

# Fehmarn Bält och Kronoberg

HUR KAN REGION KRONOBERG OPTIMERA NYTTAN AV DEN  
FÖRBÄTTRADE TILLGÄNGLIGHETEN TILL EUROPA

Göran Cars  
PLANIMPACT

## Förord

År 2029 står den fasta förbindelsen mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland (Fehmarn Bält tunneln) färdig. Den kommer på ett radikalt sätt att knyta Danmark och södra Sverige närmare Europa. För Kronoberg innebär tunneln att Schleswig-Holstein och norra Tyskland kommer att få en helt annan tillgänglighet än idag.

I rapporten diskuteras hur denna förbättrade tillgänglighet kan komma att påverka arbetsresor, godstransporter och besöksnäringen i Kronoberg. Tveklöst kommer tunneln att innebära möjligheter för utveckling och tillväxt i Kronoberg, men många av de potentialer bron möjliggör kommer inte att materialiseras med automatik. Av avgörande betydelse är vilka strategier och utvecklingsplaner regionen beslutar för att möta den nya geografi som tunneln innebär.

Syfte med rapporten är belysa möjligheter och utmaningar för Region Kronoberg i och med byggandet av Fehmarn Bält förbindelsen. Rapporten har utformats som ett underlag för att regionen ska kunna planera och genomföra regionala utvecklingsinsatser samt att bättre kunna framhålla Kronobergs perspektiv i sammanhang där infrastruktur planeras.

Rapporten har tagits fram i nära samverkan med representanter för olika verksamheter i Region Kronoberg. Jag är som författare ansvarig för slutsatser och rekommendationer i rapporten.

Min förhoppning är att rapporten ska bli ett viktigt underlag för den fortsatta utvecklingsplaneringen i Kronoberg och att den förbättrade tillgängligheten till Danmark och Tyskland ska bli en tillväxtmotor för regionen.

Göran Cars

## **DISPOSITION**

Inledning.....	4
1. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR REGIONAL UTVECKLING.....	5
2. VAD KAN FEHMARN BÄLT TUNNELN KOMMA ATT INNEBÄRA FÖR KRONOBERG? .....	9
3. HUR KAN KRONOBERG OPTIMERA NYTTAN AV FEHMARN BÄLT TUNNELN? .....	13
3.1 Infrastruktur och kollektivtrafik .....	13
3.2 Näringsliv och kompetensförsörjning .....	17
3.3 Attraktivitet .....	21
3.4 Besöksnäring .....	25
3.5 Landsbygdsutveckling.....	28
4. SUMMERING OCH AVSLUTANDE KOMMENTAR.....	30

## Inledning

År 2029 står den fasta förbindelsen mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland (Fehmarn Bält tunneln) färdig. Den kommer på ett radikalt sätt att knyta Danmark och södra Sverige närmare Europa. Resan sker idag med färja och tunneln innebär att restiden förkortas, från drygt en timme till sju minuter. Alla prognoser pekar på en kraftigt ökande mängd gods- och persontransporter.

Syftet med rapporten är belysa effekter, möjligheter och utmaningar för Region Kronoberg när Fehmarn Bält förbindelsen står färdig.

Rapporten har fokus riktat mot Region Kronoberg och baseras på tidigare arbeten som tagits fram av Europakorridoren (Fast förbindelse över Fehmarn Bält kräver nya stambanor) och Sydsvenska Handelskammaren (Nya stambanor för regional utveckling och tillväxt).

Som start för arbetet med denna rapport anordnades den 4 april 2024 ett arbetsseminarium i på Region Kronoberg. Vid seminariet förmedlade representanter för olika enheter inom Region Kronoberg idéer, möjligheter och utmaningar som aktualiseras av den nya förbindelsen. De enheter vid regionen som deltog vid seminariet representerade infrastruktur och kollektivtrafik, näringsliv, kompetensutveckling, besöksnäring och landsbygdsutveckling. I det fortsatta arbetet har hållits löpande kontakt med representanter från Region Kronoberg för att stämma av och diskutera arbetets fortskridande.

Rapporten har fyra delar:

I den första inledande kapitlet (1) återfinns en generell beskrivning av förutsättningarna för regional utveckling. I Kapitel 2 redovisas byggprojektet Fehmarn Bält tunneln och diskuteras vilken betydelse detta kan komma att få för Kronoberg. I Kapitel 3 analyseras och diskuteras hur Region Kronoberg kan utveckla strategier och planer för att dra optimal nytta av den förbättrade tillgängligheten till kontinenten. I det sista kapitlet (4) återfinns en summering och avslutande kommentarer.

## 1. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR REGIONAL UTVECKLING

Förutsättningarna för samhällsutveckling och företagens konkurrenskraft och avgörs i hög grad av tillgänglighet och en väl fungerande infrastruktur. Företagen har blivit alltmer specialiserade och behovet av arbetskraft med 'rätt' kvalifikationer blir allt viktigare. Det handlar inte bara om anställda med spetskompetens utan även om utbildade yrkesarbetare (exempelvis elektriker, svarvare, maskinförare). Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta 'rätt' personal för att kompetensförsörja företaget.

Utöver kompetensförsörjning handlar det för företagen om god tillgänglighet till insatsvaror och avsättningsmarknader. Att varor kan transporteras snabbare, billigare och mer tillförlitligt medför att företagens logistik kan förbättras och effektiviseras. Lägre transport- och reskostnader leder till större marknader. Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst.

Också ur individens perspektiv är goda kommunikationer och tillgänglighet viktigt. Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det att hitta ett arbete som motsvarar intressen och kvalifikationer. En väl differentierad arbetsmarknad betyder också mycket för valet av boplats. Betydelsen av pendling är särskilt stor på den svenska arbetsmarknaden som domineras av tvåförsörjarfamiljer<sup>1</sup>. Med en hög andel dubbelarbetande hushåll förstärks fördelen med stora lokala arbetsmarknader. Tidigare flyttade ett hushåll i samband med att en i hushållet bytte arbete, vanligtvis mannen. En sådan flytt kan idag försvåra för den andra försörjande parten att få ett adekvat jobb eller att vidareutbilda sig. I ett mer jämställt samhälle och där även barnen har ett ord med i laget i familjeangelägenheter, tenderar hushållen att bli mindre flyttbenägna. Byte av arbete eller påbörjade studier löses genom pendling i stället för flytt.

Den digitala tekniken har utvecklats snabbt och i debatten fanns en förväntan av att denna utveckling skulle innebära ett minskat platsberoende. Vi skulle kunna bo i en liten och avlägsen ort och ändå kunna jobba lika effektivt som i en stadsmiljö. Så har det inte blivit. Förvisso kan idag många arbetsuppgifter skötas effektivt från hemmet, exempelvis uppgifter som kräver koncentration eller är av rutinartad eller administrativ karaktär. Men för de arbetsuppgifter som kräver interaktion med andra finns uppenbara fördelar med att vara fysiskt på arbetsplatsen. I en undersökning från Stockholms handelskammare konstaterades att närmare 90 procent av de anställda föredrog att vara på arbetsplatsen när de ska arbeta interaktivt med sina kollegor<sup>2</sup>. Kort och gott, den direkta sociala interaktionen är överlägen digital kommunikation för att utveckla nya och kreativa lösningar samt lösa problem och intressekonflikter. Det är i det fysiska mötet som interaktionen skapar förutsättningar för kreativitet. Den digitala utvecklingen har i realiteten inneburit att urbaniseringen förstärkts. Behovet av att direkt interagera med kollegor, att ha närhet till kunder, konsulter, samarbetspartners och konkurrenter har förstärkt urbaniseringen. Samtidigt som den urbana utvecklingen förstärkts har förutsättningarna för förvärvsarbete förändrats, inte minst som en effekt av pandemin. Det faktum att många

---

1 Gustafsson Siv, Ekonomisk teori för tvåförsörjarfamiljen, Ekonomisk Debatt 6/91

2 Stockholms Handelskammare (2021) Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden

effektivt kan fullgöra vissa arbetsuppgifter från hemmet har påverkat individernas bosättningsval. För en anställd som inte behöver vara fysiskt på arbetsplatsen alla veckans dagar kan bosättning på en mindre och mer perifer ort vara en önskvärd möjlighet. Visserligen kan restiden till arbetet bli länge, men detta kompenseras av att antalet arbetsresor blir färre. Ett utvecklat resonemang om detta återkommer i nästa kapitel om Fehmarn Bält tunnels effekter.

### **Den nya ekonomiska geografin**

Den amerikanske Nobelpristagaren Paul Krugman myntade begreppet "den nya ekonomiska geografin" tillsammans med några andra ekonomer. Krugman menade att en rad platsbundna faktorer var avgörande för ekonomisk framgång och var kritisk till att många ekonomer tycktes betrakta den ekonomiska utvecklingen som helt platsberoende. Storleken på den lokala arbetsmarknadsregionen har under de senaste decennierna blivit en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region<sup>3</sup>.

Sverige är ett till ytan stort land med en förhållandevis liten befolkning. Stora områden av landet är gles befolkade och avstånden mellan landsändarna är stora. Möjligheten att bo, arbeta och driva företag i hela landet förutsätter ett bra system för person- och godstransporter lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

En arbetsmarknadsregion definieras utifrån ett geografiskt område inom vilket personer bor och arbetar. Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har kontinuerligt minskat. 1970 uppgick antalet till 187, trettio år senare var antalet nere i 90 och 2020 var antalet 60.

Kronoberg är indelat i tre arbetsmarknadsregioner; Växjö, Älmhult-Osby och Ljungby-Markaryd. Dessa arbetsmarknadsregioner är relativt sett små och de har varit oförändrade de senaste decennierna, något som påverkar förutsättningarna att attrahera högutbildad arbetskraft och kunskapsintensiva företag. Växjö arbetsmarknadsregion är den största och består av fem kommuner. Den har vuxit med 18 procent sedan 1985. För Ljungby som saknar tågförbindelse utgör den bristande tillgängligheten en påtaglig svårighet för utveckling.

