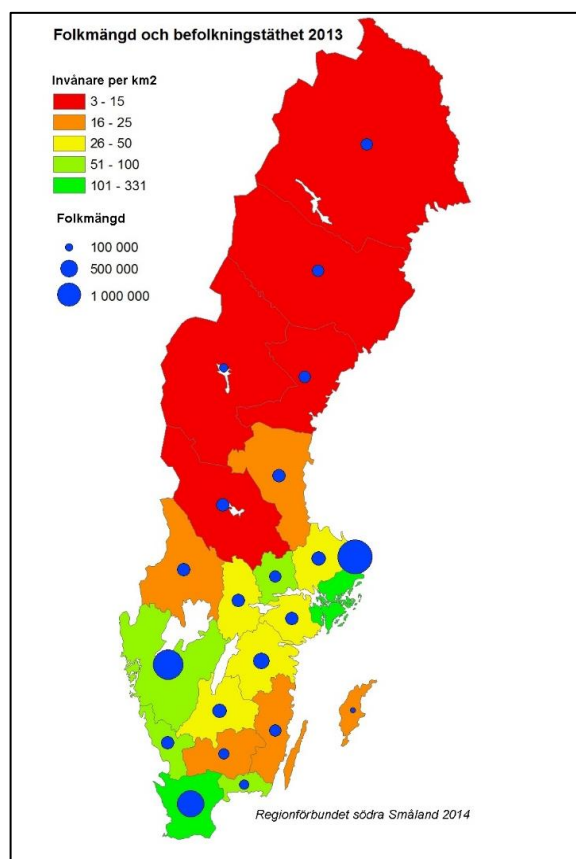
Det finns två pendlartyper som är ”ofrivilliga”. Den första ofrivilliga pendlaren är en person som har blivit av med sitt arbete i hemkommunen och som inte hittar något nytt där utan tvingas att pendla till en annan kommun. Egentligen vill personen bo i den kommun som denne pendlar till, eller hitta ett jobb i sin boendekommun. Ett antagande är att denna pendlartyp över tid inte kommer att fortsätta att pendla, utan förmodligen flytta om denne inte hittar ett nytt arbete i hemkommunen.

Den andre ofrivilliga pendlartypen har ett arbete i en kommun som denne inte har råd att flytta till, trots att personen vill göra det. Men bostadspriserna i arbetskommunen är för höga och en försäljning av nuvarande bostad skulle ge för lite pengar för att kunna köpa ett boende i arbetskommunen. Personen är med andra ord ofrivilligt inlåst på bostadsmarknaden.

Kronobergs län i ett interregionalt sammanhang

Ett glest län med hög inpendling

Kronobergs län har tillsammans med Kalmar- och Gotlands län en gles befolkningsstruktur i jämförelse med övriga län i de södra delarna av Sverige. Befolkningstätheten i Kronobergs län uppgår till 22,7 invånare per kvadratkilometer, vilket är något under riksgenomsnittet som ligger på 24,2. Att riket har en låg befolkningstäthet beror främst på det ytstora men befolkningsglesa Norrland. I Jämtlands- och Norrbottens län bor det endast 2,6 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med Skåne

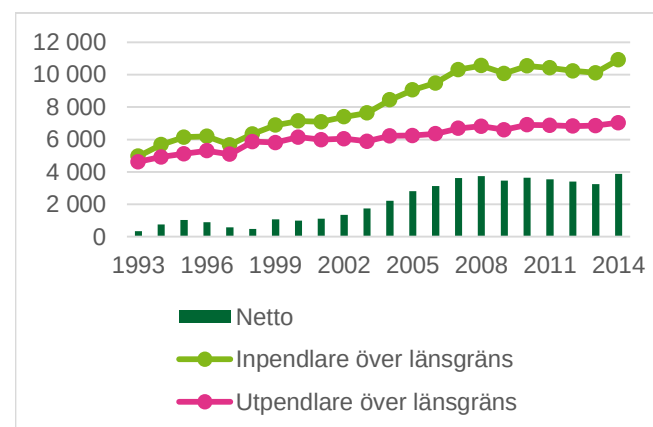


län där nivån uppgår till 119 invånare per kvadratkilometer. I Stockholms län uppgår nivån till över 300 invånare per kvadratkilometer.

De stora regionala skillnaderna sett till täthet innebär förstås radikalt skilda förutsättningar när det gäller möjligheterna till regionförstoring och kollektivtrafikinsatser. I stora delar av de glesare geografierna är möjligheterna att uppnå rimliga restider med en viss nivå av kostnadseffektivitet i flera fall begränsade.

Kronobergs län har ett positivt pendlingsnetto som uppgår till nästan 3 900 personer. I relation till folkmängden har länet den högsta inpendlingen av samtliga län i Sverige.

Att länet angränsar till fem andra län är förstås en delförklaring



In- och utpendlare till och från Kronobergs län 1993-2014

till den höga inpendlingen, men även att länets arbetsmarknad haft en god återhämtningsförmåga sedan nittioalet och att en, i jämförelse med flera andra län, hög andel av arbetena finns inom den privata sektorn som är mer pendlingsintensiv än den offentliga.

Att arbetsmarknaden i allt högre utsträckning sträcker sig över länsgränser blir tydligt när vi ser till hur pendlingen mellan regioner utvecklats de senaste decennierna. Mellan 1993-2014 har in- och utpendlingen till och från Kronobergs län ökat med 87 procent.

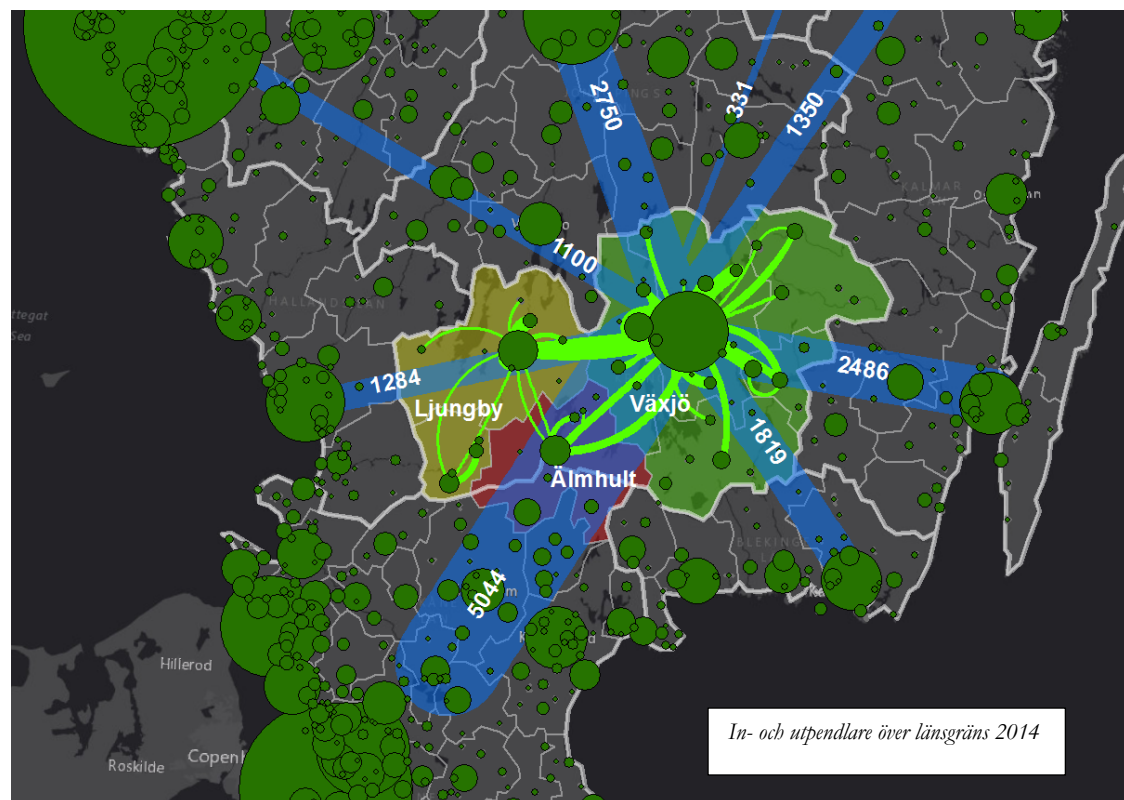
Starkast förbindelser med Skåne län

Kronobergs län har starkast förbindelser med Skåne län. Av de totala pendlingsrörelserna till och från länet sker drygt 30 procent i relation till Skåne. Sedan nittiotalet har antalet pendlingsrörelser mellan länen mer än fördubblats. Totalt har antalet pendlare mellan de båda länen ökat med drygt 3000 personer mellan 1993-2014. I relation till Skåne län har Kronobergs län ett positivt pendlingsnetto på 2600 personer.

Det län som Kronoberg har näst starkast förbindelser med är Jönköpings län. Drygt 16 procent av pendlingsrörelserna till och från Kronobergs län sker i relation till Jönköpings län. Mellan 1993-2014 har antalet pendlare mellan länen ökat med drygt 60 procent, vilket innebär något över 1000 personer. I relation till Jönkö-

pings län har Kronobergs län ett positivt pendlingsnetto på strax över 200 personer.

Kalmar län har den tredje starkaste pendlingsrelationen till Kronobergs län. Relationen utgör 14 procent av den totala in- och utpendlingen till och från Kronobergs län. Mellan 1990-2014 har antalet pendlare mellan länen ökat med drygt 1 200 personer, vilket innebär nästan en fördubbling. I relation till Kalmar län har Kronobergs län ett positivt pendlingsnetto på 783 personer.



Den fjärde starkaste pendlingsrelationen till länet är Blekinge län. Av de totala pendlingsrörelserna till och från länet utgör pendlingen till Blekinge 10 procent av dem. Antalet pendlare mellan de båda länen har mellan 1993-2014 ökat med 762 personer, nästan 75 procent. Även i denna relation har Kronobergs län ett positivt pendlingsnetto, som uppgår till 550 personer.

Efter nämnda fyra län minskar pendlingsintensiteten till ett enskilt län relativt drastiskt. Pendlingen till och från Hallands län, trots att det är ett grannlän, är relativt begränsad, även om den har ökat med drygt 500 personer mellan 1990-2013. Dock är pendlingsrelationen mellan Kronobergs- och Stockholms län starkare., och nästan 10 procent av samtliga pendlingsrörelser till och från länet sker i relation till Stockholms- eller Västra Götalands län.

Beskrivning av orter och strukturer i Kronobergs län

Boende- och stråkstruktur i Kronobergs län

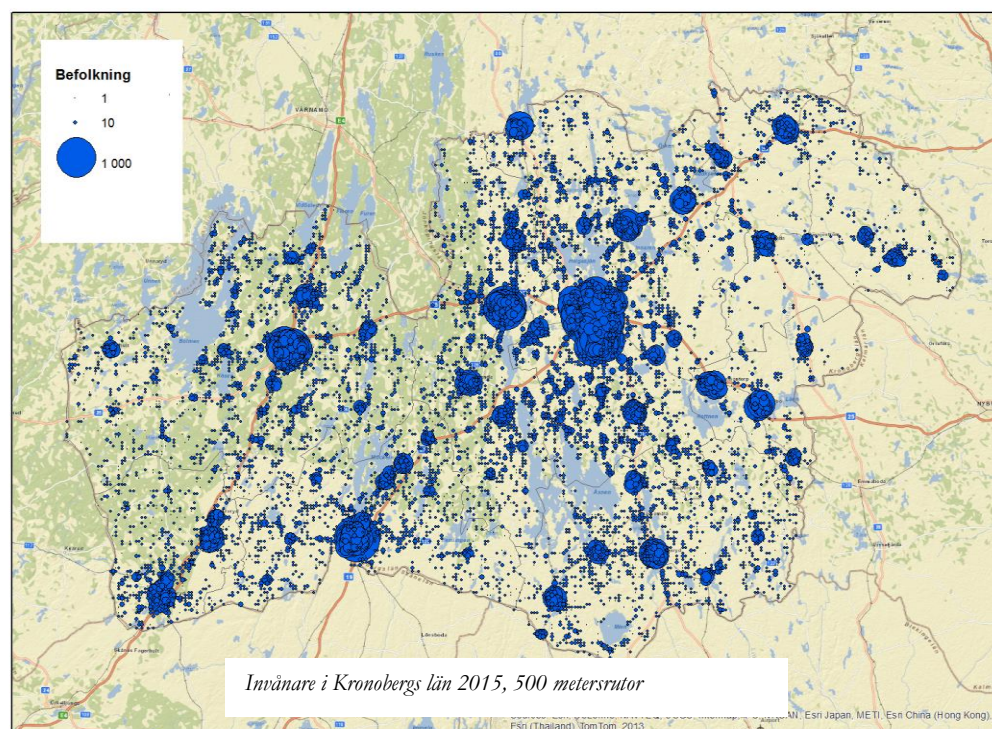
Det bor drygt 191 000 personer i Kronobergs län och sedan början av 00-talet har antalet invånare successivt ökat. Drygt var femte invånare i länet bor utanför en tätort. Av befolkningen som bor i en tätort bor nästan hälften i en tätort som har under 10 000 invånare.

Det finns 51 tätorter i länet¹. Endast två av dem, Ljungby och Växjö, har över 10 000 invånare. Älmhult, som är den tredje största tätorten i länet, har 9 400 invånare och Alvesta, som är den fjärde största orten i länet, har 8 600 invånare. Efter Alvesta blir orterna snabbt mindre. Markaryd som är den fjärde största orten i länet har 4 000 invånare. Sedan följer Tingsryd och Hovmantorp som har strax över 3 000 invånare. Med andra ord finns det totalt sju orter i länet med över 3 000 invånare.

Växjö tätort, med nästan 64 000 invånare, är sydöstra Sveriges största tätort och den enda staden i regionen som har över 50 000 invånare. Av befolkningen i Kronobergs län bor 52 % inom en radie av 20 kilometer runt Växjö. Sammanlagt bor 75 % av länets befolkning inom två mil från någon av de tre största orterna i länet.

I omlandet – två mils radie exklusive befolkningen i tätorterna – runt de tre största tätorterna bor det 52 500 personer. I Växjö närområde bor det 35 500 invånare, i Älmhults 7 100 och i Ljungbys 9 900.

Att notera till ovan statistik är att om man drar en två mils radie runt Älmhult inkluderas även delar av norra Skåne. Tyvärr har vi i denna rapport inte haft tillgång till denna statistik, vilket gör att invånarantalet i Älmhults omland un-

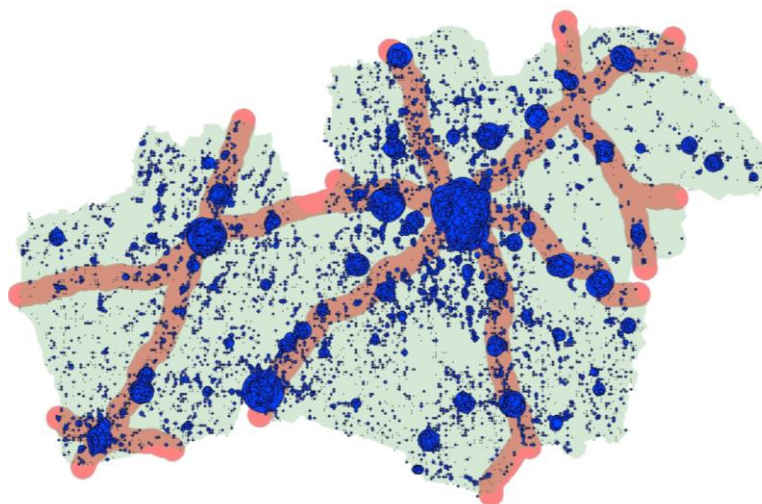


derskattas något.

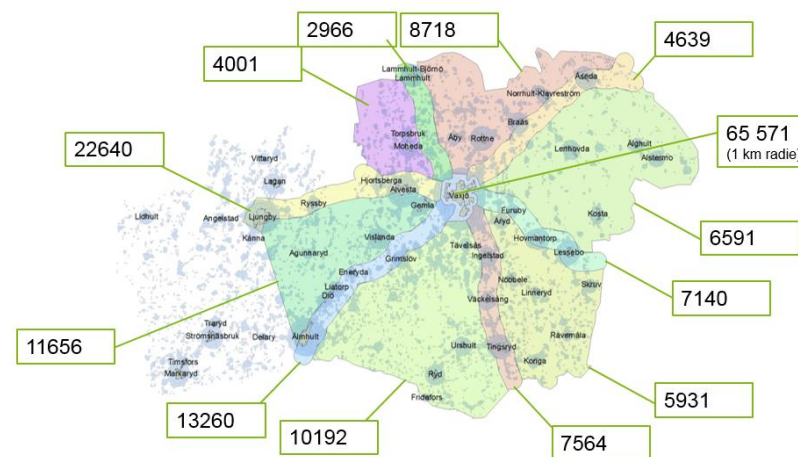
¹ I denna rapport har vi slagit samman Björnö med Lammhult.