För att förbättra förutsättningarna i regionen och öka tillväxten behöver tillgängligheten förbättras mellan arbetsmarknadsregionerna. Inte enbart i Kronoberg, utan också till omkringliggande regioner och den internationella marknaden.<sup>4</sup>

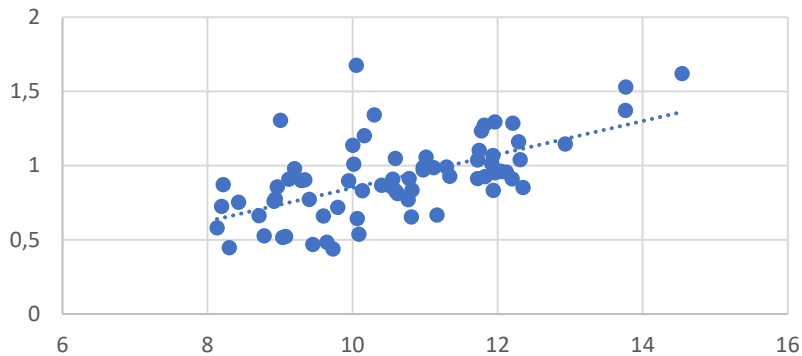
Minskningen av antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna vuxit radikalt i storlek, vilket samtidigt inneburit att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull både för hushållens försörjning och välfärd. Ett exempel på samspelet mellan regionstorlek och tillväxt ges i Figur 1 nedan som visar tillväxten i lönesumman (ett mått som fångar upp både sysselsättnings- och produktivitetstillväxten) för olika arbetsmarknadsregioner i relation till deras storlek.

---

<sup>3</sup> Se exempelvis Stockholms Läns Landsting, *En ny ekonomisk geografi*, Rapport 5:2013

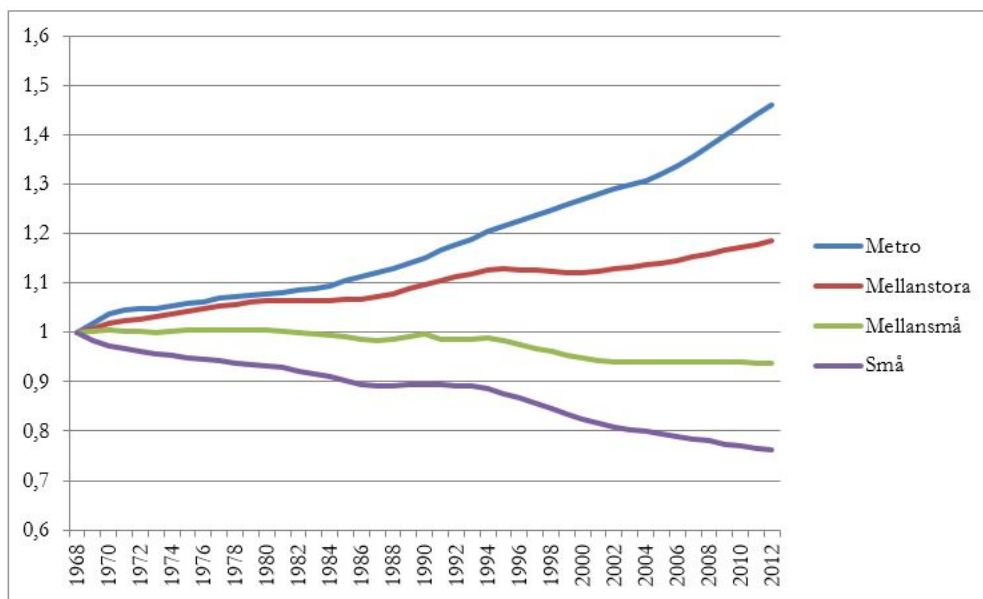
<sup>4</sup> Sydsvenska Handelskammaren, Anders Borgehed (2020) Artikel i Smålandsposten

Figur 1: Samband mellan regionstorlek (x-axeln) och tillväxt i lönesumman 1995 – 2014 (y-axeln).  
Källa WSP<sup>5</sup>



Som framgår ovan av Figur 1 är den lokala arbetsmarknadens storlek ensam en förklaring till den regionala variationen i lönesummatillväxt<sup>6</sup>. Detta har också konsekvenser för befolkningsutvecklingen. Nedanstående Figur 2 visar detta.

Figur 2: Befolkningsutveckling i svenska arbetsmarknadsregioner 1968 – 2012, SCB bearbetad av Charlotta Melander, Jönköpings Internationella Handelshögskola



Den blå linjen representerar Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessa regioner har haft en konstant tillväxt som ökade markant under 1990-talet (ca 50 procent). Den röda linjen representerar de arbetsmarknadsregioner utanför storstäderna som redan 1968 hade fler än

<sup>5</sup> Tillväxtverket (2018) Rapport *Tillstånd och trender för regional tillväxt 2018*

<sup>6</sup> OECD har i olika studier visat dessa samband internationellt. I *The Metropolitan Century - highlights*, OECD 2015 ang. tillväxt i urbana regioner: "for each doubling in population size, the productivity level of a city increases 2-5%"

100 000 invånare. De har också haft en kontinuerlig tillväxt och är idag cirka 20 procent större än 1968. Övriga mindre arbetsmarknadsregioner har haft en negativ utveckling. Siffrorna kan tyckas gamla – men står sig väl. Ser vi till SCB:s statistik över befolkningsutvecklingen i de snabbast växande kommunerna 1980 – 2019 är bilden följande:

Tabell 1: *Tillväxten i de snabbast växande kommunerna 2009–2019*, Källa SCB

Kommun	Förändring 1980-2019 i procent
Umeå	59
Uppsala	58
Stockholm	51
Malmö	47
Växjö	46
Helsingborg	45
Linköping	45
Halmstad	35
Göteborg	34

Stockholm, Göteborg och Malmö ingår alla i vad som beskrivs ovan i den blå kurvan och övriga undersökta kommuner i den röda, se Figur 2 ovan. En aktuell studie från Tillväxtverket bekräftar den ovan redovisade utvecklingen med statistik från 2009 till och med 2019.<sup>7</sup>

Kärnan i teorin om nya geografiska ekonomin kan summeras i ett par punkter

- Ju större arbetsmarknadsregionen är, desto bättre är förutsättningarna för tillväxt.
- I en arbetsmarknadsregion spelar kärnans storlek och branschbredd stor betydelse. Såväl storlek som branschbredd kan påverkas dels genom prioriterade satsningar, som genom att kärnan och omlandet knyts samman med effektiv infrastruktur och därmed får en bättre tillgänglighet.
- Befolkningsutvecklingen behöver inte följa det mönster vi ser i den pågående ekonomiska urbaniseringen. Mindre orter och byar belägna på vad som upplevs som rimligt pendlingsavstånd har potential för utveckling förutsatt de uppfattas som attraktiva boendemiljöer.

---

<sup>7</sup> Tillväxtverket, *Tillstånd och trender 2020*, rapport 0357

## 2. VAD KAN FEHMARN BÄLT TUNNELN KOMMA ATT INNEBÄRA FÖR KRONOBERG?

År 2029 står tunneln mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland färdig. Fehmarn Bält förbindelsen är en 18 kilometer lång tunnel som förbinder Danmark (Rødby) med Tyskland (Puttgarden). Med dagens färjeförbindelse tar överfarten 45 minuter plus ställtid (pålastning, avlastning). När tunneln är klar kommer restiden att bli 7 minuter med tåg och 10 minuter med bil.

Överenskommelsen om att bygga Fehmarn Bält förbindelsen träffades mellan den danska och tyska staten i september 2008. Motivet bakom beslutet var bedömningen att en fast förbindelse som knöt samman länderna skulle förbättra tillgängligheten och bidra till utveckling och tillväxt, dels genom en ökad arbetspendling och samverkan mellan företag, dels genom snabbare och effektivare godshantering. Vid sidan av dessa ekonomiska effekter förutsågs kulturella och sociala vinster genom den förbättrade tillgängligheten.

Danmark har ansvaret för byggandet av tunneln. Ett särskilt bolag, Femern A/S, har bildats för planering, genomförande och finansiering av projektet. Det är kostnadsberäknat till 52,6 miljarder danska kronor. Fehmarn Bält förbindelsen är en del av EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) och ses som centralt för att knyta samman Skandinavien med södra Europa. Byggandet av tunneln är av detta skäl i betydande omfattning finansierat av EU-medel<sup>8</sup>.

Fehmarn Bält-tunnelns färdigställande 2029 kommer på ett påtagligt sätt att påverka Sveriges tillgänglighet till kontinenten. Tunneln kommer att få stor betydelse för den svenska industrin. Enligt prognoser från Femern A/S kan godstrafiken komma att fördubblas fram till 2035. Tågtrafiken mellan Danmark och Tyskland bedöms öka från dagens 10 tåg per dygn till 100<sup>9</sup>.

För järnvägstrafik mellan Köpenhamn och Hamburg har restiden med färja varit cirka fem timmar. När tunneln öppnas kommer samma resa att ta cirka två och en halv timme. Tidsbesparingen ligger utöver tunnelns tillkomst i att järnvägsnäten i Danmark och Tyskland förstärks. I Danmark pågår arbete med uppgradering av Sydbanen mellan Köpenhamn och Rødby. Banan till Rødby ska elektrifieras och det ska också byggas dubbelspår på hela sträckan 30. Arbetena ska vara färdigställda till år 2029 och restiden kommer då att bli cirka en och en halv timme mellan Köpenhamn och stationen Lolland Syd (belägen 12 kilometer från Rødby hamn). Också på den tyska sidan pågår en uppdragering av järnvägen mellan Puttgarden och Hamburg. Sträckan Puttgarden – Lübeck kommer fram till år 2029 att uppgraderas för att möjliggöra tågtrafik med en hastighet av 200 km/tim. Sträckan Lübeck – Hamburg möjliggör idag tågtrafik med en hastighet av 160 km/tim. Överväganden pågår för närvarande av

---

<sup>8</sup> Femern A/S <https://femern.com/>

<sup>9</sup> <https://malmo.se/Oresundsmetron/Aktuella-nyheter-om-Oresundsmetron/Artiklar-Ometron/2020-12-18-Fehmarn-Balt-tunneln-ar-en-game-changer-for-Sverige.html>

förutsättningarna till en uppgradering för att möjliggöra högre hastigheter, men inga beslut är ännu fattade.

De uppgraderingar av järnvägsnätet som görs på den danska och tyska sidan innebär således att restiderna mellan olika målpunkter avsevärt kommer att kortas. I tabellen nedan redovisas restider idag och år 2029 med Fehmarn Bält tunneln och uppgraderade järnvägsspår i Danmark och Tyskland.

Tabell 2: Restider Köpenhamn – Hamburg i dag och 2029<sup>10</sup>

	Restid idag	Restid 2029
<b>Regionaltåg</b>		
Köpenhamn – Nykøbing	01:32	00:58
Köpenhamn – Lolland Syd	02:00	01:32
Köpenhamn – Fehmarn	02:45	01:39
Fehmarn – Lübeck	01:28	00:49
Lübeck – Hamburg	00:47	00:47
Fehmarn – Hamburg	02:15	01:39
Köpenhamn – Hamburg	05:00	03:18
<b>Expresståg Köpenhamn – Hamburg</b>		02:30

Det blir närmare från Öresundsregionen till Hamburg än till Stockholm. Restiden från Malmö till Hamburg kommer att bli ca 2,5 timmar och med nya stambanor i Sverige kommer Hamburg kommer att kunna nås från Stockholm på cirka 5 timmar. När tunneln tas i bruk kommer en storregion för arbete, handel och turism för drygt tolv miljoner människor att öppnas.

För Kronoberg innebär tunneln att Schleswig-Holstein och norra Tyskland kommer att få en helt annan tillgänglighet än idag. En resa från Alvesta till Hamburg kommer att ta mindre än fyra timmar, dvs. inte obetydligt länge tid än en Stockholmsresa. I texten nedan diskuteras hur denna förbättrade tillgänglighet kan komma att påverka arbetsresor, godstransporter och besöksnäringen i Kronoberg.

### Persontrafik och arbetspendling

Fehmarn Bält-förbindelsen kommer således, utöver sin betydelse för den nationella konkurrenskraften även att spela en viktig roll som möjliggörare för regional utveckling och regionförstoring i södra Sverige. Den nya fasta förbindelsen till Tyskland möjliggör arbetspendling från Sverige, även om denna i många fall sannolikt inte skulle ske i form av dagspendling. För arbetstagare med kvalificerade arbeten som inte kräver fysisk närvaro på arbetsplatsen fem dagar i veckan är den potential som tunneln skapar särskilt intressant. Här kan arbetspendling mellan södra Sverige/Danmark/Tyskland, och omvänt bli en realistisk

<sup>10</sup> DB Netz AG, Banedanmark (2018) & Femern Development [www.femern.info](http://www.femern.info)

möjlighet när tunneln står färdig. Tunneln innebär alltså att det skapas en tillgänglighet som möjliggör att arbetsmarknader i de tre länderna skulle kunna integreras på ett sätt som idag inte är möjligt.

Fehmarn Bält förbindelsen kommer således, utöver sin betydelse för den nationella konkurrenskraften även att spela en viktig roll som möjliggörare av regional utveckling och regionförstoring.

Möjligheten för Sverige att dra nytta av den 'nya' arbetsmarknad som skapas i och med den fasta förbindelsen till Tyskland förutsätter dels frekventare trafikering, dels investeringar för att uppgradera det svenska järnvägsnätet. I annat fall riskerar Sverige att hamna i skuggan av Europa och en resa till Hamburg blir av intresse mest för tågturistande.

### **Godstrafik**

På motsvarande sätt som för persontrafiken bedöms att godstrafiken ökar kraftigt när tunneln öppnas. Sweco har på uppdrag av String & Greater Copenhagen tagit fram scenarier över effekter av den förväntade tillväxten av godstransporter. I rapporten konstateras att Fehmarn Bält tunneln eliminerar en flaskhals i transportsystemet genom att minska tidsåtgången och kostnaden för godstransporter. En utgångspunkt i rapporten är att denna förbättrade tillgänglighet skapar möjligheter för att utveckla ett mer hållbart transportsystem genom att skapa förutsättningar en utökad järnvägstrafik. Men samtidigt poängteras att den en potential som tunneln innebär för såväl effektiva gods- som persontransporter förutsätter en förstärkning av det svenska järnvägsnätet med nya stambanor. Den trängsel och de kapacitetsbrister som råder idag skulle sätta stopp för den kraftiga överflyttning av landsvägstransporter till järnväg som möjliggörs med den nya tunneln<sup>11</sup>.

### **Besöksnäring**

Utöver ett utökat arbetsresande förefaller det sannolikt att även turistnäringen kommer att generera ett kraftigt ökat antal resor. År 2014 besökte knappt 220 000 svenskar Schleswig – Holstein som turister. Motsvarande siffra för danskar var 670 000. Staden Lübeck har i en rapport gjort bedömningen att det finns en stor potential för en kraftigt ökad turism från Sverige och Danmark till norra Tyskland och omvänt i och med tunnelns tillkomst<sup>12</sup>.

### **Reflektion och problematisering**

Samstämda bedömningar ger vid handen att Fehmarn Bält tunneln kommer att medföra en betydande ekonomisk utveckling och en integration av arbetsmarknader i Tyskland, Danmark och Sverige. Prognoser visar att de kortade restiderna kommer att innebära en kraftig ökning av såväl person- som godstransporter. Jämförelser med Öresundsbron pekar på en potential att skapa en integrerad arbetsmarknadsregion som binder samman de tre länderna.

---

<sup>11</sup> Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions

<sup>12</sup> Hansestadt Lübeck (2023) Die Feste Fehmarnbeltquerung – Potentiale und Herausforderungen

Ur ett kronobergsperspektiv är en nyckelfråga för huruvida den integration som skapas kommer att inkludera Kronoberg, eller om de integrativa vinsterna i Sverige kommer att stanna i Skåne. Svaret på frågan är inte givet, utan i hög grad beroende av hur Region Kronoberg kan rustas för att nyttiggöra de möjligheter som Fehmarn Bält tunneln skapar. Det handlar om hur regionens infrastruktur utvecklas och knyts till Skåne och vidare söderut. Det handlar också om strategier för näringslivsutveckling, besöksnäring och inte minst Växjö's roll som ekonomiskt nav i regionen. I nästa kapitel analyseras och diskuteras hur olika verksamhetsområden inom Region Kronoberg kan utvecklas för att möta dessa utmaningar.

### 3. HUR KAN KRONOBERG OPTIMERA NYTTAN AV FEHMARN BÄLT TUNNELN?

#### 3.1 Infrastruktur och kollektivtrafik

Infrastruktur är inte ett självändamål. Infrastrukturen är medlet för att serva och möjliggöra alla andra verksamhetsområden som bidrar till den regionala utvecklingen.

Byggande av infrastruktur föregås av tidsmässig långa planerings- och byggprocesser. Vid seminariet den 4 april gjordes en framtidsspaning. Om målbilden sätts till 2044 så kommer E4:an på sträckan Kånna – Ljungby – Toftanäs att vara utbyggd till motorväg. Förhoppningsvis har inletts ett arbete för dubbelspår Alvesta-Växjö samt, och trafikeringen på Markaryds banan och på Sydostlänken har kommit i gång. I Skåne har skett en utbyggnad till fyrspar mellan Hässleholm och Malmö.

Möjligheterna för Kronoberg att dra nytta av den förbättrade tillgänglighet som Fehmarn Bält tunneln innebär liksom den ekonomiska expansion som förväntas i Köpenhamn/Malmö regionen handlar i väsentlig grad om länets kommunikationsmöjligheter söderut. I tabellen nedan redovisas tidsåtgång idag för en resa från olika orter i Kronoberg till Malmö.