Av befolkningen i länet bor 73 % procent utmed de större vägarna, det vill säga E4:an och riksvägarna som finns inom länet. Detta är vad som brukar benämnas som "stråk". För att klassas som att bo i ett stråk krävs, enligt definitionen i denna rapport, att man bor inom 2,5 kilometer från de större vägarna i länet. Att människor bor i stråken innebär helt enkelt att de bor nära de vägar som sammanknyter orter med varandra.

Om man räknar bort Växjö tätort ur stråkstatistiken framkommer att nästan 60 % av befolkningen som bor utanför Växjö tätort bor inom något av stråken i länet. En stor andel av den övriga befolkningen bor i direkt anslutning till stråken. Utökar man radien för respektive stråk faller en stor del av befolkningen inom dessa. I den meningen är 2,5 km sträcka som definition för ett stråk en relativt snäv definition. Anledningen till att vi har valt den definitionen är att detta är en sträcka de flesta har möjlighet att transportera sig utan att använda bil.



Stråk i Kronobergs län



Stråk och invånarantal i Kronobergs län 2015

Vid en nedbrytning av stråken framkommer att det är relativt stora skillnader i hur befolkade de är. Siffrorna i kartan ovan exkluderar Växjö tätort. De mest välbefolkade stråken är de mellan de tre största orterna i länet, vilket inte är förvånande då tätorterna Ljungby och Älmhult räknas in i statistiken.

Stråken som går norr om Växjö är relativt glest befolkade jämfört med övriga de övriga stråken i länet. I öst och sydöst bor något fler invånare i stråken och kilarna. Både mot Lessebo och mot Tingsryd bor det drygt 7 000 invånare utmed stråken.

I de västra delarna av länet, som i ovan karta inte ingår i någon kil, bor det drygt 20 000 personer.

En stor del av invånarna pendlar till arbetet

En stor del av länets befolkning pendlar över en tätortsgräns för att ta sig till arbetet. I 41 av orterna i länet pendlar mer än hälften av den sysselsatta befolkningen till en annan ort för att arbeta. I 26 av orterna arbetspendlar mer än var fjärde sysselsatt. I tio av orterna i länet arbetspendlar under hälften av den sysselsatta befolkningen.

Utpendlingen är som högst i de orter som ligger relativt nära någon av de större orterna i länet. Runt Växjö tätort återfinns flertalet orter där mer än tre fjärdedelar pendlar över tätortsgräns för att arbeta. En liknande struktur syns även runt Ljungby och Älmhult, om än i något mindre skala.

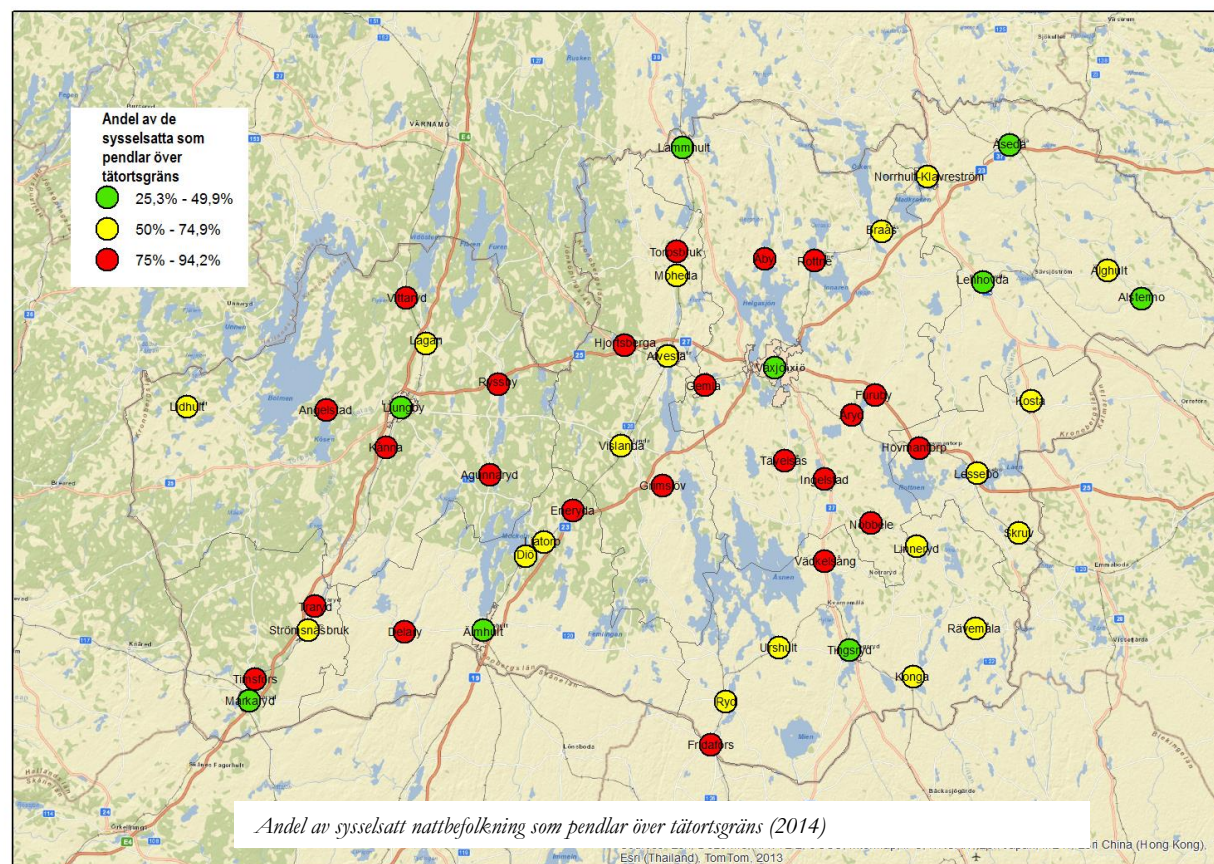
De orter där mindre än hälften av befolkningen pendlar har i regel, i förhållande till invånarantalet, en stor egen arbetsmarknad.

Drygt 49 procent av den sysselsatta nattbefolkningen i länet pendlar över en tätortsgräns för att arbeta. Över kommungräns pendlar 21,3 procent för att arbeta, varav 23 procent av männen och 19 procent av kvinnorna.

Att män pendlar mer än kvinnor beror bland annat på att de i högre utsträckning än kvinnor arbetar inom den privata sektorn som är mer specialiserad och pendlingsintensiv än den offentliga sektorn.

En annan faktor som påverkar pendlingsintensiteten är utbildnings-

nivån. Endast 17,5 procent av de med förgymnasial utbildning pendlar över kommungräns, vilket kan jämföras med 24,1 procent av de med eftergymnasial utbildning.



Pendlingsmönster i Kronobergs län

De generella pendlingsrörelserna i länet följer ett förhållandevis tydligt mönster. Orter med en större arbetsmarknad förser omlandet med arbetstillfällen vilket genererar arbetsresor mellan orterna. Ju större arbetsmarknad orten har, desto större är omlandet som drar nytta av den. Dock är detta inte alltid fallet. I vissa fall är utpendlingen från de större orterna till de mindre relativt stor om där finns en eller flera större arbetsplatser.

Linjerna på kartan visar de 30 största pendlingsrelationerna för tätorterna i Kronobergs län. Färgläggningen av linjerna markerar relationernas ranking utifrån hur många som reser mellan tätorterna. Rödmarkerade linjer innebär plats 1-10, gulmarkerade plats 11-20 och grönmarkerade plats 21-30.

Flera av de största relationerna i länet sker över kommungräns, främst när det gäller relationer till Växjö.

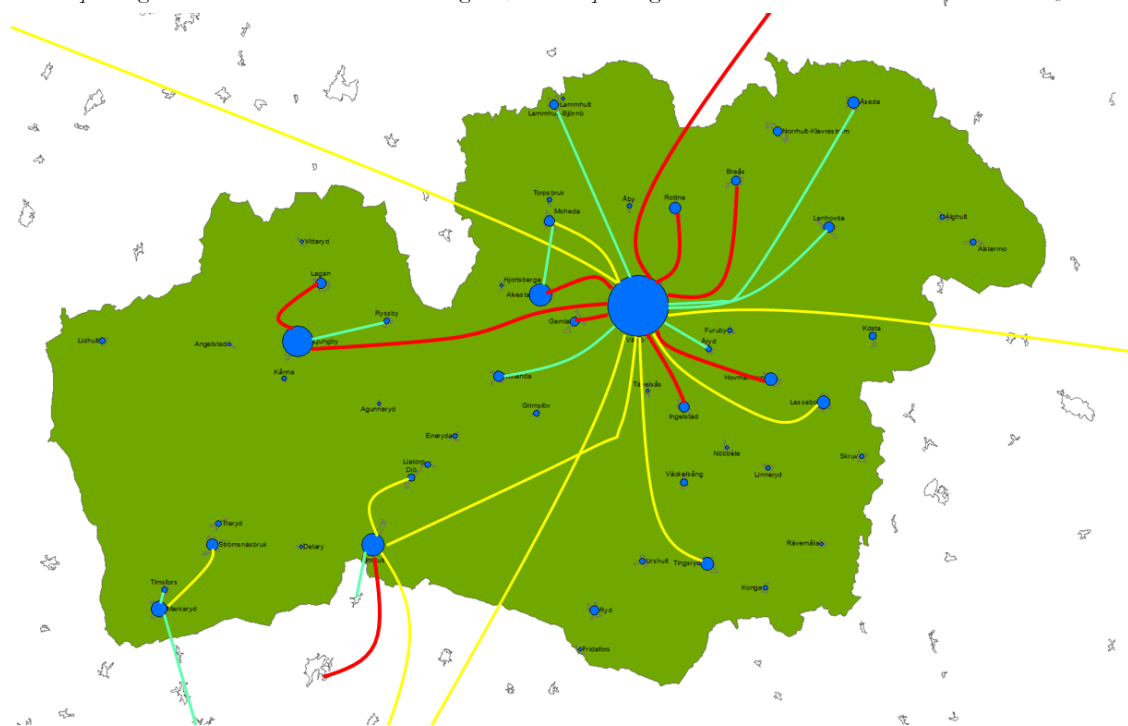
Pendlingsrörelserna till och från Kronobergs län är till stora delar koncentrerade runt Växjö. Av de 30 största pendlingsrelationerna, mellan tätorter innan- och utanför länet, ingår Växjö i 20 av dem. Av de som pendlar över en kommungräns inom länet för att arbeta gör 80 procent

av dem det i relation till Växjö kommun.

Bilden blir en annan om vi istället ser till den utomregionala in- och utpendlingen. Av all länsöverskridande inpendling till länet sker 37 procent i relation till Växjö och 18 procent i relation till Älmhult. Markaryd och Ljungby står för ungefär 10 procent vardera av inpendlingen till länet. Sex av de

tre-tio starkaste pendlingsrelationerna i länet sker till en ort utanför länet. Älmhult och Markaryd står för tre av dem och Växjö för tre.

De 30 största pendlingsrelationerna mellan tätorter i Kronobergs län, in- och utpendling, 2014.



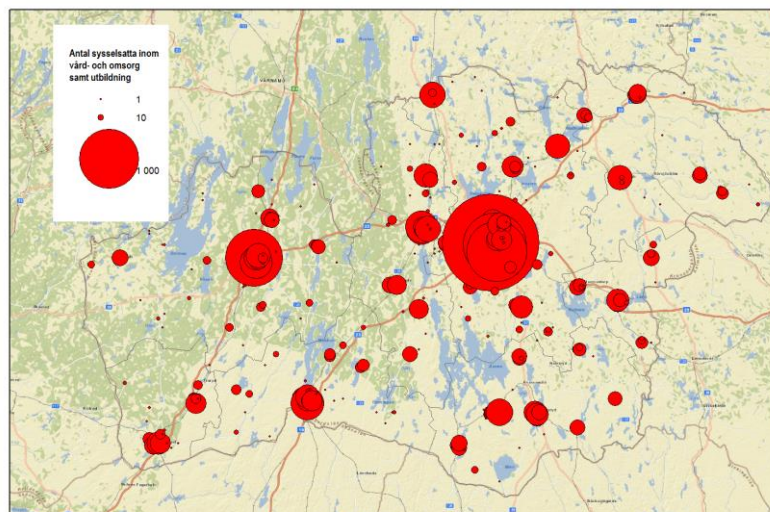
Näringslivsstruktur

Näringslivsstrukturen har en tydlig geografisk koppling. Alla branscher finns inte

överallt utan tenderar att lokaliseras på vissa platser. En vattendelare är de branscher som är beroende av en stor närmarknad i form av ett stort befolkningsunderlag och de som inte är det. I följande redovisning använder vi oss

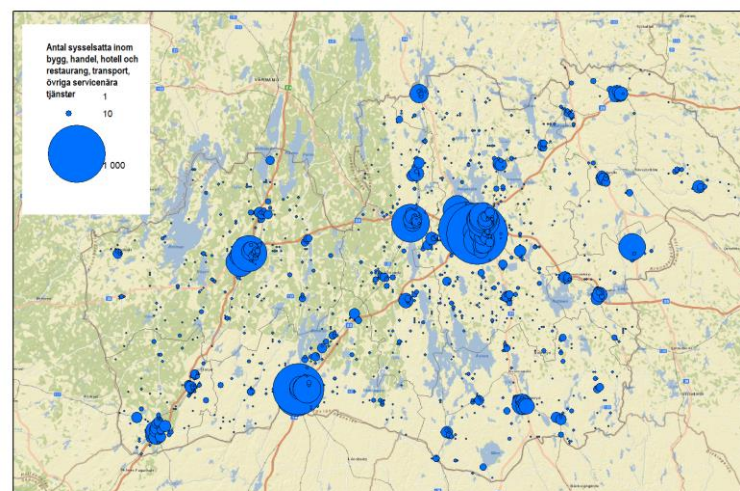
av måttet ”koncentreringsgrad”, som i sammanhanget innebär hur stor andel av alla arbetstillfällen inom en viss sektor som är lokaliserade inom en mils radie i förhållande till Växjö, Ljungby eller Älmhult

Vård- och omsorgssektorn är förhållandevis specialiserad till Växjö och Ljungby i och med att sjukhusen är förlagda dit. Men det är ändå en relativt god geografisk spridning på arbetstillfällen inom sektorn i länet. Ett flertal medelstora arbetsplatser finns även i de mer glest befolkade delarna av länet. Detta beror främst på att alla kommuner har en relativt omfattande verksamhet inom vård- och omsorg. Koncentreringsgraden inom denna sektor uppgår till 68 %.



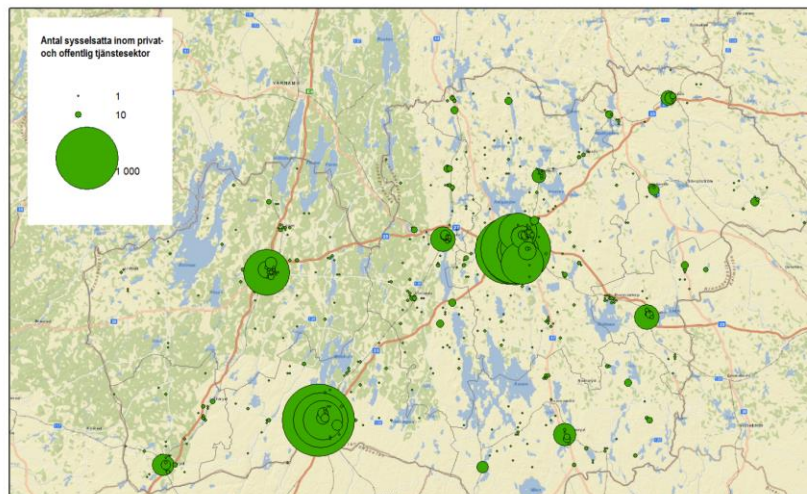
Sysselsatt dagbefolkning (20-64 år) inom vård- och omsorg 2014

En liknande struktur gäller även för arbetstillfällen inom hushållsnära tjänster, byggverksamhet, transport, handel och turism. Det finns en specialisering av sektorn till de större orterna i regionen, men samtidigt en relativt stor geografisk spridning. Dock är arbetsplatserna utanför de större tätorterna inom denna sektor oftast, med vissa undantag, något mindre. Koncentreringsgraden inom denna sektor uppgår till 73 %.



Sysselsatt dagbefolkning (20-64 år) inom service m.m. 2014

Inom den privata- och offentliga tjänstesektorn är koncentrationen till de tre största orterna i länet tydlig. Särskilt stor är sektorn i Växjö- och Älmhults tätort. Av samtliga sektorer är denna den mest geografiskt koncentrerade. Endast ett fåtal mindre arbetsställen inom sektorn finns utanför de större orterna. Koncentreringsgraden inom denna sektor uppgår till 89 %.