Tabell 3: Restider med tåg 2024 från Kronoberg till Malmö

Alvesta – Malmö 1:25 tim

Växjö – Malmö 1:52 tim

Älmhult – Malmö 1:21 tim

Ljungby – Malmö 2:52 tim

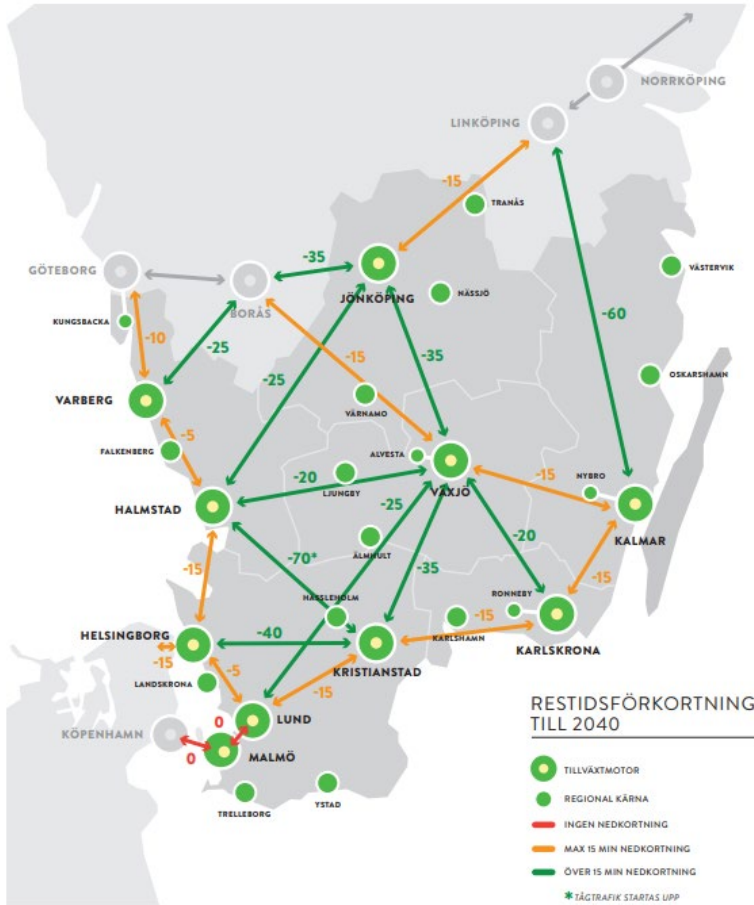
Lessebo – Malmö 2:18 tim

Markaryd – Malmö 1:27 tim

En timme brukar ofta användas som en gräns för vad som är en rimlig tid för en dagspendlare för att ta sig till arbetsplatsen. Som framgår av tabellen så ligger pendlingstiderna idag betydligt över denna nivå.

Region Kronoberg har gjort en bedömning av hur restiderna skulle kortas förutsatt att de nationella sydsvenska prioriteringarna och länens regionala transportplaner realiserar. Restidsvinsterna redovisas i figuren nedan.

Figur 3: Restidsförkortningar till 2040 om aktuella planer realiseras<sup>13</sup>



Av figuren framgår att restiden på sträckan Alvesta/Växjö/Älmhult till Malmö skulle kortas betydligt och uppgå till en timme från Alvesta och lite drygt en timme från Växjö. Också Ljungbys tillgänglighet till Växjö och Halmstad skulle förbättras betydligt. Figuren visar alltså att framför allt Växjö, Alvesta och Älmhult skulle få en radikalt förbättrad tillgänglighet med de järnvägsinvesteringar som nu är aktuella. Malmö/Köpenhamnsregionen som idag inte är praktiskt nåbar för dagsresor skulle bli tillgänglig. Ett ofta mindre uppmärksammat perspektiv är att storregionala effekter också ofta gynnar mindre kommuner som ligger i närheten av stationsorterna längs en ny/förstärkt järnväg. I Kronoberg skulle flera mindre kommuner få en bättre tillgänglighet som innebär att storleken på den nåbara arbetsmarknaden blir större.

### Reflektion och problematisering

Planerade järnvägsinvesteringar kommer att innebära att Kronoberg får en väsentligt förbättrad tillgänglighet till Malmö/Köpenhamnsregionen. Inte minst kommer utbygganden av fyra spår mellan Lund och Hässleholm att bidra till att restiderna kortas. Från Alvesta, Växjö och Älmhult kommer restiden till Malmö att bli cirka en timme. För flera kommuner i Kronoberg kommer

<sup>13</sup> Källa: Region Kronoberg

dock restiderna till Malmöregionen att ligga betydligt över en timme och därmed vara mindre attraktiva för daglig arbetspendling.

Norrut kommer också restiderna betydligt mellan Stockholm och Linköping att kortas tack vare den planerade Ostlänken. Även med denna förbättrade tillgänglighet kommer dock Stockholm att ligga på ett avstånd som inte är förenligt med daglig arbetspendling.

De planerade infrastruktursatsningarna kommer att förändra spelplanen för många av de kommuner som är direkt berörda. För Östgöten kommer Stockholm att bli en möjlig pendlingsort och för Hässleholmaren växer arbetsmarknadsregionen till att också omfatta Malmö/Köpenhamn. Kronoberg kommer att påverkas positivt av dessa infrastrukturinvesteringar, men löper samtidigt risk att hamna i bakvattnet. De investeringar som nu planeras i Södra stambanans södra delar upphör i Hässleholm och i de norra delarna, från Stockholm, upphör investeringarna i Linköping. För Södra stambanans stäckning från Hässleholm till Linköping, genom Kronoberg, finns inga planer för utveckling. De potentialer som möjliggörs av planerade järnvägsinvesteringar är viktiga för Kronoberg, men möjligheterna skulle vara betydligt större om planerna för utveckling av Södra stambanan även inkluderade sträckan Hässleholm – Linköping. Om man till den hårda belastning som redan idag är påtaglig på Södra stambanan adderar nya transportbehov som uppstår genom nyindustrialiseringen av Sverige och prognoser över resandeutveckling framstår det inte som osannolikt att trängsel, förlängda restid och bristande punklighet kommer att bli reella problem för Kronobergs möjligheter till uppkoppling söder och norrut.

### **Dags för ett mentalt nytänkande?**

I hög grad har Stockholm setts som Sveriges ekonomiska nav och mittpunkt. I överväganden om utvecklings- och tillväxtstrategier har ofta relationen till huvudstaden varit den självklara utgångspunkten. Mot bakgrund av de effekter Öresundsbron fått som ekonomisk motor och generator för tillväxt, och inte minst den integrerande effekt som Fehmarn Bält tunneln bedöms få, finns det skäl att överväga hur Kronoberg ska fokusera sin omvärldsanalys. Med Fehmarn Bält tunneln skapas en sammanhållen region med 11 miljoner invånare. Och, även om Kronoberg inte är en geografisk del av denna nya region, finns skäl att överväga hur en stark koppling kan utvecklas.

### **Inte bara tåg**

Fehmarn Bält är inte tunnel enbart för tåg. Tunneln rymmer och en fyrfilig väg för lastbils- och biltrafik. Inte minst av miljöskäl är det önskvärt att så mycket som möjligt av trafiken sker på räls. Men en stark utveckling av järnvägen möter två hinder. Det första handlar om kapaciteten på järnvägen. I såväl Danmark som Tyskland pågår/planeras investeringar för att kunna möta en kraftig ökad efterfrågan på järnvägstransporter. Som nämnts ovan är situationen i Sverige mer

problematisk. Bedömningar gör gällande att bristen på spårkapacitet kommer att innebära att merparten av tillkommande transportvolymerna kommer gå på väg<sup>14</sup>.

Det andra handlar det om effektiva transporter. En inte obetydlig del av det gods som fraktas ska under resan från producenten delas upp på olika mottagare. I många situationer förutsätter en rationell hantering att hela eller delar av transporten sker med lastbil. I Kapitel 6 om näringsliv diskuteras den potential som finns för att utveckla Ljungby som en logistik nod.

---

<sup>14</sup> Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions

## 3.2 Näringsliv och kompetensförsörjning

### Näringslivsutveckling

Över tid har Kronobergs län haft en god konkurrenskraft sett till hur många jobb som har skapats i regionen. Regionen har ett betydande inpendlingsnetto. År 2016 pendlade ca 12.000 personer från andra län för att arbeta i Kronoberg. Samma år var det bara drygt 7.000 Kronobergsbor som pendlade över länsgränsen för att arbeta. Inpendlingen har ökat över tid och sett i relation till folkmängden har regionen det högsta inpendlingsnettot i Sverige. Sedan lång tid tillbaka har länet ett negativt inrikes flyttnetto. I relation till befolkningen har länet en av landets lägsta nivåer i detta avseende<sup>15</sup>.

Den inomregionala pendlingen har ett radiellt mönster och sker i hög utsträckning i relation till Växjö kommun. Samtliga av de tio starkaste inomregionala pendlingsrelationerna i länet sker i relation till Växjö kommun.

Det finns en matchningsproblematik i länet. Hälften av de privata arbetsgivarna i länet och 70 procent av de offentliga uppger att de har svårt att hitta rätt kompetens och tillsätta utlysta tjänster<sup>16</sup>.

Från näringslivssidan har i olika sammanhang påtalats att frågor rörande kompetensförsörjning och effektiva transporter är centrala för företagen i Kronoberg. Svårigheter att hitta anställda med rätt kvalifikationer hämmar företagens möjligheter att arbeta effektivt och försvårar en möjlig expansion. Samtidigt har begreppet "Just in time" förstärkt betydelsen av tillförlitliga och snabba transporter.

Vid seminariet den 4 april uppmärksammades bedömningar av hur Fehmarn Bält förbindelsen kan komma att påverka förutsättningarna för näringslivsutveckling i Kronoberg. För näringslivet finns möjligheter till ökad export och internationalisering genom förbättrad tillgänglighet. Likaså skapas förutsättningar för utländska investeringar i Kronoberg. Den direkta kopplingen till kontinenten skulle också skapa förutsättningar för en ökad rörlighet för såväl gods som förvärvsarbetande. Sammantaget så skapar Fehrman Bält tunneln stora möjligheter för tillväxt i näringslivet och därmed för samhällsutveckling i Kronoberg.

Samtidigt som bron skapar möjligheter för utveckling så finns orosmoln som kan göra att dessa potentialer inte kan realiseras. En övergripande farhåga är baserad på insikten att tillväxt inte följer med automatik bara för att ny infrastruktur och bättre tillgänglighet kommer på plats. Ett annat orosmoln är att den tillväxt som integrationen skapar förutsättning för kommer att stanna i Skåne. I bägge dessa avseenden spelar frågor om utveckling av Kronobergs attraktivitet infrastruktur nyckelroller.