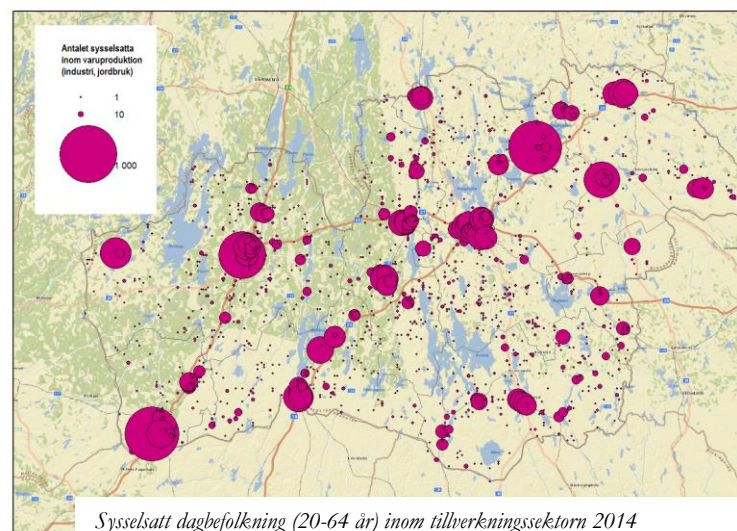
Sysselsatt dagbefolkning (20-64 år) inom privata- och offentliga tjänstesektorn 2014

Tillverkningssektorn har däremot en mycket stor geografisk spridning och det finns flera olika geografiska koncentrationer inom länet i denna sektor. En skillnad jämfört med övriga sektorer är att även större arbetsställen inom sektorn återfinns i de mer glesa delarna av länet. Koncentreringsgraden inom denna sektor uppgår till 40 %.

Näringslivsstrukturens geografiska utformning är en viktig utgångspunkt vid studiet av orters och områdens utveckling. Ett grundläggande samband inom regional utveckling är att där arbeten finns och växer fram finns även människor. Utan försörjningsmöjligheter är det svårt att attrahera invånare till en plats. Ur ett regionalt perspektiv är det dock viktigt att belysa att det är tillgänglighet till arbeten som är det viktiga, och utmaningen är att antalet arbeten totalt inom regionen

ökar eller blir kvar på en rimlig nivå i förhållande till folkmängden, för människor kan, vid en god tillgänglighet, dra nytta av de arbeten som växer fram i andra orter inom regionen.

Med en god tillgänglighet inom regionen följer en minskad sårbarhet. Om en näring minskar, och därmed antalet arbetstillfällen inom en viss del av geografin, kanske de ökar inom en annan näring som finns i en annan del av geografin.



Sysselsatt dagbefolkning (20-64 år) inom tillverkningssektorn 2014

Självförsörjningsgrad

Ett mått på hur beroende en ort är av andra orters arbetsmarknader är "teoretisk självförsörjningsgrad". Med teoretisk självförsörjningsgrad studerar man antalet tillgängliga arbeten på orten jämfört med hur många som bor i orten och som är i arbetsför ålder och därmed i teorin kan bemanna arbetena.

Om antalet arbeten i orten överstiger antalet invånare som kan ta arbetena innebär det att hela den arbetsföra befolkningen i orten skulle kunna bo och arbeta på samma ställe.

I orter med hög självförsörjningsgrad behöver befolkningen *i teorin* inte pendla för att arbeta. Vidare så är dessa orter ofta beroende av inpendling utifrån för att klara kompetensförsörjningen.

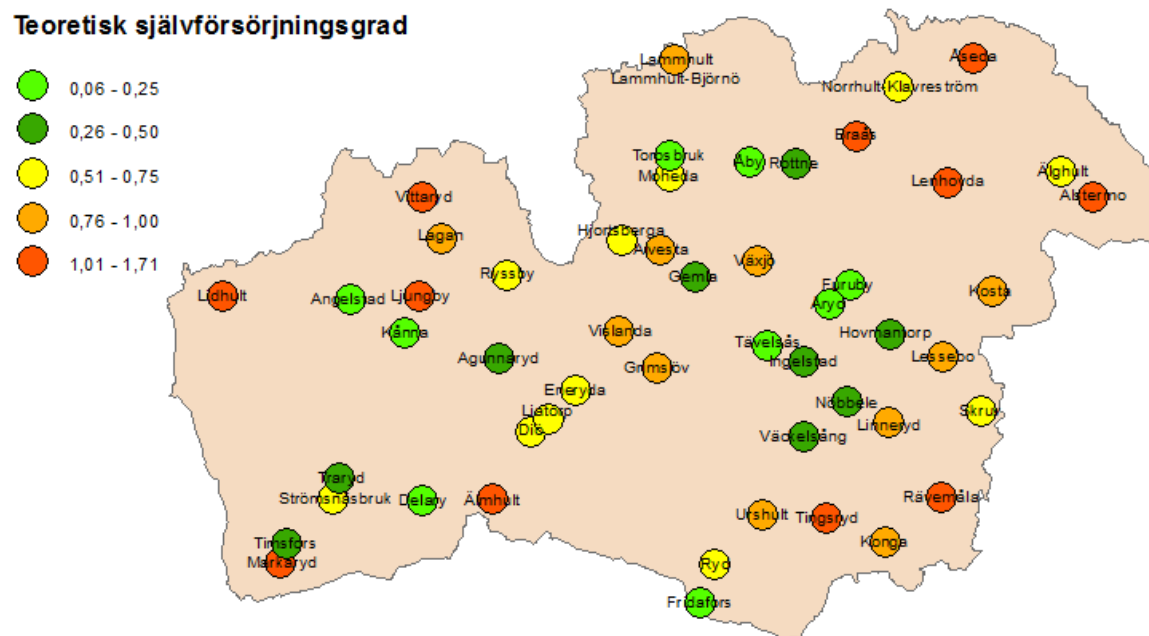
Orter med en låg självförsörjningsgrad är istället beroende av andra arbetsmarknader. I en ort med en självförsörjningsgrad på 0,25 behöver, i teorin, 75 procent av den arbetsföra befolkningen pendla för att kunna arbeta – arbetena i boendeorten är helt enkelt inte tillräckligt många.

Det finns elva självförsörjande orter i länet. Flera av dem är, sett till folkmängd, mindre orter i utkanterna av länet. Inte mindre än fyra orter i Uppvidinge kommun faller under denna kategori. Ljungby, Älmhult, Markaryd, Tingsryd samt Åseda är de största självförsörjande orterna i

länet. I Växjö uppgår försörjningsgraden till 0,92. Att den inte uppgår till 1.0 beror delvis på att många studenter i arbetsför ålder bor i staden.

I flera av orterna understiger självförsörjningsgraden 0,5, vilket innebär att hälften av

befolkningen som bor i orten kan arbeta i den. Dessa orter har ofta karaktären av boendeorter.



Självförsörjningsgrad 2014

Sårbarhet

Genom historien har flera större teknikskiften och förändringar i omvärlden resulterat i att arbetsmarknaden har förändrats relativt hastigt.

Med förändringarna följer ofta att vissa specifika geografier gynnas samtidigt som andra missgynnas. Det är ingen självklarhet att sysselsättningstillfällen växer fram på de ställen där de har försvunnit. Resultatet blir att den drabbade geografin får svårt att attrahera invånare och företag.

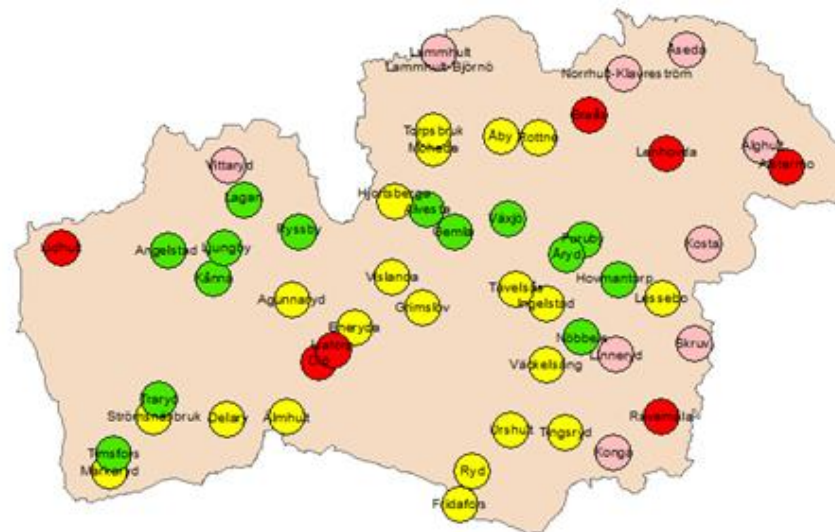
För att en region ska vara motståndskraftig mot större förändringar eller konjunkturskiftningar är det viktigt med en stor branschbredd. Ju fler olika branscher som finns tillgängliga på arbetsmarknaden, desto lägre är risken för en geografi att drabbas av en nedgång inom en specifik bransch.

Det finns inget självklart mått för att mäta sårbarhet. Oftast väljer man att mäta hur stor andel av de sysselsatta inom en geografi som arbetar på ett visst arbetsställe. Nackdelen med detta mått är att man inte tar hänsyn till hur stor utpendlingen är. Om en stor del av de som bor på

en ort pendlar till en annan för att arbeta är sårbarheten mindre än om alla hade arbetat i orten. Därför har vi valt att sätta samman ett mått som dels tar hänsyn till koncentreringen till vissa branscher, dels till hur stor utpendlingen är. Måttet innehåller information om hur många

branscher det krävs för att hälften av arbetstillfällena i en ort ska vara inräknade. Ju färre branscher desto högre sårbarhet. Detta har vi sedan relaterat till hur stor andel av befolkningen i orten som faktiskt arbetar där. Om en hög andel av invånarna i en ort arbetar där och en hög andel av arbetstillfällena är koncentrerad till en viss bransch får orten ett högt sårbarhetsvärde.

Sårbarhetsindex



Sårbarhetsindex 2014

Generellt sett är sårbarheten relativt hög i många av orterna. I 31 av orterna i länet är hälften eller fler av sysselsättningstillfällena koncentrerade till tre eller färre branscher. Sårbarheten är som högst i de orterna med en hög specialiserings- och självförsörjningsgrad. Många av dem ligger i utkanten av länet vilket kan vara en delförklaring till sårbarheten då avstånden försvårar pendling.

Sårbarheten är som lägst i större orter och till dem intilliggande mindre orter, vilket beror på att det finns, jämfört med övriga orter, en större branschbredd i exempelvis Växjö och Ljungby.

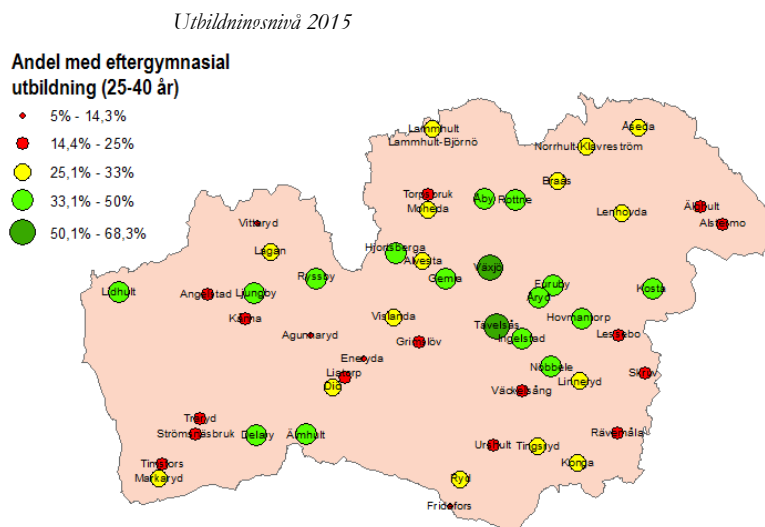
Demografisk struktur och utbildningsnivå

Den demografiska strukturen i en geografi är oftast en avspiegling av hur den historiska utvecklingen har sett ut. En ort som under lång tid har haft en god utveckling

på arbetsmarknaden har ofta en relativt gynnsam åldersstruktur.

Orter där arbetsmarknaden har haft en svag utveckling har ofta mindre gynnsam åldersstruktur som en följd av utflyttning och svårigheter med att attrahera nya invånare. Förloppet riskerar att leda till en negativ spiral; utflyttning leder till minskade ekonomiska och personella resurser, vilket i sin tur innebär att möjligheterna till att skapa nya arbetstillfällen och att satsa medel på attraktivitet minskar, vilket i sin tur innebär att det blir svårare att attrahera invånare till orten.

I Kronobergs län finns det stora skillnader mellan orter sett till den demografiska strukturen. Flertalet orter har en, i relation till den arbetsföra befolkningen, hög andel äldre.



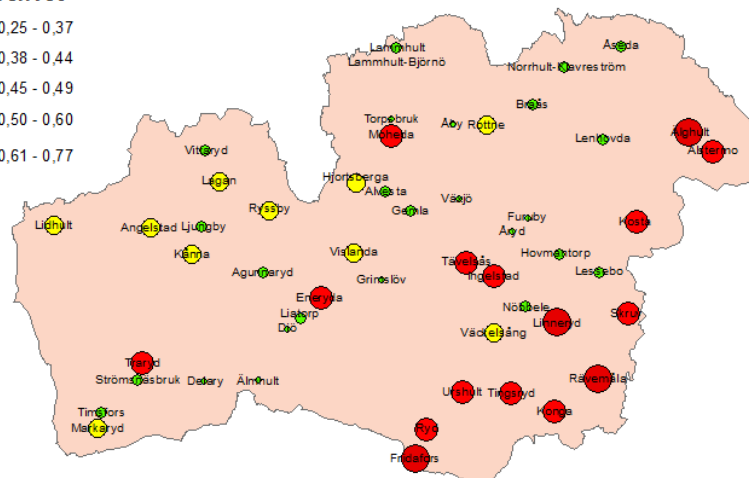
I länet är det särskilt på den östra sidan som äldrekvoten (antalet äldre i relation till övriga befolkningen) är hög. I de regionala centrumen och tillhörande pendlingsorter är åldersstrukturen generellt sett mer gynnsam. I några av de mindre orterna har åldersstrukturen under de senaste åren blivit bättre som följd av invandring.

En liknande bild framträder när vi ser till andelen av den yngre befolkningen med eftergymnasial utbildning. Här är koncentrationen runt det regionala- och de delregionala centrumen tydliga. I och runt Växjö är andelen högutbildade av de boende relativt hög i flertalet orter. I Älmhult och Ljungby syns en liknande struktur, men spridningen till omlandet är inte lika stor som i Växjö.

På sikt kan koncentrationen av eftergymnasialt utbildade till de större orterna innebära att mindre orter kommer att möta stora

Äldrekvot

- 0,25 - 0,37
- 0,38 - 0,44
- 0,45 - 0,49
- 0,50 - 0,60
- 0,61 - 0,77



Äldrekvot 2015

utmaningar när det gäller kompetensförsörjning inom vård- och omsorg och industri.

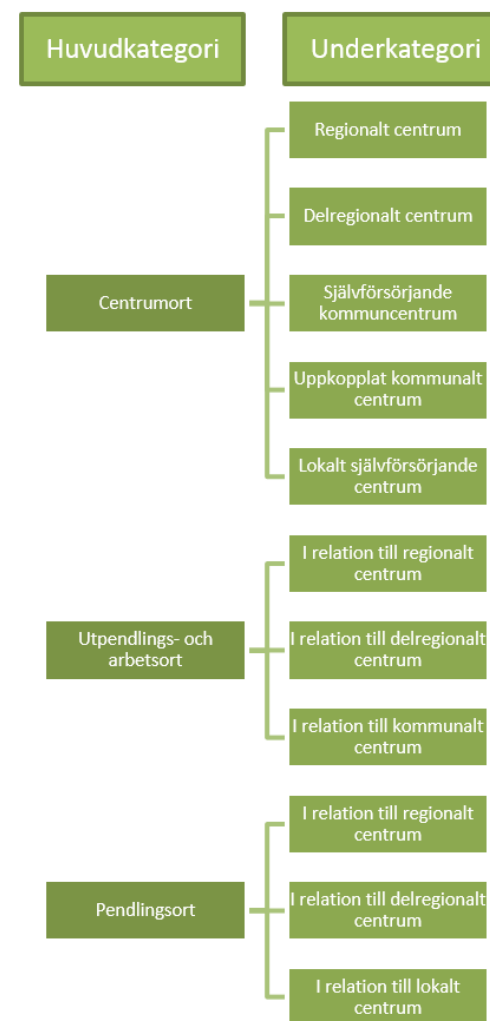
Ortskategorier och arbetsmarknader i Kronobergs län

Ortskategorier i länet

Utifrån de olika bilder som presenterats tidigare i rapporten har vi gjort en kategorisering av orterna i länet. Syftet med kategoriseringen är att försöka skapa en övergripande bild över länets Ortsstruktur och definiera vilka förutsättningar som föreligger för de olika kategorierna. Indelningen kan vara ett stöd både för framtida insatser och analyser. En viktig anmärkning är dock att det inte alltid är helt enkelt att skapa kategorier. Det finns alltid några undantag och speciella förutsättningar på vissa platser.

Kategoriseringen innehåller tre huvudgrupper: 1) Centrumorter, 2) Utpendlings- och arbetsorter, 3) Utpendlingsorter och elva underkategorier.

Gemensamt för *centrumorterna* är att under hälften av den sysselsatta befolkningen pendlar till en annan ort för att arbeta, att de har en arbetsmarknad och ett serviceutbud som är – i varierande utsträckning – viktigt för omlandet. Ju större arbetsmarknad och serviceutbud, desto högre upp i centrumhierarkin. Den gemensamma nämnaren för *utpendlings- och arbetsorter* är att mellan 50-75 procent av den sysselsatta befolkningen pendlar till en annan tätort för att arbeta, samtidigt som dessa orter har en egen lokal arbetsmarknad. *Pendlingsorternas* gemensamma nämnare är att minst 75 procent av den sysselsatta befolkningen pendlar till annan ort för att arbeta och att det finns få arbetstillfällen i dessa orter.