---

<sup>15</sup> Region Kronoberg. Gröna Kronoberg 2025

<sup>16</sup> A.a

## Reflektion och problematisering

En grundläggande utmaning som aktualiseras av det faktum att Region Kronoberg redan idag har ett betydande överskott av inpendlare i förhållande till antalet utpendlare, och att denna klyfta vuxit under de senaste decennierna. I klartext indikerar detta att Kronoberg har aktivitetsbrister som innebär att individer, trots tidsåtgången för arbetspendlande, väljer bosättning i andra län. Frågan om attraktivitet är således central för att realisera de potentialer som Fehmarn Bält tunneln skapar. Den insikt som måste vägleda ett sådant arbete är att attraktivitet i hög grad kan påverkas genom regionala och kommunala strategier för utveckling. Malmö, Norrköping och Skellefteå är exempel på städer som genomgått radikala förbättringar av rykte och attraktivitet. Benchmarking av dessa städer förfaller som en viktig utgångspunkt för åtgärder för att stärka Kronobergs attraktivitet. Frågan om hur ortsattraktivitet kan utvecklas behandlas mer utförligt i nästa kapitel.

En andra förutsättning för att Kronoberg ska kunna realisera närheten till kontinenten handlar om tillgänglighet och infrastruktur. Farhågan att den tillväxt som skapas kommer att stanna i Skåne är reell. I och med Fehmarn Bält tunnelns färdigställande förutspås en kraftig ökning av såväl järnvägs- som vägtransporter. Inte minst på järnvägsnätet finns risk för efterfrågan kommer att leda till allvarliga kapacitetsproblem. Vid seminariet den 4 april uppmärksammades angelägenheten av infrastruktursatsningar, bland annat stråket Markaryd-Ljungby vs. Värnamo-Vaggeryd-Jönköping, Älmhult-Alvesta- Växjö, Markarydsbanan och Sydostlänken.

Diskussioner om utveckling och prioritering av infrastrukturinvesteringar är alltid fyllda av intressekonflikter. Oviljan att 'sätta ner foten' leder i bästa fall till förseningar, men inte sällan att inget alls händer eller att någon instans 'på högre nivå' fattar beslut. Frågan om förstärkt infrastruktur är avgörande för Region Kronobergs möjligheter att realisera Fehmarn Bält tunnelns potential. Det förefaller rimligt att ha tre utgångspunkter för överväganden om hur infrastrukturen behöver utvecklas för att åstadkomma största möjliga nytta av den nya närheten till Europa. Den första handlar tillgängligheten till Danmark och Tyskland dvs. Södra stambanan och vilka förstärkningar som behövs av denna för att klara den ökade efterfrågan som kommer att uppstå när tunneln öppnas. En andra reflektion handlar om Ljungby som har en potential att utvecklas till en logistiknod, men en sådan utveckling förutsätter en förbättrad tillgänglighet såväl inomregionalt som över regiongränsen. Den tredje utgångspunkten handlar om tillgängligheten till Växjö. Växjö är regionens ekonomiska motor och idag är de tio starkaste inomregionala pendlingsrelationerna i relation till Växjö kommun. Med referens till resonemanget om ekonomisk geografi i Kapitel 1 kan anföras att det vore rimligt att prioritera infrastruktursatsningar som förstärker tillgängligheten till Växjö från andra orter i och utanför Region Kronoberg. En sådan prioritering skulle sannolikt vara kontroversiell och inte mottas väl av förespråkare för andra infrastrukturstråk och prioriteringar. I sammanhanget kan det vara av intresse att studera exemplet Skåne där utveckling av Pågatågen, Öresundstågen och Citytunneln innebar att Malmö fick en radikalt förbättrad tillgänglighet. Sedan 2004 har antalet resor ökat med 74 procent. Det är framför allt tågresor som ökat. Sedan Citytunneln tog i bruk

har trafiken ökat med nästan 70 procent<sup>17</sup>. Även om resurser prioriterats till Malmö vore det inte korrekt att säga att Malmös gynnats på bekostnad av de mindre omringande kommunerna. Det som hänt är att arbetspendlingen över kommungräns har ökat i mycket snabbt. Lika påtagligt är att kommuner i regionen har olika förutsättningar och roller. Villkoren i en kommun som utgör regionkärna är radikalt annorlunda än i en perifert belägen och landsbygdspräglad kommun. Den poäng som kan göras är att det finns ett ömsesidigt beroende mellan alla kommuner inom den lokala arbetsmarknadsregionen. Malmö har vunnit genom att få tillgång till ett större omland för att möta näringslivets krav på kompetensförsörjning, vilket i sin tur inneburit att branschbredden i Malmös arbetsmarknad ökat. Nya och mer specialiserade företag uppfattar Malmö som intressant för lokalisering. Men denna positiva har inte skett på bekostnad av kringliggande kommuner. Tvärtom kan konstateras att också dessa vunnit fördelar. Flera av de omgivande kommunerna har under lång tid brottas med en nedåtgående befolkningsutveckling, i samtliga har utvecklingen vänts mot tillväxt efter Citytunnelns tillkomst. Bosättning i de mindre omgivande kommunerna har blivit ett attraktivt alternativ för hushåll med önskemål om boende på en mindre ort i och med att man med de infrastruktursatsningar som gjorts samtidigt har tillgång till Malmös arbetsmarknad och kulturutbud.

Fehmarn Bält förbindelsen kommer också att rita om Sveriges ekonomiska karta. I och med tunnelns färdigställande kommer att ske förändringar. Sammantaget kommer färdigställandet av tunneln under Fehmarn Bält att stärka Öresundsregionens roll som Nordens största arbetsmarknadsregion. Den fråga som bör ställas är vad detta innebär för Kronoberg, och vilka strategier som kan utvecklas för att få direkt nytta av Öresundsregionens tillväxt. Det handlar här om infrastruktur- och näringslivssatsningar för att integreras med södra Sverige. Ett exempel skulle kunna vara logistik och terminalverksamhet där Kronobergs läge pekar på tydliga lokaliseringsfördelar. Men det finns skäl att göra motsvarande analyser för andra näringsgrenar i syfte att förstå vilka möjligheter och utmaningar som den närmare integrationen med Europa har för olika näringsgrenar.

Avslutningsvis en referens som, förutsatt antagandet att näringslivet i region Kronoberg och Jönköping står inför likartade utmaningar, kan vara lärorik.

---

<sup>17</sup> Region Skåne. Hur har det gått i Skåne: Kollektivtrafik – Utveckling Skåne. <https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/kollektivtrafik/>

## FAKTARUTA – FÖRETAGENS KOMPETENSFÖRSÖRJNING<sup>18</sup>

Organisationen Företagarna i Jönköpings län genomförde under januari 2023 en enkätundersökning. Den riktades till alla medlemsföretag och syftade till att belysa betydelsen av nya stambanor. Totalt besvarade 75 företag enkäten. Av dessa uppgav drygt 40 procent att de idag har svårigheter att rekrytera personal till sin verksamhet. Tre av fyra företag gjorde bedömningen att nya stambanor skulle spela av stor eller viss roll för det egna företags kompetensförsörjning. Företagens behov av kompetens avsåg såväl högutbildade specialister av olika slag som yrkeskunniga industriarbetare.

Två av tre företag (65 procent) gjorde bedömningen att nya stambanor skulle få en stor eller måttlig positiv betydelse för näringslivet i form av förbättrade tillgänglighet till extern expertis, konsulter och kunder samt genom effektivare transporter för godsförsörjning.

Vidare bedömde merparten av företagen (63 procent) att nya stambanor skulle bidra till att förstärka Region Jönköpings attraktivitet för såväl företagslokaliseringar som boende.

### **Kompetensutveckling och lärande**

Vid seminariet den 4 april diskuterades möjliga effekter av Fehmarn Bält tunneln vad gäller behovet av kompetensutveckling och lärande. En utveckling som bedömdes som sannolik är att attraktiviteten för arbete, boende och utbildning kommer att stärkas i de västra delarna i länet. Den förbättrade tillgängligheten bedömdes vidare kunna leda till en ökad pendling för att nå 'nya intressanta' jobb och utbildningar. I sammanhanget uppmärksammades frågan om konkurrens från Öresundsregionen. Vid seminariet pekades möjligheten att utveckla Campus i Ljungby men även i Markaryd/Älmhult.

De bedömningar som framfördes på seminariet bör föranleda överväganden om vilka branscher inom Kronobergs näringsliv som skulle kunna få förstärkt utvecklingskraft genom den förbättrade tillgängligheten till Danmark och Tyskland. Det handlar här om en kartläggning för att utröna vilka länkar som finns redan idag och vilka företagen bedömer som möjliga att utveckla när tunneln står färdig. Med utgångspunkt i en sådan kartläggning skulle sedan en utveckling av profilen på kompetensutveckling och lärande kunna spetsas.

Ett område som framstår som särskilt intressant rör logistik. Samstämda bedömningar gör gällande att efterfrågan på godstransporter kommer att öka markant när tunneln tas i bruk. Det handlar inte enbart om järnvägstransporter utan i minst lika hög grad om vägtransporter. De frågor som aktualiseras av denna utveckling handlar dels om praktiska frågor i form av

---

<sup>18</sup> Företagarna i Jönköping (2023) Företagens kompetensförsörjning – en enkätundersökning

terminaler för byte av transportslag och lagerverksamhet, dels om utveckling av kunskap om informationslogistik. Här finns skäl att överväga hur den utbildning som redan finns vid Campus Ljungby skulle kunna utvecklas för att spela en nyckelroll i ambitionen att stärka region Kronobergs konkurrenskraft.