Schema över ortstyper

Regionalt centrum

Ett regionalt centrum, i detta fall Växjö, har en viktig regional funktion. Staden förser ett större omland med arbete, kultur och nöjen och fungerar som en tillväxtmotor för regionen i helhet. Centrumet är den plats som flest i regionen når enklast. Universitetet i staden bidrar till en hög andel ungdomar och en inflyttning från andra regioner, därmed är den demografiska strukturen gynnsam. Arbetsmarknaden har en hög diversifieringsgrad och är således motståndskraftig. Utbildningsnivån är hög och medelåldern låg. Utmaningar som finns i ett regionalt centrum är höga bostadspriser, bostadsbrist och stora sociala skillnader inom staden samt en hög konkurrens från storstäderna när det gäller vissa kompetenser.

Delregionalt centrum

De delregionala centrumen, i detta fall Älmhult och Ljungby, fyller en liknande funktion som det regionala centrumet, fast i mindre skala. Omlandet som Älmhult och Ljungby förser med arbeten, nöjen och kultur är mindre till omfattningen och spridningseffekterna är inte lika tydliga. Tillväxten i de delregionala centrumen är dock avgörande för att de olika delarna utanför Växjö ska utvecklas i en positiv riktning. Ljungby, med en hög industrikoncentration, är ett mer sårbart delcentrum än Älmhult, som har en stor tjänstesektor. I relation till övriga ortskategorier är utbildningsnivån relativt hög och den demografiska strukturen relativt god. Utmaningar för dessa orter är att ytterligare stärka tillväxten och komplettera det regionala centrumet för att stärka regionen som helhet. Detta sker i konkurrens med flera större orter, vilket kan göra det svårt att attrahera inflyttare och spetskompetens.

Självförsörjande kommuncentrum

Ett lokalt självförsörjande centrum har, i relation till befolkningen, en stor arbetsmarknad och fyller en viktig servicefunktion till omlandet. Utpendlingsbehovet i dessa orter är därför begränsat. En utmaning för dessa orter är att kunna attrahera arbetskraft till orten. Inpendlingen till orterna i denna kategori är hög och av stor betydelse för det lokala näringslivet. Dock tyder en hög inpendling på att – utöver att ha ett starkt näringsliv – orterna inte anses tillräckligt attraktiva för att flytta till, vilket innebär att skatteunderlaget inte växer. Detta avspeglar sig i åldersstrukturen i orterna, då en hög andel är äldre. Näringslivet i dessa orter är i regel sårbart som en följd av en hög koncentration till tillverkningssektorn. Dock förekommer viss diversifiering som följd av att vård- och utbildning finns förlagt till dessa orter. En stor utmaning för dessa orter är att främja bilden av orten som en boendeort och arbeta för att minska sårbarheten, exempelvis genom att komplettera nuvarande näringsliv med platsbundna näringar inom turism. På sikt är en stor utmaning även att attrahera eftergymnasial kompetens till orten, inte minst för yrken inom vård- och omsorg.

Uppkopplat kommunalt centrum

Ett uppkopplat kommunalt centrum har, till skillnad från ett självförsörjande kommuncentrum, en relativt hög utpendling. Dock är dessa centrum de största arbetsmarknaderna i den egna kommunen. Näringslivet i dessa orter är relativt sårbart som en följd av en hög koncentration till industrisektorn. En viss diversifiering finns dock som en följd av lokalisering av offentliga tjänster i orterna. Sårbarheten är dock, jämfört med självförsörjande kommuncentrum, lägre i dessa orter som en följd av att mer än hälften av de sysselsatta pendlar till en annan ort för att arbeta. För dessa orter är en utmaning att stärka det lokala närings-

livet och serviceutbudet för att öka attraktionskraften som boendeorter.

Självförsörjande lokalt centrum

De självförsörjande lokala centrumen har samma karaktäristik som de självförsörjande kommuncentrumen, fast i mindre skala. I dessa orter finns många jobb i förhållande till befolkningen vilket innebär att utpendlingsbehoven är begränsade. Dock är sårbarheten i dessa orter hög som en följd av en koncentration till industrisektorn och i vissa fall till enstaka större arbetsgivare. Inpendlingen till orterna i denna kategori är hög, vilket är positivt för näringslivet men samtidigt ett tecken på att många inte väljer att flytta till orten. Således är det en utmaning för orterna att utveckla boendeattraktiviteten, inte minst för att balansera den demografiska strukturen som ofta är relativt ogynnsam. På sikt kan den låga utbildningsnivån i dessa orter hämma näringslivets möjligheter till fortsatt utveckling. Att bevara och utveckla det befintliga näringslivet och utveckla mer platsbundna näringar, exempelvis inom turism, är viktigt för dessa orter då pendlingsavståndet till större arbetsmarknader ofta är förhållandevis långt.

Utpendlings- och arbetsort i relation till regionalt-/delregionalt-/kommunalt centrum

De orter som både är en pendlings- och arbetsort har dels en relativt hög utpendling, dels en relativt stor lokal arbetsmarknad. Flera av dem har några större lokala arbetsgivare som sysselsätter delar av befolkningen. Även dessa orter fyller en viktig servicefunktion för omlandet. Under de senaste decennierna har utpendlingen från orterna, generellt sett, ökat, främst som en följd av att antalet arbetstillfällen i orterna har minskat. Sårbarheten är fortsatt relativt hög i flera av orterna inom

kategorierna, dock har den minskat som en följd av att den lokala koncentrationen gradvis har minskat.

En stor utmaning för dessa orter är att utveckla en starkt boendeattraktivitet. Detta är inte alltid enkelt om man tidigare varit en ort som inte har haft karaktären av att vara "boendeort". Särskilt stor är denna utmaning i de orter som har den starkaste pendlingsrelationen till ett kommunalt centrum, då tillväxten i dessa centrum inte varit lika hög som i de regionala centrumen, därmed har spridningseffekterna varit ytterst begränsade. Flera av orterna inom denna kategori har stora utmaningar när det gäller den framtida kompetensförsörjningen och utbildningsnivån är, relativt sett, låg.

En fördel orterna har är att det finns tillgång både till en lokal arbetsmarknad, även om den är begränsad, och en som det går att pendla till. Detta skapar en viss diversifiering för de som väljer att bo i orterna. Hur stor diversifieringen är och i vilken utsträckning det lokala näringslivet attraherar inflyttare varierar dock mellan orterna. Graden av sårbarhet i dessa orter avgörs även av vilka omkringsliggande arbetsmarknader orten är uppkopplad till. På sikt är det av betydelse att stärka det lokala näringslivet då orterna har hög konkurrens om inflyttare från mer renodlade pendlingsorter.

Utpendlingsort i relation till regionalt-/delregionalt-/kommunalt centrum

En utpendlingsort är främst en ort där människor bor men inte arbetar. För dessa orter är en attraktiv boende- och livsmiljö tillsammans med goda kommunikationsmöjligheter det allra viktigaste, då det inte finns något näringsliv som attraherar inflyttare i större skala. De senaste decennierna har denna typ av orter och kommuner haft en god utveckling

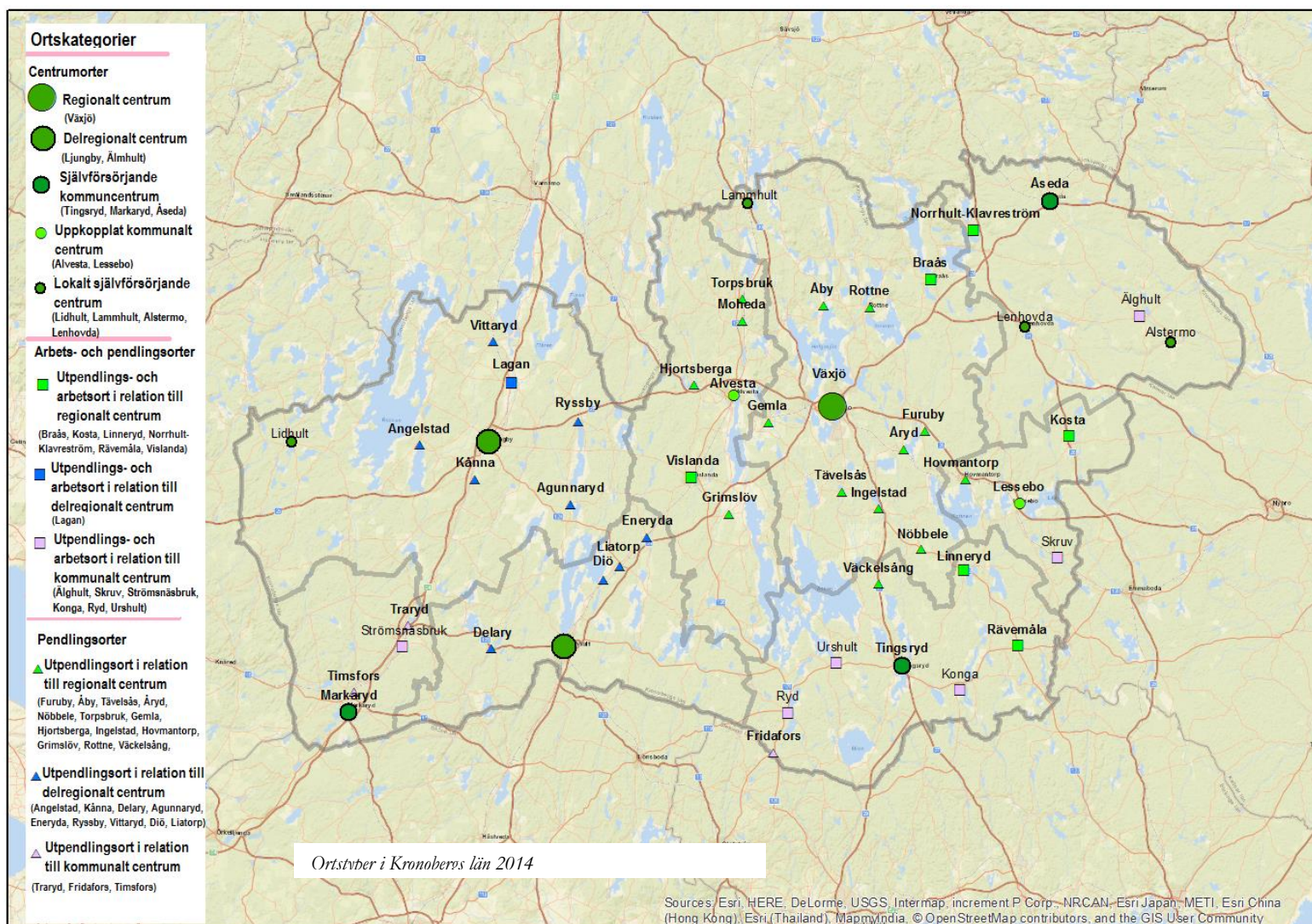
då de har kunnat dra nytta av den tillväxt som har skett i de större städer som ligger nära dem. Den stora fördelen pendlingsorterna har är att de, i allmänhet, erbjuder billigare boenden med en annan form av livsmiljöer än i de närbelägna städerna.

Utmaningarna för pendlingsorterna är att de är beroende av att det finns tillgängliga boenden med hög attraktivitet. Då den lokala arbetsmarknaderna är liten är den inte tillräcklig för att attrahera inflyttare, utan det är, till stora delar, tillgängligheten till större arbetsmarknader som utgör grunden för orternas utvecklingskraft. En utmaning för dessa orter är att de i hög utsträckning konkurrerar med städerna om inflyttare. En annan utmaning, som främst gäller för de orterna med starkast relation till kommunala- och delregionala centrum, är att spridningseffekterna från dessa kan vara relativt små.

Sammanfattande reflektioner

Som tidigare nämnt har ofta denna typ av kategoriseringar vissa brister då strävan efter att generalisera gör att unika förutsättningar hamnar i bakgrunden. Dock är förhoppningen att kategoriseringen i viss utsträckning kan bidra till att förtydliga regionens funktionella uppbyggnad och sammanhang.

De allra flesta kategorierna har förstås gemensamma utmaningar. Exempelvis är tillgången till bostäder en utmaning både i städerna och utanför städerna. Utanför städerna kan det vara svårt att få lån för att bygga och i städerna råder det generellt sett bostadsbrist. Dock har vi försökt att peka ut de utmaningar som är särskilt aktuella för respektive kategori.



Arbetsmarknader i Kronobergs län

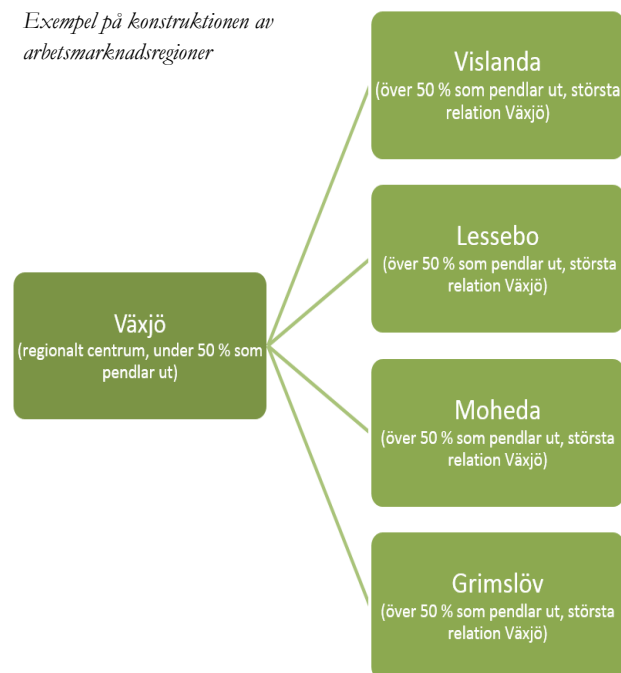
Det finns olika sätt att definiera en arbetsmarknadsregion. I denna studie har vi, istället för att utgå från kommungränser, valt att använda tätorter som den minsta byggstenen. Indelningen är baserad på hur människor rör sig och inte administrativa gränser.

Konstruktionen av arbetsmarknader i denna studie har utgått från den ortskategorisering som redovisades i föregående avsnitt. De orter som blivit definierade som kommunala-, lokala-, regionala- eller delregionala centrum utgör grunden för en arbetsmarknadsregion. Till dessa har övriga orter kopplats beroende på till vilken centrumort de har den största utpendlingen till.

Utifrån denna metodik har vi identifierat tio olika arbetsmarknadsregioner i Kronobergs län. Fyra av dem har inga orter kopplade till sig utan är solitära arbetsmarknader. Övriga arbetsmarknader innehåller som lägst två orter och som flest 26 orter.

Växjö är den största arbetsmarknadsregionen i länet och rymmer totalt 25 tätorter från fem kommuner. Således är det den arbetsmarknad i länet som rymmer flest arbeten och arbetsplatser samt invånare.

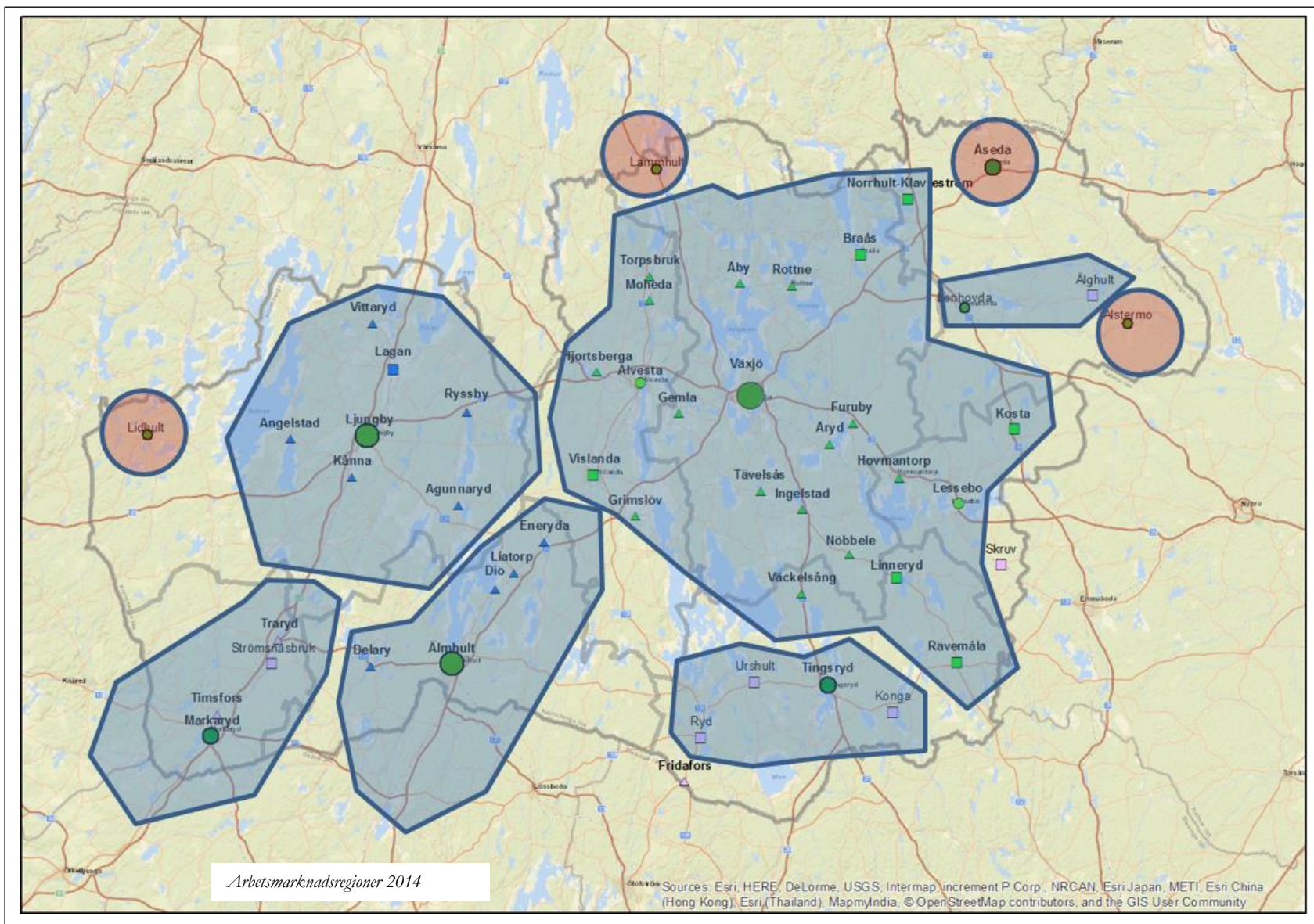
Exempel på konstruktionen av arbetsmarknadsregioner



Ljungby arbetsmarknad är den näst största arbetsmarknaden i länet och rymmer totalt sju orter. Samtliga av orterna ligger dock i Ljungby kommun.