### **En gemensam bild och berättelse om Kronoberg**

Strategier för näringslivsutveckling förutsätter ofta svåra prioriteringar, och beroende på vilka val som görs finns alltid kommuner/kommundelar som upplever att ett visst beslut inte gagnar de egna intressena. Inte minst handlar detta om avvägningar som måste göras mellan regionens kärna och omgivande kommuner. Att ta 'fråga för fråga' och prioritera leder ofta till svårlösta konflikter mellan de som upplever sig som vinnare respektive förlorare. Av detta skäl finns anledning att parallellt behandla alla de frågorna ska inkluderas i en näringslivsstrategi i ett paket, för att visa på att det sammantagna resultatet gagnar alla, men att detta resultat förutsätter en acceptans för talesättet 'gungor och karuseller', dvs för att kunna vinna fördelar i prioriterade frågor måste man vara beredd att göra eftergifter i andra.

Växjö fyller en viktig funktion för övriga kommuner i länet när det gäller ekonomisk utveckling och tillväxt. Totalt sker 80 procent av den inomregionala pendlingen, om man räknar både in- och utpendlingen, i relation till Växjö kommun. Växjö är regionens motor och omkringliggande kommuners attraktivitet är beroende av Växjö, dels genom att boende i kringliggande kommuner har sin försörjning i Växjö, dels genom att Växjö kan erbjuda ett kommersiellt och kulturellt utbud, som är viktigt för individens uppfattning av attraktivitet, men som inte kan erbjudas i en mindre kommun. De mindre av kommunerna i Kronoberg är således i hög grad beroende av Växjö. Men omvänt är också Växjö beroende av de kringliggande kommunerna. En utveckling av bredd och specialisering av Växjös arbetsmarknad förutsätter ett befolkningsunderlag som är större än den egna befolkningen. Likaså är kvaliteten på Växjös kulturella och kommersiella utbud direkt kopplat till i vilken omfattning detta också utnyttjas av boende i kringliggande kommuner. Summa summarum: Utveckling av Kronoberg kännetecknas av ett ömsesidigt beroende mellan Växjö och kringliggande kommuner. Utmaningen ligger i att fram en utvecklingsstrategi som skapar lösningar där såväl Växjö som kringliggande kommuner ser fördelar i ett samordnat agerande.

### **3.3 Attraktivitet**

I dagens samhälle har vi blivit allt rörligare. Förbättrad tillgänglighet har inneburit att vi som individer har möjlighet att arbetspendla på ett sätt som inte var tänkbart förr. Genom förbättrade kommunikationsmöjligheter kan vi bo allt längre från arbetsplatsen, utan att för den skull ha längre restider än förr. Pandemin har ytterligare förstärkt detta mönster genom att vi lärt oss hantera virtuella möten på ett effektivt sätt. Detta har inneburit att anställda med flexibla arbeten kan förlägga delar av sin arbetstid i hemmet.

Den ökade rörligheten har medfört förbättrade möjligheter att välja bostadsort. Lite förenklat kan sägas att tidigare var arbetsplatsens lokalisering avgörande för var man slog ner sina bopålar. Idag söks en attraktiv boendemiljö med pendlingsmöjligheter till arbetsplatsen. Denna förändring har medfört en ökad konkurrens mellan städer och regioner för att attrahera invånare. Konkurrenten har bidragit till att allt fler regioner och kommuner arbetar aktivt med att marknadsföra sig själva som attraktiva boendemiljöer.

Den kärnfråga som infinner sig är vad det är som avgör individens bosättningsval, vad som skapar attraktivitet. I forskningen identifieras här tre frågor som avgörande. Arbete, bostad och ortsattraktivitet.

### **Arbete**

Möjligheten till att få ett arbete som motsvarar kompetens och intresse är förstas av helt avgörande betydelse. Men väl att notera är att arbetsplatsen inte nödvändigtvis behöver ligga i direkt närhet till bostadsorten. Arbetet kan finnas i en intilliggande kommun eller angränsande län. Det avgörande är att arbetsplatsen har så god tillgänglighet att den kan nås genom arbetspendling. Bra kommunikationer och god tillgänglighet är en avgörande faktor för en utveckling av en region/kommun. Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det att hitta ett arbete om motsvarar intressen och kvalifikationer.

Betydelsen av pendling är särskilt stor på den svenska arbetsmarknaden som domineras av tvåförsörjarfamiljer. Med en hög andel dubbelarbetande hushåll förstärks fördelen med tillgänglighet till en stor arbetsmarknad, där bägge parter i hushållet kan hitta ett arbete som motsvarar intresse och kompetens.

### **Bostad**

Vid sidan av arbete är en bostad som motsvarar behov och önskemål en viktig förutsättning för valet av bosättningsort. I sammanhanget finns skäl att uppmärksamma den nationella trend som blivit påtaglig efter pandemin – en deurbanisering. Större städer tappar invånare och flyttlassen går till mindre orter med goda kommunikationsmöjligheter till en större arbetsmarknad. Denna trend skapar förutsättningar för näringslivsutveckling och befolkningstillväxt i mindre kommuner, förutsatt att den fysiska tillgängligheten till en större arbetsmarknad är god.

Det finns starka skäl för kommunerna att göra bedömningar av vilken typ av hushåll som skulle kunna attraheras till kommunen. Kommunernas bedömningar varierar förstas beroende på fysiskt läge, struktur, storlek och förutsättningar i övrigt, vilket aktualiserar behovet av målgruppsanalyser, som kan ligga till grund för såväl bostadsbyggande som satsningar på attraktivitetshöjande åtgärder. Hushållstyper som kan vara intressanta kan exempelvis vara barnfamiljer, personer med viss specialiserad yrkeskompetens, hemvändare, ungdomar eller seniorer. Beroende på vilken/vilka typer av hushåll som kommuner ser som målgrupp/er måste

bostadsbyggandet riktas ges ett fokus som motsvarar krav och förväntningar hos de bostadssökande.

### **Ortsattraktivitet**

Den ökade rörligheten innebär att också ortens attraktivitet kommer att bli allt viktigare vid valet av bosättning.

Det finns en myt om att attraktivitet har ett starkt samband med storlek. Så enkelt är det inte. Förvisso finns det personer som känner en stark dragning till det storskaliga och urbana, myllret av människor, mångfalden av nöjen och ett stort kommersiellt utbud runt knuten. Men samtidigt finns det andra som värdesätter den lilla skalan, närheten och överblickbarheten. Det kan också handla närheten till naturen, frågor om trygghet och bostadspriser. En slutsats av detta resonemang är att den mindre orten inte kan konkurrera med den större vad gäller utbud av service och nöjen, dess fördelar ligger i stället i att lyfta fram de kvaliteter som inte kan erbjudas i en större stad.

Upplevelsen av en Orts attraktivitet handlar dels om platsens kvaliteter i form av arkitektur, parker, torg och stråk som förbinder olika målpunkter. Dels kultur i vid bemärkelse, allt från konst, museer och teater till evenemang och upplevelser. Det handlar i mycket om platser för berikande och sociala möten.

Betydelsen av kulturens roll för upplevelsen av en Orts attraktivitet kan inte nog understrykas och finns väl belyst i forskningen. Betydelsen av kulturens roll för utvecklingen av en plats låter sig väl belysas med hjälp av tre svenska städer; Malmö, Norrköping och Skellefteå. Alla de tre städerna har tidigare brottats med problem och kriser i form av tappad attraktivitet och därmed svårigheter attrahera såväl företagsetableringar som inflyttare. Idag befinner sig de tre städerna i en helt ny situation, befolkningen ökar och näringslivet tillväxer. En nyckel till denna omsvängning är att kultur och stadsmiljön satts i fokus i de utvecklingsstrategier som sätts för att skapa utveckling, tillväxt och framtidstro.

Tänkvärda idéer och förslag på hur orter i Kronoberg skulle kunna stärka sin attraktivitet finns redovisade i en rapport från regionen<sup>19</sup>.

### **Reflektion och problematisering**

Fehmarn Bält tunneln, järnvägsutbyggnaden mellan Lund och Hässleholm och andra planerade infrastrukturprojekt innebär att tillgängligheten till och från Kronoberg förstärks. För företag i Kronoberg kan kompetensförsörjningen underlättas av förbättrade kommunikationer som innebär rimlig tidsåtgång för inpendling. Samtidigt kommer det att bli lättare för Kronobergsbor att söka arbeten som ligger utanför det egna länet. År 2016 pendlade ca 12000 personer från andra län för att arbeta i Kronoberg. Samma år var det bara drygt 7.000 Kronobergsbor som

---

<sup>19</sup> Region Kronoberg (2019) Stationssamhället som regional resurs

pendlade över länsgränsen för att arbeta. Skillnaden mellan antalet utpendlare och inpendlare är således betydande och den har nästan fördubblats under tidsperioden 2004–2016<sup>20</sup>. I spåren av förbättrade kommunikationer kan det rimligen antas att inpendlingen kan komma att öka. Likaså finns det skäl för att anta att också arbetsutpendlingen till andra län kommer att öka. I regionens utvecklingsplanering och inte minst RUFs betornas mål att förmå inpendlare att bosätta sig i Kronoberg. Likaså finns förstås ett intresse i att behålla Kronobergsbor som har sitt arbete i ett annat län. För att åstadkomma detta krävs en regional utvecklingsstrategi med ambition att stärka regionens attraktivitet. Denna strategi måste ha två fokus; inpendlare och utpendlare. Utmaningen är att söka kunskap hos inpendlare där kärnfrågan är, vad är det som gör att du *inte* flyttar till Kronoberg? På motsvarande sätt finns det skäl att söka kunskap hos Kronobergsbor som arbetar utanför länet och kartlägga vilka kvaliteter som gör att man bor kvar i Kronoberg, *trots* att man har sitt arbete i ett annat län.

Denna kunskap är nödvändig för att kunna formulera effektiva strategier för utveckling av Kronoberg. Vid seminariet den 4 april uttrycktes med direkt referens till ovanstående behovet av en samstämd "Berättelse om Kronoberg", en lättfattlig bild av vad länet varit, var det befinner sig idag och vart det är på väg. Argumenten för en sådan bild/berättelse var två. För det första att begreppet Kronoberg är tämligen obekant för svensken i gemen. För det andra att det finns en stereotyp bild av Småland och smålänningar som stämmer illa med verkligheten. Berättelsens syfte skulle alltså, med stöd i kunskap om preferenser hos in- och utpendlare, vara att förmedla en bild av hur regionen utvecklats och vilka kvaliteter den kan erbjuda. Frågor om attraktivitet som diskuterats i detta kapitel bör spela en viktig roll i denna berättelse.

---

<sup>20</sup> SCB och bearbetningar av Region Kronoberg i rapporten Nulägesanalys Gröna Kronoberg 2025

### 3.4 Besöksnäring

Besöksnäringen är en betydande och tillväxande näringsgren i Kronoberg. Det finns goda skäl att anta att antalet besökare har förutsättningar att öka markant i och med att Fehmarn Bält förbindelsen blir färdigställd.

År 2023 hade Kronoberg drygt 1 miljon gästnätter, varav drygt 440.000 var utländska besökare. Antalet gästnätter under de senaste 15 åren redovisas i tabellen nedan,

Tabell 4: *Antal gästnätter i Kronoberg*<sup>21</sup>

2008 – 709.000
2010 – 755.00
2015 – 895,000
2019 – 1,025.000
2020 – 614,000
2023 – 1.046.00

Antalet gästnätter har ökat under hela perioden, med undantag för en kraftig dipp under pandemin. Det är värt att notera att återhämtningen efter pandemin gått snabbt och antalet besökare år 2023 var högre än innan pandemin. Likaså kan noteras att under de senaste åren är tillväxten av utländska besökare betydligt starkare än för svenska besökare, 9 respektive 3 procent. De prioriterade internationella marknaderna är Tyskland, Nederländerna och Danmark. Sedan många år kommer de flesta utländska besökarna från Tyskland och utgör 66 % av alla utländska gästnätter<sup>22</sup>. Besöksnäringens betydelse framgår av det faktum att denna, tillsammans med bygg- och detaljhandel, är den bransch som anställer flest bland nystartade företag. Inom besöksnäringen återfinns flest anställda inom näringsgrenarna restaurang, hotell och konferens.

I Region Kronobergs strategi för besöksnäringen ges hållbarhetsperspektivet en framträdande roll eftersom målkonflikter inom resande är påtagliga. I strategin konstateras att regionen tidigare fokuserat på kvantitet i form av omsättning, gästnätter och sysselsättning och saknat ett specifikt hållbarhetsfokus<sup>23</sup>. I syfte att utveckla en mer hållbar besöksnäring föreslås i Region Kronobergs besöksnäringstrategi att antal konkreta åtgärder; samordnad marknadsföring, säsongförlängning och motverkande av 'överbelastning'. Inte minst ägnas uppmärksamhet åt begreppet 'stanntid', dvs. den tid en besökare stannar på destinationen. En särskilt framtagen rapport redovisar möjlighet att förmå besökarna att stanna länge<sup>24</sup>. För nå dessa mål förutsätts

---

<sup>21</sup> <https://smalandsturism.se/statistik/#stats-1>

<sup>22</sup> Destination Småland: Pressmeddelande - 12 Oktober 2022 09:12

<sup>23</sup> Region Kronoberg (2020) Besöksnäringstrategi Kronoberg 2021 – 2026

<sup>24</sup> Svensk Destinationsutveckling (odaterad) Ökad stanntid - En del av Kronobergs besöksnäringstrategi

att bland annat att samverka mellan kommunerna inom regionen samt kringliggande Smålandsregioner utvecklas.

Det är uppenbart att besökarnas resande till och från, samt inom Kronoberg idag har en stor miljöpåverkan. Det eftersträvarsvärda är att miljöbelastande bilresande ska ersättas med ett resmönster som ger ett mindre ekologiskt avtryck; tåg, cykel eller vandring. Ett ofta använt exempel är Region Skåne som genom plattformen Visit Skåne<sup>25</sup> presenterar en mängd olika besöksmål i regionen och hur dessa kan kombineras genom vandringleder, cykling och tågresor. Med koppling till denna satsning drivs initiativet Access to Malmö/Skåne som i samarbete med bland annat tågoperatörer syftar till en utveckling av turistiskt tågresande<sup>26</sup>.

### **Fehmarn Bält tunneln – Möjligheter och utmaningar**

Mycket talar för att Fehmarn Bält tunneln kommer att medföra stora möjligheter för att utveckla besöksnäringen i Kronoberg. Tunnelns tillkomst kommer att innebära en radikal tidsbesparing för resenärer från kontinenten som avser besöka Kronoberg. (Restider och tidsvinster redovisas i mer detalj i Kapitel 2 ovan). Men kanske lika viktigt som den faktiska tidsvinst som möjliggörs är den mentala bilden av resande mellan Sverige och Tyskland. Idag är Tyskland och Sverige länder som förbinds via en färja mellan Lolland och Schleswig-Holstein, med en restid på en dryg timme. Från och med 2029 kommer överfarten med bil eller tåg att ta knappt 10 minuter och upplevas som en sömlös förflyttning från ett land till ett annat. Här kan en parallell göras till effekterna av Öresundsbron. Brons tillkomst har inneburit ett kraftigt ökat resande men också bidragit till en mental förändring. Tidigare upplevdes Skåne och Själland som två olika enheter skilda av en nationsgräns. Idag betraktas allmänt Öresundsregionen som en integrerad helhet. Denna jämförelse har relevans för Kronoberg. Förvisso är avstånden längre, men när de har kortats kommer den mentala bilden av närhet att förändras. I korthet Kronoberg har kommit närmare. Hur mycket närmare beror i hög grad på hur regionen på ett trovärdigt sätt kan marknadsföra sitt 'nya' läge fördelarna med att besöka Kronoberg.

### **Reflektion och problematisering**

I olika sammanhang framfördes under seminariet den 4 april att omvärldens kunskap om och bild av Kronoberg i bäst fall är vag och många gånger på gränsen till obefintlig. Slutsatsen var att regionen måste ta fram en bild och en berättelse av vad man är, kan erbjuda och ska bli. Ett sådant arbete berör många av regionens verksamhetsområden, men inte minst besöksnäringen. (Se vidare Kapitel 3.3 Attraktivitet)

Likaså finns skäl att utveckla verksamheter med ambitionen 'hållbar turism'. Med referens till vad som gjorts i Region Skåne finns skäl att utveckla såväl 'paket' som med hjälp av vandring, cykling eller tåg som knyter samman olika attraktioner och på så sätt stärker bilden av attraktivitet och bidrar till en ökad 'stanntid'. Vidare kan finnas anledning att överväga om

---

<sup>25</sup> <https://visitskane.com/sv>

<sup>26</sup> <https://corporate.visitskane.com/sv/projekt/access-to-malmoskane>

klimatförändringar och extremvärme i södra Europa kan skapa förutsättningar för att attrahera 'nya' grupper av besökare till Kronoberg.

Region Kronobergs starka fokus på hållbar turism ligger alldeles rätt i tid. För såväl besökare som samhället i stort har det blivit alltmer uppenbart att vi inom olika samhällsområden måste lägga om kurs för att möta kraven på långsiktig hållbarhet. I mångt och mycket kan sådana hållbarhetsambitioner förenas med önskvärda utvecklingsambitioner och ekonomisk hållbarhet. Men det finns också situationer där målkonflikter uppstår. Vissa delar av Kronoberg är dominerade av små byar och glesbygd, inte sällan med dåligt underlag för kollektiva trafiklösningar. För många av dessa mindre samhällen är besöksnäringen en potential, eftersom förutsättningarna för att etablera andra verksamheter är svaga. Målkonflikten uppstår i det faktum att resande till denna typ av mer perifera målpunkter ofta förutsätter bilresande, mer hållbara sätt att förflytta sig är inte alltid realistiska.

Målkonflikten accentueras än tydligare av en bedömning som gjorts av Destination Smålands upphandlade kommunikationsbyrå i Tyskland. Här görs bedömningen att det först när det går snabbtåg från kontinenten som den bilburna turismen seriöst kan utmanas.

### 3.5 Landsbygdsutveckling

BY2030 är en gemensam satsning där Region Kronoberg och länets kommuner gått samman med näringsliv, civilsamhälle, kultursektor, myndigheter och forskning för att förbättra livet i länets byar och mindre samhällen. Syftet med BY2030 är att ta vara på potentialen i Kronobergs byliv. Målet är att fler ska vilja bo i byar och mindre orter.

En av utgångspunkterna för BY2030 är att Kronoberg, sett till befolkningsmängd, är Sveriges största inpendlingslän. Utifrån detta faktum ligger utmaningen att få inpendlare att flytta till regionen och även till dess byar och mindre samhällen. Likaså finns en potential i med Fehmarn Bält tunneln att attrahera såväl besökare som bofasta från kontinenten.

Möjligheten att förmå inpendlare att bli bofasta handlar i hög grad om frågor om attraktivitet. Hushåll som har möjligheten att välja boplatz väger för- och nackdelar med möjliga bostadsorter. Här finns stor en potential för Kronoberg att tillväxa. Nyckeln till en sådan utveckling ligger i att stärka kvaliteter som potentiella Kronobergsbor upplever som viktiga för sitt val av bostadsort. Frågan om ortattraktivitetens betydelse behandlas i Kapitel 3.3. I detta avseende har länets småorter såväl en potential som problem. Potentialen ligger främst i utlandet. Kronoberg erfar redan idag finns en inflyttning till småorter och glesbygd från kontinenten inte minst då Tyskland och Holland. Likaså är antalet utlandsägda fritidshus liksom antalet turister betydande. Det finns skäl att tro att denna utländska influens kommer att öka i och med Fehmarn Bält tunnels tillkomst.