Älmhult är den tredje största arbetsmarknaden i länet och rymmer totalt minst fem tätorter. Denna arbetsmarknad sträcker sig över länsgränsen. En begränsning i denna rapport är att vi inte haft tillräcklig tillgång till statistik från tätorter utanför länet för att avgöra om de ska ingå i några av de regionala arbetsmarknaderna. Detta drabbar främst Älmhult och Markaryd som har en hög utomregional inpendling. Detta kan innebära att storleken på arbetsmarknaderna i något fall underskattas. På kartan har vi dock markerat att Växjö och Markaryd har starka kopplingar med orter utanför länet.

Utöver de tre delregionala centrumen har Markaryd, Tingsryd och Lenhovda mer än en tätort som ingår i deras arbetsmarknader. Övriga fyra arbetsmarknader är solitära och har inga andra orter uppkopplade till sig.



Orternas utveckling

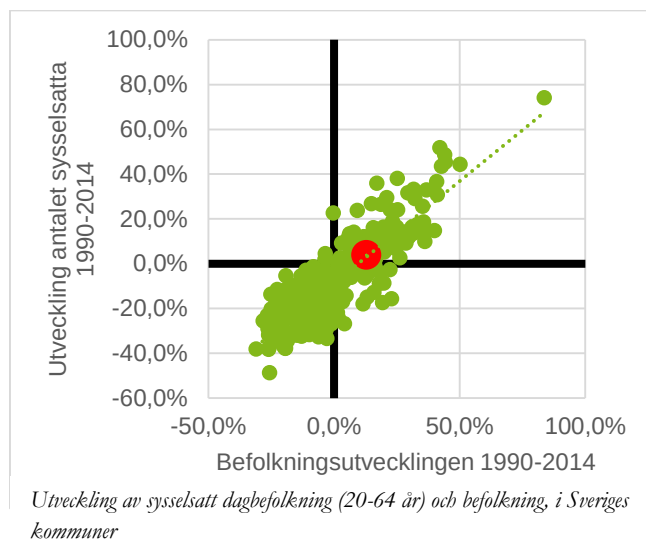
Koncentrerad utveckling

Sedan nittiotalet har befolkningstillväxten i Sverige främst varit koncentrerad till större städer och omlandet runt dem. Strax över hälften av kommunerna i Sverige har haft en negativ befolkningsutveckling mellan 1990-2015

Drygt en fjärdedel av kommunerna i riket har under samma tid haft en positiv befolk-

nings- och sysselsättningsutveckling. Under samma tid har antalet invånare och sysselsättningstillfällen i riket ökat. Detta innebär – vilket är vad grafen visar – att riket som helhet har växt trots att tillväxten skett i ett begränsat antal av kommunerna, vilket innebär att det har skett en geografisk förändring sett till koncentration av invånare och arbetstillfällen under denna tid.

En förklaring till att utvecklingen i länet ur ett geografiskt perspektiv har varit asymmetrisk är nittiotalskrisen som briserade under andra



hälften av nittiotalet. En följd av krisen blev att antalet arbetstillfällen på landsbygden minskade, främst med anledning av att industrin drabbades hårt av krisen. Sektorn har sedan dess aldrig, sett till antalet anställda, återhämtat sig samtidigt som tillväxten inom andra sektorer främst skett inne i städerna. Denna utveckling har sedan pådrivit de demografiska rörelserna i landet.

Ortsutveckling i Kronobergs län (1990-2015)

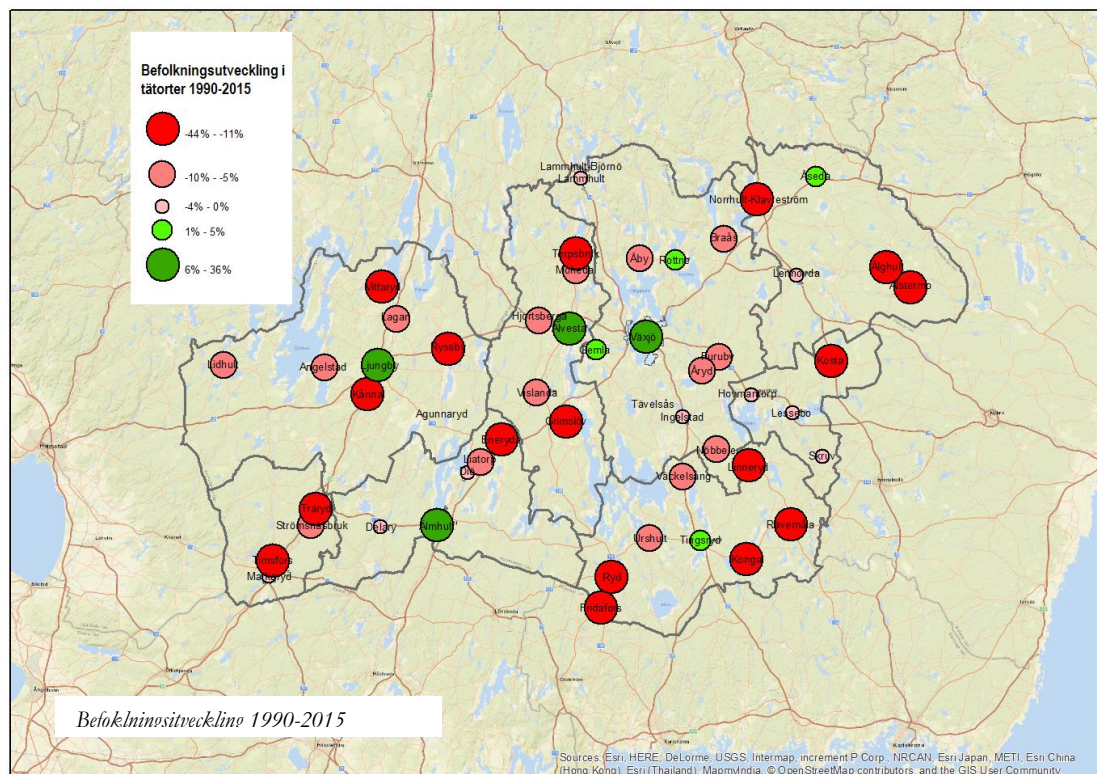
Även i Kronobergs län har nittiotalskrisen och den efterföljande utvecklingen satt tydliga demografiska spår. Mellan 1990-2015 har antalet invånare i länet ökat med nästan 13 500 personer, men under samma tid har endast 16 procent av tätorterna i länet haft en befolkningstillväxt. Den största nedgången skedde under 90-talet. Sedan nittiotalet har endast ett fåtal av orterna i Kronobergs län haft en befolkningstillväxt. Av den totala befolkningstillväxten i tätorterna mellan 1990-2015 har drygt 93 procent skett i Växjö, Älmhult samt Ljungby, det vill säga de tre regionala centrumstäderna. I Växjö har befolkningen under denna tid ökat med 16 925 personer (36,3 %), med 1 509 personer (10,6 %) i Ljungby och med 1 098 personer (13,2 %) i Älmhult.

Av de åtta orter som har haft en positiv befolkningsutveckling mellan 1990-2015 är sex av dem den största tätorten i kommunen. Gemla och Rottne är de enda orterna i länet som har haft en befolkningstillväxt under denna tid utan att utgöra ett formellt centrum. Gemensamt för dessa orter är att de har ett fördelaktigt pendlingsläge till Växjös arbetsmarknad.

I 16 orter har befolkningen minskat med mer än 10 %. Den mest negativa befolkningsutvecklingen av samtliga orter i länet under denna tid har Fridafors haft, där folkmängden nästan halverats. Nedläggningen av ett större arbetsställe kombinerat med ett relativt stort avstånd till större och växande arbetsmarknader har försvårat återhämtningen och omställningen i orten. Ett liknande mönster återfinns även i flera av de andra orter som har haft en kraftig befolkningsminskning under denna tidsperiod, om än inte i samma skala.

Att det främst är centrumorter som har växt under denna tid innebär att det har skett

både en regional- och kommunal koncentrerings till de större orterna. Under 1990 bodde 50 procent av invånarna i länet i någon av de åtta kommunala centrumorterna, 2015 uppgick andelen till 57 procent. Växjö's kraftiga befolkningsstillväxt under denna tid har inneburit att andelen av länets befolkning som bor i Växjö ökat från 26 procent till 33 procent.

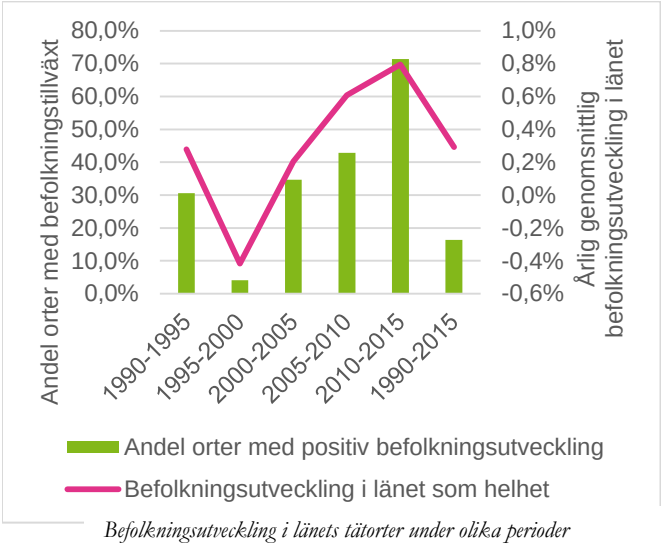


På kommunal nivå är det främst orterna kring de mindre kommunala centrumen som har haft den svagaste befolkningsutvecklingen. I kommunerna Tingsryd, Markaryd, Uppvidinge samt Alvesta har befolkningen i orterna runt

den kommunala centrumorten minskat med 9-14 procent. I Ljungby har befolkningen i dessa orter minskat med 6 procent, i Älmhult med 4 procent och i Växjö med 2 procent.

Befolkningsutveckling under 10-talet i orterna i Kronobergs län

Mellan 2010-2015 har Kronobergs län haft en hög befolkningstillväxt, främst som följd av ett positivt utrikes flyttnetto. Totalt har befolkningen i länet under denna tid ökat med 7 429 personer (4 %), vilket är en hög tillväxttakt i relation till tidigare år.



Den höga befolkningstillväxten i länet avspeglar sig även i ortsutvecklingen. Under denna tid har 71 procent av orterna i länet haft en positiv befolkningsutveckling, vilket historiskt sett är en mycket hög andel. Av länets tillväxt under denna period stod Älmhult, Växjö och Ljungby för drygt två tredjedelar av den. Av de regionala centrumen har Älmhult haft den procentuellt högsta tillväxten (5 %), Växjö den näst högsta (4,6 %) och Ljungby den lägsta (3,3 %).

Av de orter som har haft en negativ befolkningsutveckling under denna tid är det endast Tingsryd som är ett kommunalt centrum. Övriga orter, med Furuby som undantag, är mindre orter med ett delregionalt, kommunalt eller lokalt centrum som närmsta större arbetsmarknad.

Att en majoritet av länets orter har haft en positiv befolkningstillväxt mellan 2010-2015 gör att frågan om ett trendbrott har inträffat är relevant att ställa. Den främsta förklaringen till tillväxten är att Kronobergs län har haft den högst nettoinvandringen, i relation till befolkningen, av samtliga län under denna tid.

Tabell över den procentuella befolkningsutvecklingen i tätorterna 2010-2015

	Befolkningsutveckling 2010-2015
Skruv	19,6%
Tävelsås	14,7%
Torpsbruk	11,7%
Kosta	11,0%
Urshult	10,8%
Strömsnäsbruk	9,7%
Älgshult	9,4%
Braås	9,4%
Alvesta	7,3%
Lidhult	6,5%
Gemla	6,4%
Älmhult	5,0%
Grimslöv	4,9%
Väckelsång	4,8%
Nöbbele	4,7%
Växjö	4,6%
Konga	4,4%
Lessebo	4,1%
Åseda	4,0%
Ryd	3,9%
Diö	3,5%
Ingelstad	3,3%
Traryd	3,3%
Ljungby	3,3%
Hovmantorp	3,0%
Vislanda	2,3%
Enerya	2,1%
Hjortsberga	2,0%
Rottne	1,7%
Moheda	1,3%
Lammhult	1,1%
Lenhovda	1,0%
Markaryd	1,0%
Alstermo	0,6%
Äryd	0,4%
Åby	0,0%
Furuby	-0,5%
Rävmåla	-1,0%
Timsfors	-1,1%
Tingsryd	-1,2%
Linneryd	-2,9%
Norrhult-Klavreström	-3,0%
Lagan	-3,5%
Ryssby	-3,7%
Liatorp	-4,3%
Vittaryd	-5,0%
Kånna	-9,1%
Delary	-9,5%
Angelstad	-9,6%
Agunnaryd	-12,7%
Fridafors	-14,0%

Om vi exkluderar de som invandrat till länet under 2013-2015 framkommer att endast sex orter i länet har haft en positiv befolkningsutveckling mellan 2010-2015; Växjö, Gemla, Grimslov, Ingelstad, Nöbbele samt Urshult.

Denna bild understryker att för många av orterna i länet är det avgörande att få de som invandrat till länet under de senaste åren att bo kvar för att befolkningen inte ska minska. Under tidigare år har det varit en relativt hög utflyttning av utlandsfödda från många av de mindre orterna i länet. Därför är det för närvarande svårt att bedöma om de senaste årens befolkningsökning i flera av orterna endast är temporär eller mer varaktig.

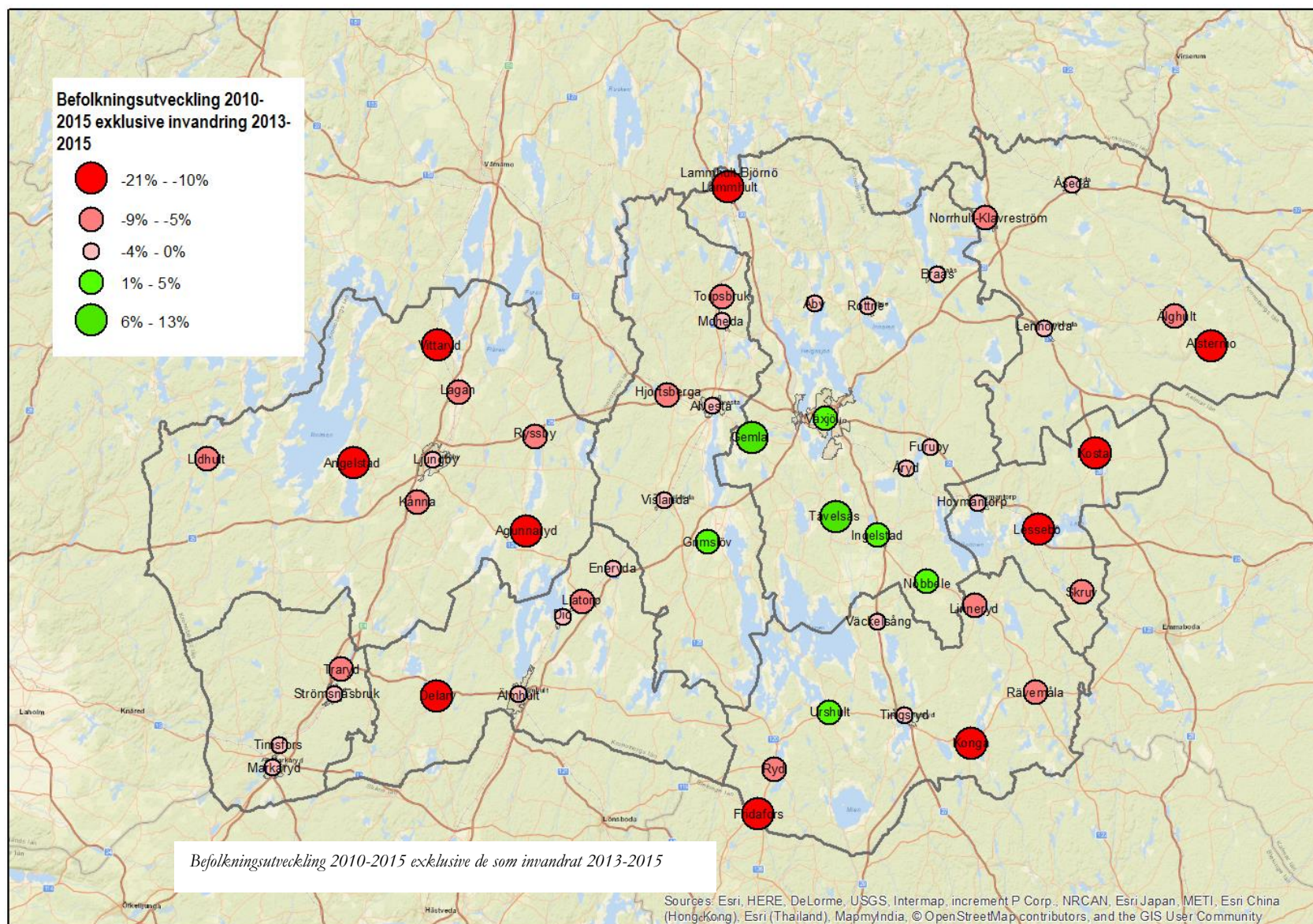
I denna studie är det främst begreppet attraktivitet som står i fokus. Om vi här väljer att tolka attraktivitet som förmågan att attrahera invånare att flytta till orten kan de senaste årens invandring vara missvisande i den mening att det inte är säkert att de har valt orten för att den är attraktiv utan för att de har blivit anvisade dit. Först om några år vet vi i vilken utsträckning de som invandrat väljer att bo kvar i orterna.

Av orterna som har haft en befolkningstillväxt 2010-2015, exklusive invandringen 2013-2015, är Urshult intressant i och med att orten inte uppgår i Växjö arbetsmarknad. Övriga orter med en befolkningstillväxt ligger samtliga i närheten av Växjö. Väckelsång har dock haft en nolltillväxt, vilket relativt sett är en god utveckling. En förklaring till detta är ortens läge mellan Tingsryds och Växjö arbetsmarknad.

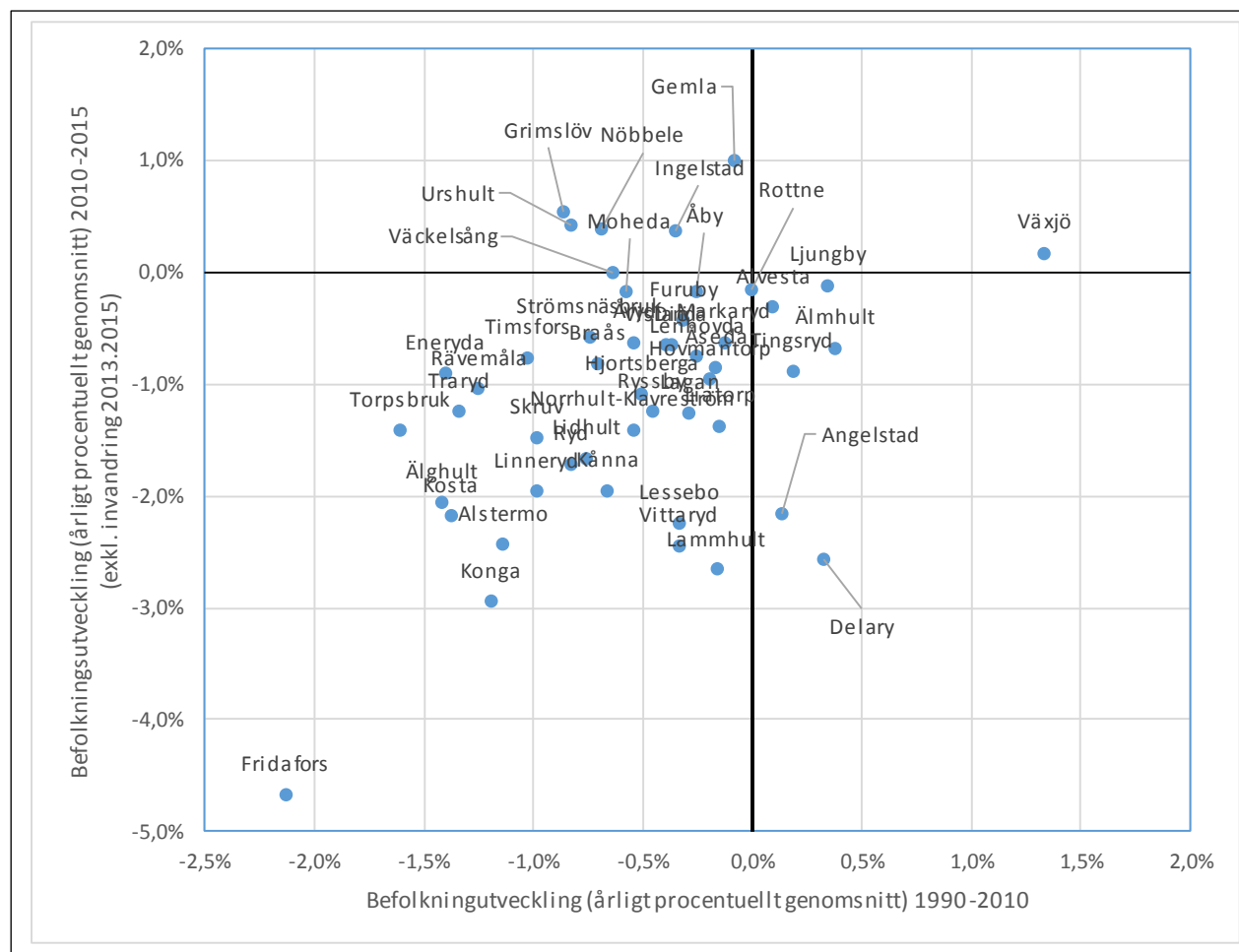
Kännetecknande för flera av orterna som har haft en relativt kraftig befolkningsminskning under denna tidsperiod är att de har haft ett vikande befolkningsunderlag under längre tid och att de är mindre orter som ligger i anslutning till ett kommunalt- eller delregionalt centrum.

Tabell: Befolkningsutveckling i tätorterna 201-2015 exklusive de som invandrat 2013-2015

Ort	Befolkningsutveckling 2010-2015 exkl. invandring 2013-2015
Tävelsås	13,3%
Gemla	5,1%
Grimslov	2,7%
Urshult	2,1%
Nöbbele	1,9%
Ingelstad	1,9%
Växjö	0,9%
Väckelsång	0,0%
Ljungby	-0,6%
Rottne	-0,8%
Moheda	-0,8%
Åby	-0,9%
Alvesta	-1,5%
Furuby	-2,2%
Strömsnäsbruk	-2,9%
Åryd	-3,1%
Markaryd	-3,1%
Diö	-3,2%
Vislanda	-3,2%
Älmhult	-3,3%
Lenhovda	-3,7%
Timsfors	-3,8%
Braås	-4,0%
Åseda	-4,2%
Tingsryd	-4,3%
Eneryd	-4,4%
Hovmantorp	-4,7%
Rävmåla	-5,1%
Hjortsberga	-5,3%
Traryd	-6,1%
Ryssby	-6,1%
Lagan	-6,1%
Liatorp	-6,7%
Norrhult-Klavreström	-6,8%
Torpsbruk	-6,9%
Skruv	-7,1%
Lidhult	-8,0%
Ryd	-8,3%
Kånna	-9,4%
Linneryd	-9,4%
Älgshult	-9,9%
Angelstad	-10,3%
Kosta	-10,4%
Lessebo	-10,7%
Alstermo	-11,6%
Vittaryd	-11,6%
Delary	-12,2%
Lammhult	-12,6%
Konga	-13,9%
Agunnaryd	-14,5%
Fridafors	-21,3%



Grafens fyra olika hörn representerar fyra olika utvecklingsmönster. I det övre högra hörnet återfinns de orter som har haft en befolkningstillväxt under båda de studerade tidsperioderna. I det nedre högra hörnet återfinns de orter som haft en positiv befolkningsutveckling mellan 1990-2010 men en negativ mellan 2010-2015. I det övre vänstra hörnet återfinns de orter som haft en negativ utveckling mellan 1990-2010 men en positiv 2010-2015 och således vänt trenden. I det nedre vänstra



Av de redovisade orterna har 82 procent haft en negativ befolkningsutveckling under de båda studerade tidsperioderna. Endast Växjö har haft en positiv befolkningsutveckling under de båda studerade tidsperioderna. Sex orter, bland annat Ljungby och Älmhult, hade en positiv befolkningsutveckling mellan 1990-2010 men inte mellan 2010-2015. Fem orter – Gemla, Grimslov, Urshult, Väckelsång, Nöbbelä – har haft en positiv befolkningsutveckling under 2010-2015 men inte under 1990-2010. Om vi inkluderar invandringen till länet under 2013-2015 har 31 orter som hade en negativ befolkningsutveckling mellan 1990-2010 vänt den till en positiv utveckling under 2010-2015.

Nedslag: Befolkningsutveckling i orter med tågstopp 2010-2015

En ofta uppmärksammas faktor bakom en Orts attraktivitet är tillgången till kollektivtrafik, och då särskilt tågtrafik. I Kronobergs län har sex orter som inte är kommunala centrumstäder ett tågstopp; Gemla, Moheda, Vislanda, Hovmantorp, Diö samt Lammhult. Vi har här valt att studera hur de av ovan nämnda orter som ligger inom Växjö arbetsmarknadsregion utvecklats i relation till orter som saknar tågstopp i Växjö arbetsmarknadsregion.

I sammanhanget är det viktigt att notera att alla orter förutom Hovmantorp endast har haft tågstopp under ett fåtal år och att det därför kan vara svårt att dra några definitiva slutsatser av vilka samhällseffekter tågstoppen kommer att få på sikt.

Det är även svårt att hitta en perfekt kontrollgrupp för tågorterna. I idealfallet skulle vi jämföra tågorterna med orter som är exakt likadana som dem förutom att de inte har tågstopp för att kunna identifiera vilken effekt just tågstoppen har haft.

Vi har valt att mäta befolkningsutvecklingen mellan 2010-2015 exklusive de som invandrat under 2013-2015. Detta med anledning av, som

tidigare diskuterats, att det kan vara problematiskt att vid denna tidpunkt hänföra detta befolkningstillskott som en följd av ortens attraktivitet.

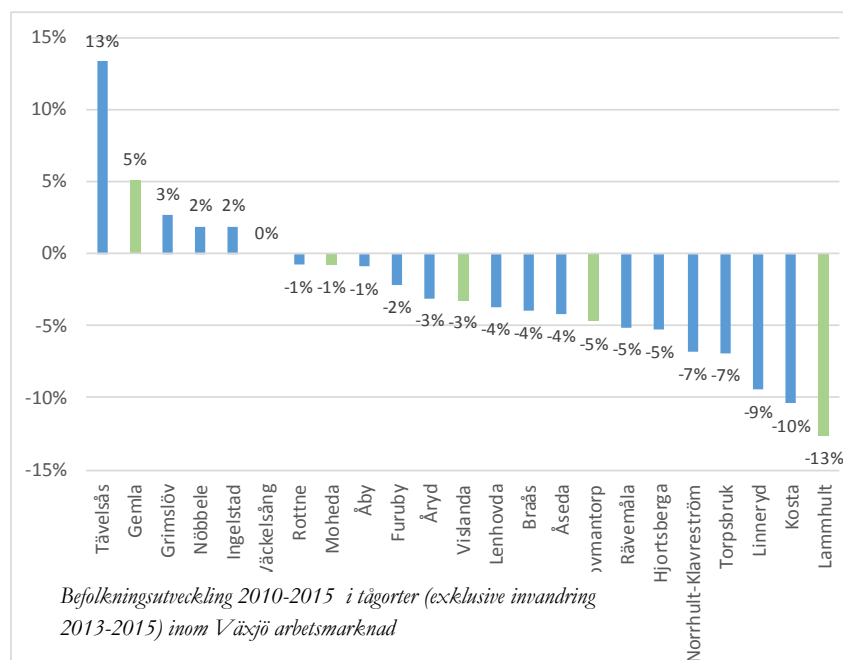
I denna studie har vi valt att endast göra en enklare jämförande beskrivning av befolkningsutvecklingen i tågorterna i Växjö arbetsmarknad jämfört med övriga orter i samma arbetsmarknadsregion, vilket inte är att förväxla med en renodlad effektstudie. I jämförelsen har vi valt att exkludera kommunala centrumorter för att orterna ska vara så jämförbara som möjligt.

Jämförelsen visar att Gemla är den ort med tågstopp som har haft den största befolkningstillväxten under den studerade tidsperioden. Övriga studerade orter med ett tågstopp har haft en negativ befolkningstillväxt.

Om vi förutsätter att restiden in till Växjö är av väsentlighet för orterna i jämförelsen är tillväxten i Gemla för-

modligen delvis ett resultat av att restiden till Växjö är kort och än kortare om man väljer tåget istället för bil. I Lammhult uppnås inte samma restidsvinst genom att ta tåget och restiden som helhet in till Växjö är betydligt längre än från Gemla, vilket skulle kunna vara en förklaring till att folkmängden i Lammhult har minskat.

Restiden och tillgång till tåg är dock inte den enda förklarande faktorn till varför en ort växer eller inte. Exempelvis har befolkningen ökat mer i Grimslov och Nöbbelä än i Moheda, även om restiden från dessa



orter överstiger restiden med tåg från Moheda. Samma sak gäller även för Hovmantorp, där resan med tåg in till Växjö tar 16 minuter. Trots detta har befolkningsutvecklingen i Hovmantorp varit betydligt svagare än i Rottne, där resa med bil in till Växjö tar 19 minuter.

Slutsatsen av denna enkla jämförelse är att tillgången till tågstopp i sig förmodligen inte, även när en längre tid har gått, garanterar en bättre befolkningsutveckling än i andra orter. Däremot förbättrar ett tågstopp förutsättningarna för en ort att utvecklas och medför möjligheter till ett ökat kollektivt resande och vid restidsförkortning även ökad tillgång till antalet arbetstillfällen inom rimlig restid.

Faktorer som restid till regionalt centrum (oavsett restid), boendemiljöer, huspriser, karaktär på orten, rykte och kvalitet på offentlig service och tillgängliga arbetstillfällen är alla faktorer som tillsammans med tillgången till kollektivtrafik påverkar ortsutvecklingen.

Arbetsmarknadens utveckling 2008-2014

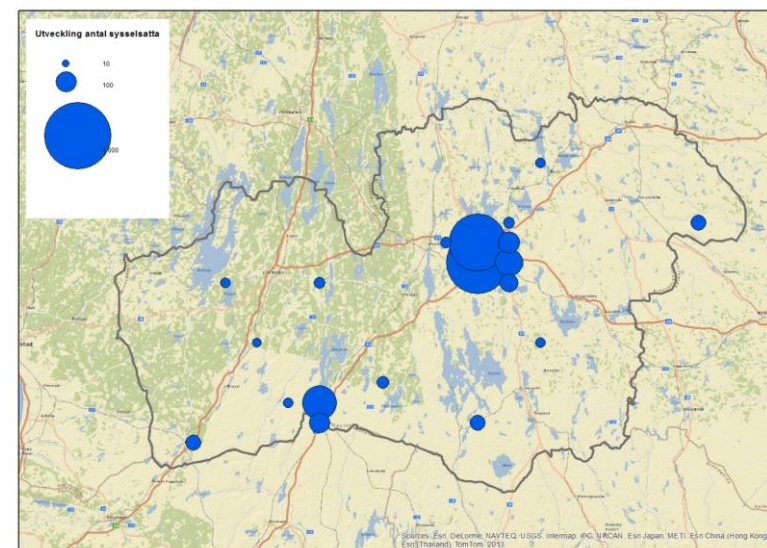
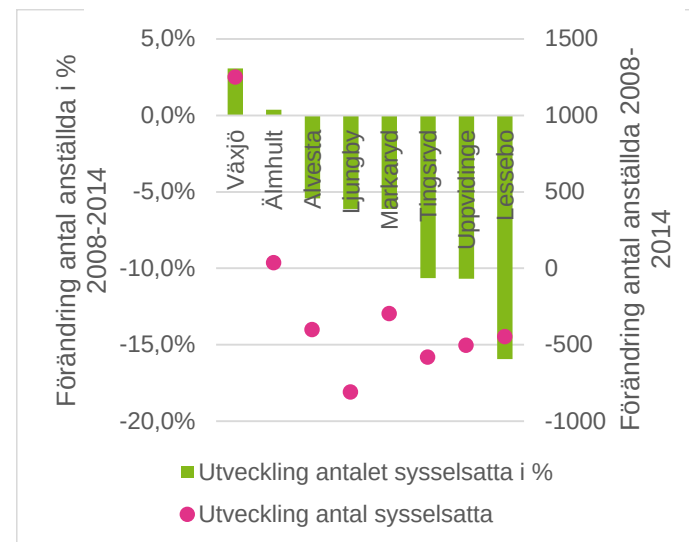
Mellan 2008-2014 har antalet anställda i Kronobergs län minskat med nästan 1800 personer, nästan 2 procent. Finanskrisen kom därmed att drabba länet hårt. Antalet anställda inom industrin har under denna tid minskat med 4 300 personer, drygt 20 procent. Denna utveckling har fått ett tydligt geografiskt genomslag sett till hur antalet arbetstillfällen utvecklas inom länet. Växjö kommun har under denna tid stått för 97 procent av arbetstillväxten i länet. Samtidigt har antalet anställda i övriga kommuner, förutom Älmhult, minskat med mellan 5-16 procent.