I Kronoberg finns 12000 fritidshus. Av dessa ägs 4550 hus av utländska personer, i huvudsak från Danmark (2919 hus) och Tyskland (1369 hus). Det betyder att 38% av Kronobergs fritidshus ägs av utländska personer, vilket kan jämföras med riksnittet som är 6%. Kronoberg toppar med stor marginal Sveriges statistik för utlandsägda fritidshus<sup>27</sup>.

I en tysk utredning om besöksnäringen görs bedömningen att tunnelns kommer att medföra en potential för en kraftigt ökad turism från norra Tyskland<sup>28</sup>.

Den förbättrade tillgängligheten från kontinenten innebär alltså en potential för utveckling av glesbygd och småorter. Besökare och sommargäster bidrar direkt och indirekt till att sysselsättningstillfällen skapas och kan i varierande grad bidra till att underlaget för offentlig och kommersiell försörjning förstärks.

Samtidigt står många småorter inför utmaningar för att skapa utveckling och tillväxt. Befintlig statistik ger en tydlig bild av problemet. Under åren 1995 – 2012 växte Kronobergs tätorter med 7 procent. Under samma tid minskade glesbygden sin befolkning med 8 procent och småorterna med drygt 14 procent<sup>29</sup>. Den negativa utvecklingen kan förklaras med en upplevd brist på attraktivitet, exempelvis bristande tillgång till samhällsservice eller ett smalt och uttunnat utbud

---

<sup>27</sup> Källa SCB

<sup>28</sup> Hansestadt Lübeck (2023) Die Feste Fehmarnbeltquerung – Potentiale und Herausforderungen.

<sup>29</sup> Regionförbundet Södra Småland (2014) Fördjupningsrapport 2014:1. *Befolkningsutvecklingen i Kronobergs län*

av kommersiell service. En sannolikt än viktigare förklaring till utflyttningen ligger i bristande tillgänglighet till arbetsplatser.

En väl differentierad arbetsmarknad betyder också mycket för val av boplats. Betydelsen av pendling är särskilt stor på den svenska arbetsmarknaden som domineras av tvåförsörjarfamiljer. Med en hög andel dubbelarbetande hushåll förstärks nackdelen av att bo på en ort med dålig tillgänglighet en större arbetsmarknad. Hushåll med mer än en försörjare tenderar att söka sig till orter som kan erbjuda ett större och mer varierat utbud av arbetsplatser.

### **Reflektion och problematisering**

Grundproblemet är alltså inte per definition för att orten är liten utan att den har en bristande tillgänglighet. Småorter med god tillgänglighet till en större arbetsmarknad har ofta en positiv utveckling. I en rapport från 2014 bekräftas att orter i nära anslutning till Växjö har vuxit. Svagast befolkningsutveckling har småorter och landsbygden<sup>30</sup>. Den utmaning Kronoberg står inför är att många småorter har dålig tillgänglighet till en större arbetsmarknad. Från Tingsryd och Åseda är restiden med kollektivtrafik till Växjö cirka en timme, från Markaryd drygt 2 timmar och turtätheten är i många fall ett problem för den arbetspendlande. Med bil är restiderna kortare, men ändå betydande. Ett radikalt sätt att skapa bättre utvecklingsmöjligheter för småorter med dålig tillgänglighet vore att förstärka infrastrukturen genom investeringar i väg- och järnvägsnät samt kollektivtrafiken. En annan möjlighet för att stärka landsbygden är genom riktade satsningar för att stödja nyföretagande och entreprenörskap. Kruxet är att denna typ satsningar, framför allt när det gäller infrastruktur, är att de kostsamma och givet begränsade resurser skulle de inte osannolikt hamna i konflikt med andra regionala utvecklingsmål i vilka satsningar på ekonomisk utveckling av tillväxtmotorer skulle behöva stå tillbaka.

Ytterligare en målkonflikt som blir påtaglig ur perspektivet landsbygdsutveckling rör de utländska ägda fritidsfastigheter. Här finns uppenbara fördelar men också nackdelar. Det faktum att utländska medborgare köper upp hus som blir fritidsfastigheter får två påtagliga effekter. Priserna ökar i och med en ökad efterfrågan och samtidigt reduceras det bostadsbestånd som finns tillgängligt för ungdomar och andra hushåll som söker bostad. På den positiva sidan innebär semesterboendet ett ökat underlag för kommersiell service (om än säsongsberoende) och en efterfrågan på tjänster som rör underhåll, förbättring och tillsyn av fritidsfastigheten.

---

<sup>30</sup> Regionförbundet Södra Småland (2014) Fördjupningsrapport 2014:1. *Befolkningsutvecklingen i Kronobergs län*

#### **4. SUMMERING OCH AVSLUTANDE KOMMENTAR**

- Tunneln under Fehmarn Bält kommer på ett radikalt sätt att knyta Danmark och södra Sverige närmare Europa.
- Den förbättrade tillgängligheten till Danmark och norra Tyskland kommer att påverka förutsättningarna för arbetspendling, godstransporter och besöksnäringen.
- Förutsättningarna för samhällsutveckling och företagens konkurrenskraft och avgörs i hög grad av tillgänglighet och en väl fungerande infrastruktur.
- Tillgång till en väl differentierad arbetsmarknad betyder också mycket för valet av boplats. Samtidigt har förutsättningarna för förvärvsarbete har förändrats. För många kan viss del av förvärvsarbetet förläggas till hemmet.
- Ju större arbetsmarknadsregionen är, desto bättre är förutsättningarna för tillväxt.
- En region behöver inte vara stor i sig själv för att utvecklas – det är tillgängligheten till en större arbetsmarknadsregion som skapar förutsättningarna för tillväxt.

#### **Näringsliv och infrastruktur:**

- Möjligheten för Sverige att dra nytta av den 'nya' arbetsmarknad som skapas genom Fehmarn Bält tunneln förutsätter investeringar för att skapa bättre tillgänglighet från och till Kronoberg.
- Växjö, Alvesta och Älmhult skulle få en förbättrad tillgänglighet med de järnvägsinvesteringar som nu är aktuella. Men för Södra stambanans stäckning från Hässleholm till Linköping, genom Kronoberg, finns inga planer för utveckling. För att stärka Ljungbys utvecklingsmöjligheter framstår en förbättrad tillgänglighet till Växjö och Halmstad som angelägen.
- Ett mentalt nytänkande. Med Fehmarn Bält tunneln skapas en sammanhållen region med 11 miljoner invånare. Det finns skäl att överväga hur Kronoberg kan skapa en stark koppling till denna region.
- Inte bara järnväg. I många situationer förutsätter en rationell hantering av gods att hela eller delar av transporten sker med lastbil. Det finns skäl att överväga vilken roll Ljungby kan spela som logistiknod.

- Kronoberg har i relation till folkmängden det högsta inpendlingsnettot i Sverige. Inpendlingen har ökat över tid. Detta pekar på attraktivitetsbrister.
- Den inomregionala pendlingen har ett radiellt mönster och sker i hög utsträckning i relation till Växjö kommun.
- Prioritering av infrastrukturinvesteringar är alltid fyllda av intressekonflikter. I vilken omfattning ska regionen prioritera investeringar som skapar bättre tillgänglighet till omgivande län och inte minst södra Sverige, och i vilken omfattning ska inomregionala satsningar prioriteras?

### **Attraktivitet:**

- Hur kan regionens attraktivitet stärkas. Att vända inpendling till utpendling? Systematiska studier av ut- och inflyttare. Nyckelord för att skapa attraktivitet; tillgänglighet till arbete, bostadsutbud och ortskvaliteter.

### **Kompetensutveckling och lärande:**

- Överväganden av inom vilka branscher Kronobergs näringsliv skulle kunna få förstärkt utvecklingskraft genom den förbättrade tillgängligheten. Fokus på insatser inom dessa branscher. Starka skäl för kompetensutvecklande utbildningsinsatser vad gäller logistik.

### **Besöksnäring:**

- Besöksnäringen är redan idag en expansiv näring. Stor potential för expansion när tunneln öppnas. Målkonflikten mellan optimal utveckling och miljö liksom frågan om önskvärdheten av utlandsägda fritidshus måste hanteras och vägledas av tydliga beslut.

### **Landsbygdsutveckling:**

- Landsbygden i Kronoberg tappar befolkning i snabb takt. Det som hittills gjorts och görs är inte nog om ambitionen är att vända den nedåtgående trenden. Två målkonflikter är påtagliga a) ambitionen om hållbar turism och minskat bilturistade som skulle slå hårt mot glesbygden, dels b) krävs, för att vända utvecklingen väsentligt förbättrad tillgänglighet vilket förutsätter att en betydande del av medel för infrastruktur tillförs.

## Slutord

Fehmarn Bält tunneln kommer på ett radikalt sätt att knyta södra Sverige närmare Danmark, Europa och kontinenten. Tunneln skapar möjligheter för utveckling och tillväxt i Kronoberg. Den förbättrade tillgänglighet skapar förutsättningar för arbetsresor, effektivare godstransporter och en tillväxt av besöksnäringen. Men dessa möjligheter kommer inte att infrias med automatik. Av avgörande betydelse för vika effekter tunneln kommer få är vilka strategier och utvecklingsplaner regionen beslutar för att möta den nya geografi som tunneln innebär. Denna utvecklingsplanering måste ske i ljuset av att konkreta åtgärder ofta rymmer målkonflikter. Att inte bejaka och hantera dessa kan aldrig vara en effektiv väg att möta framtiden.