Nedbrutet på finare geografisk nivå framkommer att utvecklingen av antalet anställda varit förhållandevis stark i Växjö och Älmhult. Den enkla förklaringen till tillväxten i dessa orter är att de har en relativt stor tjänste- och servicesektor. I den tredje regionala centrumstaden, Ljungby, har tillväxten varit svagare. Att det främst är service- och tjänstesektorn som växer gör att resebehoven på sikt inom regionen ökar som en följd av att denna sektor är mer koncentrerad än de övriga. Det finns dock undantag, exempelvis Markaryd och Alstermo, där det snarare är industrisektorn som har växt under denna tid.

Trots tillväxtens geografi har andelen av de sysselsatta som arbetspendlar över tätortsgräns mellan 2008-2014 ökat med endast 0,3 procentenheter, från 49 procent till 49,3 procent. Om vi exkluderar Växjö ur beräkningen framkommer dock att ökningen uppgår till 2 procentenheter – från 59,6 procent till 61,6 procent.

Ett annat mått på arbetsmarknadens funktionella förändring mellan 2008-2014 är hur stor andel av de sysselsatta som bor i länet och som arbetar i något av de tre regionala centrumen. Mellan 2008-2014 ökade denna andel från 45 procent till 47 procent.

Utveckling av antal sysselsatta (dagbefolkning 20-64 år) i länets kommuner 2008-2014

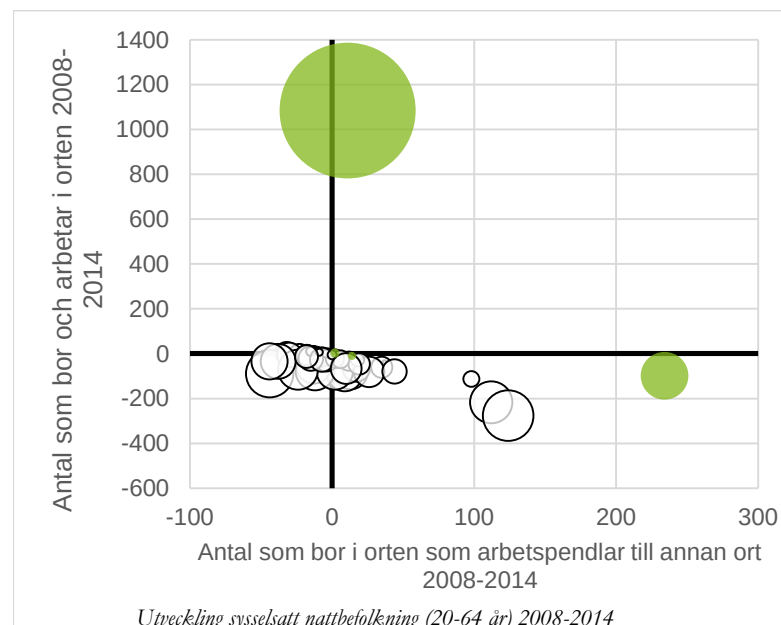


Utveckling av antal sysselsatta (dagbefolkning 20-64 år) 2008-2014, 500 metersrutor

Ur ett kommunalekonomiskt perspektiv är det av väsentlighet att människor väljer att bo i kommunen. En hög inpendling är viktig för att den lokala arbetsmarknaden ska klara kompetensförsörjningen. Men det är endast personer som bor i kommunen som betalar skatt i den. Enkelt sagt innebär detta att ju fler som bor i en kommun och har ett arbete desto större skatteunderlag – oavsett om de arbetar i kommunen eller pendlar för att arbeta i en annan kommun.

För att studera dynamiken i orternas arbetsmarknader har vi här valt att studera hur antalet sysselsatta som bor i orten har utvecklats mellan 2010-2014. Antalet sysselsatta totalt sett kan öka genom antingen att antalet som bor och arbetar i orten ökar eller att antalet utpendlare ökar.

Om antalet som bor och arbetar i orten minskar indikerar detta att den lokala arbetsmarknaden försvagats. Ur ett kommunalekonomiskt perspektiv är det då av väsentlighet att dessa personer istället kan pendla till en annan ort för att arbeta. En välfungerande arbetsmarknadsregion innebär att personer inte ska behöva flytta vid konjunkturella svängningar, utan att de ska kunna börja pendla istället. För kommunen innebär detta att de, trots personerna inte längre arbetar i kommunen, bibehåller skatteunderlaget.



De färglagda bubblorna i graden visar de orter som totalt sett har haft en positiv sysselsättningsutveckling av antalet sysselsatta som bor i orten – ju större bubbla desto större ökning. De färglösa bubblorna visar de orter som har haft en negativ utveckling av antalet sysselsatta som bor i orten.

Totalt har antalet sysselsatta, mellan 2010-2014, som bor i Kronobergs län ökat i fem av orterna och minskat i 46 av dem.

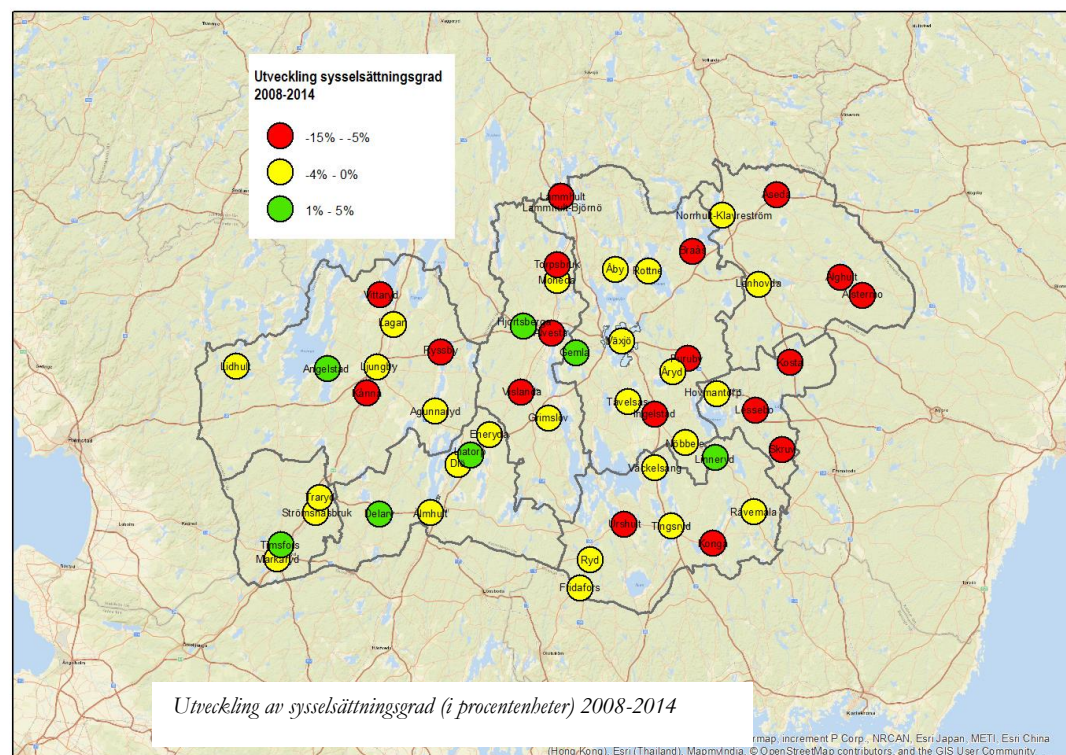
I det nedre vänstra fältet återfinns de orter där både antalet som bor och arbetar i orten och de som pendlar till en annan ort för att arbeta har minskat. Detta är den sämsta positionen då det indikerar en försvagning av den lokala arbetsmarknaden och svårigheter för befolkningen att börja pendla till andra arbetsmarknader. Risker här är att människor istället väljer att flytta. Här återfinns totalt 24 orter.

I det nedre högra fältet återfinns de orter där antalet sysselsatta som bor och arbetar i orten har minskat men där antalet som pendlar till annan ort för att arbeta har ökat. I idealfallet ska antalet nya pendlare uppväga minskningen av de som bor och arbetar i orten. Totalt återfinns 21 av orterna i detta hörn, men endast i två av dem har antalet sysselsatta totalt sett ökat som en följd av att utpendlingen ökat mer än minskningen av antalet anställda i orten. Orterna som har klarat denna balansgång är; Älmhult, Hjortsberga samt Nöbböle.

I det övre högra fältet återfinns de orter där både antalet som arbetar i orten och de som pendlar ut från orten för att arbeta har ökat. Här återfinns endast Växjö och Diö.

I det nedre vänstra fältet återfinns de orter där antalet som bor och arbetar i orten ökat men där antalet utpendlare minskat. Totalt finns fem orter representerade i detta fält. Dock har inte antalet anställda totalt sett ökat i någon av dessa orter.

Om vi istället ser till hur sysselsättningsgraden – som mäter hur stor andel av befolkningen i arbetsför ålder som är sysselsatta – har utvecklats mellan 2008-2014 framkommer att den ökat i endast sju orter i länet. Anledningen till att den ökat i sex av dem är för att befolkningen minskat mer än vad antalet sysselsatta gjort. Därmed har ökningen i dessa fall främst varit en form av ”negativ anpassning”. I de orter där sysselsättningsgraden har minskat som mest, exempelvis i Skruv, där den minskat med drygt 15 procentenheter, har den arbetsföra befolkningen ökat samtidigt som antalet sysselsatta minskat.



Sammanfattningsvis pekar utvecklingen på den regionala arbetsmarknaden att det under 2008-2014 har skett en ökad grad av koncentring till centrumstäderna i länet, samtidigt som utpendlingen från flera av de övriga orterna ökat, även om det finns undantag.

Att antalet anställda som bor i orten endast har ökat i Älmhult och Växjö under denna tid visar på

den kraftiga påverkan som finanskrisen har haft på tillverkningssektorn i länet. Redogörelsen visar även att ett flertal orter har haft en svår omställningsprocess och till fullo inte kunnat kompensera försvagningen av den egna arbetsmarknaden genom att dra nytta av näraliggande arbetsmarknader.

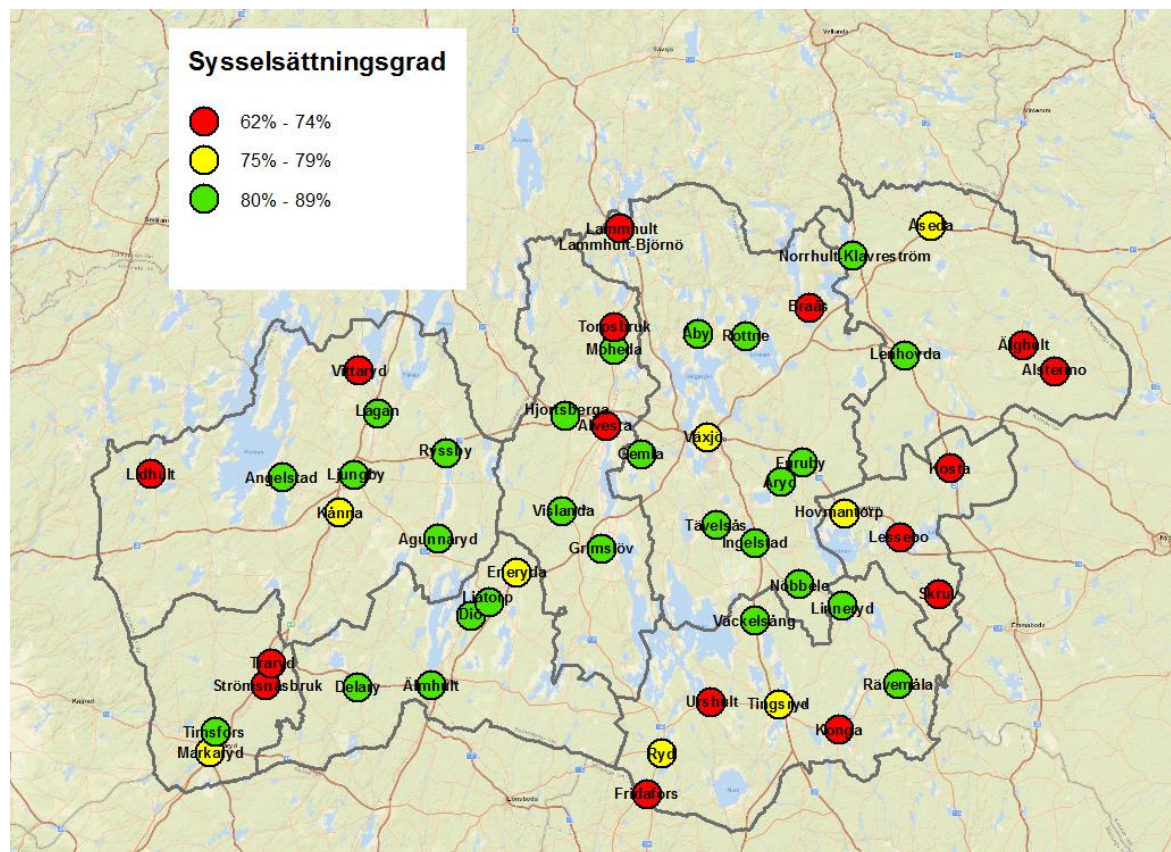
Trots att utvecklingen av sysselsättningsgraden i flera orter har varit negativ mellan 2008-2014 är sysselsättningsgraden fortsatt hög i många av orterna.

Sveriges mål är att sysselsättningsgraden ska uppgå till 80 procent 2020. Under 2014 uppnådde 27 av orterna i länet denna nivå. I åtta orter var sysselsättningsgraden mellan 75-79 procent och i sexton av dem mellan 62-74 procent.

I flera av de mindre orter som under de senaste decennierna har haft en negativ befolkningsutveckling är sysselsättningsgraden hög, vilket indikerar en form av anpassning över tid och att befolkningen som bor där har en god ställning på arbetsmarknaden.

I Ljungby och Älmhult är sysselsättningsgraden högre än i Växjö, vilket till viss del beror på att studenter inte räknas som sysselsatta.

Att notera är att det i vissa orter finns en betydande matchningsproblematik. I exempelvis Alstermo och Lammhult, där självförsörjningsgraden är relativt hög, är samtidigt sysselsättningsgraden låg.



Sysselsättningsgrad 2014

Utveckling av pendlingsrörelser 2008-2014

Trots stora förändringar på arbetsmarknaden i Kronobergs län mellan 2008-2014 har antalet pendlingsresor över tätortsgrens minskat med 0,8 procent. Med totala pendlingsresor över tätortsgrens menar vi in- och utpendlingen till orterna i länet oavsett om relationsorten ligger i eller utanför länet. Utpendlingen till tätorter i andra regioner har dock ökat med 3,3 procent under denna tid och likaså inpendlingen från tätorter i andra län (2,6 procent). Den inomregionala pendlingen mellan tätorter har däremot minskat med 2,4 procent, vilket delvis förklaras med att antalet anställda som helhet i länet minskat under denna tid.

I fem av orterna i länet har inpendlingen ökat med mer än 50 personer. Till Växjö har inpendlingen ökat med 727 personer mellan 2008-2014, varav inpendling från orter i Kronobergs län står för 61 procent av ökningen. Näst störst ökning av inpendlingen har skett till Markaryd, där antalet ökat med 100 personer, 82 procent av ökningen stod pendlare från andra län för. I Älmhult har, under samma period, inpendlingen ökat med 77 personer. Hela denna ökning går att tillskriva inpendlingen från andra län, för samtidigt har inpendlingen från tätorter i Kronobergs län minskat.

Den största ökningen av antalet utpendlare har skett i Älmhult och Ljungby. I Ljungby har samtidigt antalet inpendlare minskat, vilket indikerar att orten har haft en svagare utveckling på arbetsmarknaden än Älmhult och Växjö. Främst är det utpendlingen till det egna länet som bidragit till ökningen i Älmhult och Ljungby och främst är det relationen till Växjö som stärkts.

En ökad inpendling till en ort kan generellt sett tolkas som att den lokala arbetsmarknaden utvecklats på ett positivt sätt och att där finns ett starkt näringsliv. Samtidigt kan en hög inpendling tillsammans med en

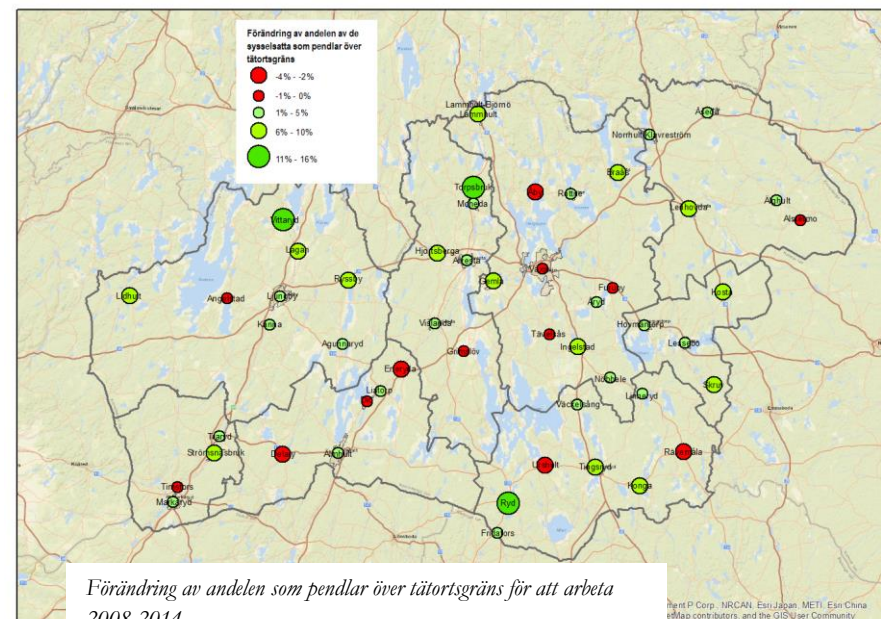
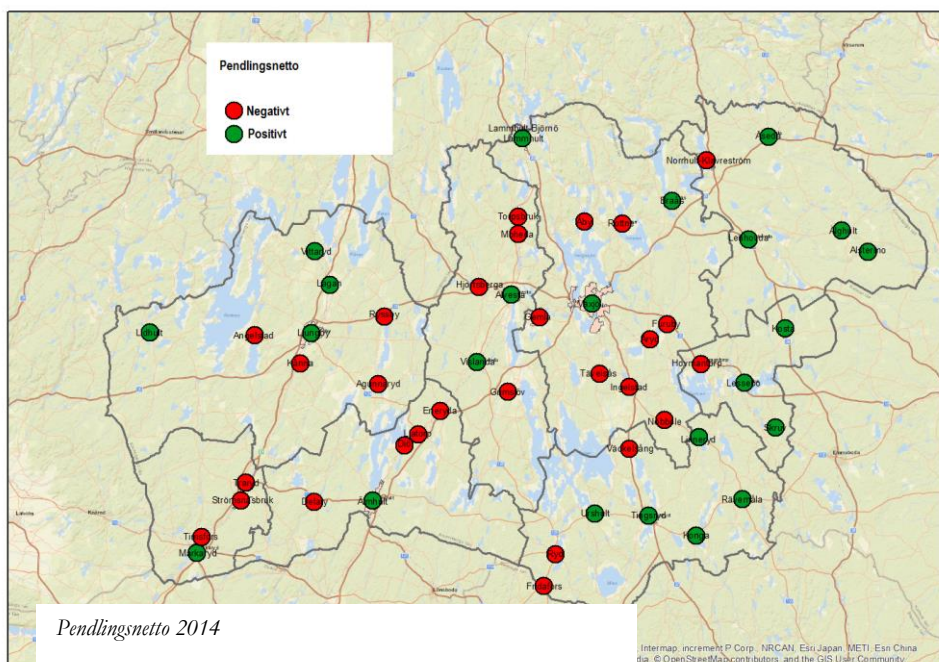
låg sysselsättningsgrad indikera att den lokala arbetskraften har svårt att komma in på den lokala arbetsmarknaden och att det därför krävs extern arbetskraft. En hög inpendling kan även indikera att människor inte anser att orten är tillräckligt attraktiv att flytta till.

Tabell: Utveckling av in- och utpendlare 2008-2014

	Inpendling	Utpendling
Växjö	727	11
Markaryd	100	-24
Älmhult	77	234
Alstermo	67	-15
Grimslöv	62	-4
Kosta	51	-13
Norrhult-	45	-7
Urshult	38	-15
Linneryd	33	-12
Timsfors	24	-12
Moheda	21	-38
Diö	20	2
Nöbbele	16	2
Åby	15	-9
Rävmåla	13	-18
Delary	13	-10
Furuby	9	-23
Tävelsås	7	-4
Enerda	4	-32
Rottne	4	-44
Vislanda	2	19
Äryd	2	0
Fridafors	1	-18
Agunnaryd	1	-4
Hjortsberga	-5	14
Lammhult	-8	17
Känna	-10	-30
Ryssby	-12	18
Liatorp	-13	-4
Väckelsång	-19	-7
Braås	-22	13
Gemla	-23	37
Skruv	-27	-4
Älgshult	-29	-18
Traryd	-32	-15
Hovmantorp	-39	-44
Lidhult	-44	12
Åseda	-47	10
Lessebo	-47	2
Alvesta	-49	112
Torpsbruk	-55	2
Lagan	-55	-12
Vittaryd	-62	6
Konga	-72	-2
Lenhovda	-80	35
Ryd	-93	26
Ljungby	-105	124
Ingelstad	-192	9
Strömsnäsbruk	-210	44
Tingsryd	-237	98

Totalt sett har andelen av den sysselsatta befolkningen som pendlar över tätortsgräns för att arbeta ökat i 38 av tätorterna i länet mellan 2008-2014. Som mest har andelen ökat i orter där antalet arbetsstillfällen minskat relativt kraftigt, exempelvis som i Ingelstad, Konga samt Tingsryd.

Här är det dock viktigt att understryka att flera av de mindre orterna i länet, trots i flera fall en svag konjunktur, fyller en central och viktig arbetsmarknadsfunktion för omlandet och de som bor där. Detta syns inte minst genom att 23 av orterna i länet har ett positivt pendlingsnetto. Exempel på mindre orter med ett relativt sett högt pendlingsnetto är Braås, Åseda, Lenhovda, Lammhult samt Kosta. Och Tingsryd har, trots en ökad utpendling, fortfarande ett relativt sett högt pendlingsnetto. För dessa orter är inpendlingen av arbetskraft av stor betydelse för att klara kompetensförsörjningen.



Av de tre regionala centrumen har Växjö det högsta pendlingsnettot på 6 400 personer, Älmhult det näst högsta på 3 200 personer och Ljungby det lägsta på drygt 1800 personer. Markaryd har det fjärde högsta nettot i regionen och det uppgår till nästan 1 300 personer.

Om vi ser till vilka specifika pendlingsrelationer av de 30 största relationerna under 2014 som har ökat mest mellan 2008-2014 har den kraftigaste ökningen, i faktiska tal, skett mellan Älmhult-Malmö följt av relationerna Växjö-Alvesta, Växjö-Kalmar, Växjö-Tingsryd samt Växjö-Ljungby. De relationer som har försvagats mest under samma tid är Växjö-Ingelstad, Ljungby-Lagan, Alvesta-Moheda, Ljungby-Ryssby samt Markaryd-Strömsnäsbruk.

Rekommendationer från OECD

*

Behovet av att stärka de interna förbindelserna genom förbättringar av infrastrukturen och mer strategiska förbindelser är uppenbart. Flaskhalsarna måste tas bort genom att man förbättrar väg- och järnvägsförbindelserna från de fyra länshuvudstäderna till Malmö och Göteborg. Detta kräver standardhöjning, nyinvestering och en förbättrad infrastruktur. Men lösningen bör även innefatta mer strategiska tidtabeller/förbindelser

*

Med tanke på att Småland–Blekinge är så glesbefolkat är det även viktigt att förbättra förbindelserna mellan de större städerna/noderna och den omgivande landsbygden. Att utöka pendlingsområdena och att integrera kommunerna i väl fungerande gemensamma arbetsmarknadsområden är särskilt viktigt för den framtida utvecklingen i länens perifera områden.

*

För att förbli konkurrenskraftiga gentemot utvecklingsländerna inom låg- och medel-lågteknologisk tillverkning behöver regionen ändra fokus mot mer avancerad teknologisk och kunskapsintensiv tillverkning. Risken ökar för att enkel underleverantörsindustri kommer att internationaliseras, vilket kan få allvarliga följder för lokala företag i Småland–Blekinge. Lokala företag som vill bryta sig loss från underleverantörsmodellen måste förnya sig och komma med nya produkter som riktas mot nya marknader.

*

Dålig matchning på arbetsmarknaden är ett problem som måste lösas för att övergången till en kunskapsdriven ekonomi ska lyckas. De fyra länen har en högre andel lågutbildade och en lägre andel högutbildade arbetstagare än det nationella genom-

snittet. Högutbildade ungdomar (i synnerhet kvinnor) tenderar att flytta från regionen, särskilt till storstäderna. Därtill stämmer de flesta invandrades utbildning och kunnande dåligt överens med den lokala ekonomins behov. Detta innebär att tillverkningsföretag som försöker utvecklas mot en kunskapsbaserad affärsmodell har problem med att rekrytera personal med de färdigheter som krävs lokalt.

*

Stödet till kunskapsintensiv entreprenörsverksamhet måste ges parallellt med att man lockar till sig och kan hålla kvar kunniga människor. På grund av den nuvarande bristen på lämpligt utbildad arbetskraft i många delar av Småland–Blekinge kan ett stöd till en för snabb ökning av nya kunskapsbaserade industriella företag, med de krav på kvalificerad arbetskraft som följer, helt enkelt leda till att dessa nya företag flyttar bort från regionen.

*

Anpassningsförmågan hos de fyra länens industriella struktur är avhängig av dess förmåga att locka, behålla och integrera välutbildade människor, i synnerhet ungdomar, invandrare och kvinnor. Att locka till sig och behålla kunniga ungdomar i regionen är inte bara ett sätt att bibehålla den demografiska jämvikten och undvika att befolkningen som helhet åldras, det är även ett sätt att upprätthålla en sund och dynamisk tillgång på arbetskraft. Unga människor för med sig nya idéer och färdigheter, och de bidrar till att upprätthålla den kritiska massa som samhällen på landsbygden behöver för att behålla vissa nödvändiga tjänster i närområdet, till exempel skolor och fritids-/idrottsanläggningar. De utgör dessutom en lokal marknad för fritidsaktiviteter som i annat fall kanske inte skulle finnas. Biografer, barer, restauranger och andra lokala tjänster kan höja hela den lokala befolkningens livskvalitet och göra en plats mer lockande för boende i alla åldrar. I allt väsentligt pekar tecknen på att unga människor kan utgöra en ”indikator” på ett samhälles framtidsutsikter, både demografiskt och funktionellt.

*

Invandrare kan underlätta det lokala näringslivets övergång till en mer kunskapsbaserad konkurrensstruktur. Regionala tillverkningsföretag som vill utvecklas mot en mer kunskapsintensiv bransch har många gånger problem med att hitta kvalificerad arbetskraft lokalt. Immigranter kan få vågskålen mellan den lokala tillgången och efterfrågan på arbetskraft att väga jämnt. Därför behöver man försöka matcha invandrarernas kunskaper bättre mot det lokala näringslivets aktuella och framtida behov. Hittills har invandringen till området varit avgörande som motvikt till den demografiska nedgången. Men invandrare har i allmänhet inte lockats till området av arbetsmarknadsskäl. Att ta sig an en större andel mycket välutbildade nykomlingar, i synnerhet studenter, skulle i viss utsträckning mildra integrationsproblemen och bidra till lokal ekonomisk utveckling.

*

Tillgången till en välkvalificerad och dynamisk arbetsmarknad beror till stor del på uppfattningarna om regionens dragningskraft, både vad gäller livskvalitet och möjligheter till jobbutveckling. Naturen är en regional tillgång som med strategisk marknadsföring skulle kunna locka människor till regionen och vidareutveckla de ekonomiska aktiviteterna. I stora delar av Småland–Blekinge finns attraktiv natur och kultur som kan utnyttjas för regional utveckling. Vildmarken, sjöarna, skogarna, kusten, faunan och floran, den rena luften och det klara vattnet gör området till ett av de hälsosammaste i Europa. Miljötillgångarna, livskvaliteten i de medelstora regionala städerna och de stora universitetscentren är fördelar som är tillräckligt attraktiva för att påverka människors val av boplatser.

*

Naturliga och kulturella tillgångar kan, om de hanteras på ett hållbart sätt, utgöra grunden för vidareutveckling av den regionala turismen. Turismen har ännu inte stått i förgrunden för det ekonomiska utvecklingsarbetet. Av de fyra länen är det bara Kalmar som hamnar ovanför genomsnittet i Sverige som målpunkt för affärs- och semesterresor. Ekoturism, äventyrsturism och stora evenemang, både för företag och enskilda turister, är intressanta nischer som skulle kunna utvecklas vidare. Utöver att skapa nya affärsmöjligheter på landsbygden är turism ofta det första steget mot bre-

dare utvecklingsmöjligheter: man besöker en plats, bildar sig en uppfattning och funderar sedan som följd på att flytta dit eller investera.

*

Utöver naturtillgångarna och det attraktiva landskapet är en annan av regionens främsta tillgångar dess entreprenörsanda. Som redan har nämnts är detta område välkänt för sin syn på små och medelstora företag och sin entreprenörstradition. De lokala företagen behöver dock moderniseras och diversifieras. Många delar av regionen behöver ett bredare spann av tjänster till konsumenter för att bli mer attraktiva. Nya företag inom tjänstenäringen bör främjas, både för att de tillhandahåller privata tjänster och bekvämligheter lokalt – behovet av detta är stort – och för att de hjälper till att integrera och optimera de ekonomiska bidragen från delar av befolkningen som annars inte skulle finna sin plats i Smålands och Blekinges nuvarande ekonomiska struktur.

*

Småland–Blekinge skulle även ha nytta av att kunskapsintensiva tjänstaktivitetsföretag (KITA) främjades ytterligare. Sådana företag lockas till lättillgängliga landsbygdsområden med tillgång till god service samtidigt som de själva bidrar till servicen genom att skapa ett lokalt utbud av sina tjänster. Detta slags entreprenörskap är därmed särskilt lämpligt för Småland–Blekinge. Även om KITA-företag inte skapar så många arbetstillfällen, genererar de ekonomiska fördelar för de (många gånger glesbefolkade) samhällen där de finns. Utöver skatteinkomster från dessa företags intäkter hjälper de även till att hålla kvar tillgångarna lokalt, eftersom lokala företag och enskilda personer använder deras tjänster. Dessutom lockas inte bara KITA-företag av områden med tillgång till god service, de bidrar samtidigt till servicen genom att skapa ett lokalt utbud av sina tjänster. Om dessa företag främjas kan det leda till ett flöde av nya idéer och ny kunskap till företagen.

Källor

Arena för tillväxt, 2008. *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*. URL: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-931-7.pdf>

Boverket, 2005. *Är regionförstoring hållbar?* URL: http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/ar_regionforstoring_hallbar.pdf

Konjunkturinstitutet, 2013. *Tillväxt- och sysselsättnings effekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt*. URL: <http://www.konj.se/download/18.1da3dfa314e563df7e0b9891/1436277026077/Specialstudie+37.pdf>

SCB, 2010. *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*. URL: http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Publiceringskalender/Visa-detaljerad-information/?publobjid=13634

SKL, 2012. *Pendling till och från arbetet – med inriktning på perioden 2006-2011*. URL: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-931-7.pdf>

SOU, 2003. *Ökad rörlighet för sysselsättnings och tillväxt*. URL: <https://data.riksdagen.se/fil/F8FB11A2-9B1C-4C49-AF07-441B754B6DB5>

Trafikanalys, 2013. *Indikatorer för en transportpolitisk måluppföljning – hur tillgänglighet påverkar konkurrens- och utvecklingskraft*. URL: http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/rapport_2013_2_indikatorer_foer_en_transportpolitisk_maaluppfoljning.pdf

Tillväxtanalys, 2014. *Varför är vissa platser mer attraktiva för boende än andra? – En forskningsöversikt om de faktorer som skapar boendeattraktivitet*. URL: <https://www.tillvaxtanalys.se/publikationer/pm/pm/2014-07-01-varfor-ar-vissa-platser-mer-attraktiva-for-boende-an-andra-----en-forskningsoversikt-om-de-faktorer-som-skapar-boendeattraktivitet.html>

VTI 2012, *Kollektivtrafik som verktyg för regional utveckling – En kunskapsöversikt*. URL: <http://www.vti.se/sv/publikationer/kollektivtrafik-som-verktyg-for-regional-utveckling--en-kunskapsoversikt/>

Väg- och transportforskningsinstitutet, 2004. *Infrastruktur och tillväxt – En litteraturöversikt*. URL: <http://www.vti.se/sv/publikationer/infrastruktur-och-tillvaxt--en-litteraturoversikt/>

