



BASINDUSTRINS OCH TRANSPORTNÄRINGENS BETYDELSE

för sysselsättning och välstånd i Kalmar län 2024

INNEHÅLL

Inledning	3
Basindustrins och transportnäringens betydelse	4
För ekonomin	4
För jobben	5
För klimatet och klimatomställningen	6
Transportnäringens och basindustrins utmaningar	8
Kompetensförsörjning	8
Elförsörjning	10
Infrastruktur	11
Några förslag för stärkt konkurrenskraft, jobb och välfärd	14



Inledning

Basindustrin är ryggraden och transportnäringen är blodomloppet i Sveriges ekonomi. Exporten av produkter baserade på utvinning och förädling av naturresurser skapar regionalt välstånd och global klimatnytta.

Klimatomställningen är en enorm möjlighet för svenska företag att växa och utvecklas. Vi står inför en nyindustrialisering där svenska företag kan ta marknadsandelar – förutsatt att de är internationellt konkurrenskraftiga. I många delar av landet kommer transportnäringen och de traditionella industrierna bli än mer betydelsefulla för jobb och välfärd. Ett arbetstillfälle inom basindustrin innebär ytterligare 1,9 jobb indirekt hos leverantörer i leveransledet såsom transportföretag.

Om vi lyckas ta vara på de i grunden goda förutsättningarna och löser de allvarliga problem och utmaningar vi nu ser främst inom kompetensförsörjning, elförsörjning och infrastruktur, kan vi skapa mer värde och ge ett större bidrag till samhällsekonomin. Varje steg i värdekedjan bidrar till att stärka den regionala ekonomin och sysselsättningen.

Även om industrin och transportnäringen i stort har många gemensamma utmaningar så varierar förutsättningarna över landet. Med denna rapport vill vi teckna en bild av läget för basindustrin och transportnäringen i Kalmar län år 2024. Och samtidigt peka på hinder för klimatomställning och konkurrenskraft.



Per Hidesten
Vd Industriarbetsgivarna



Marcus Dahlsten
Vd Transportföretagen

Basindustrins och transportnäringens betydelse

För ekonomin

BASINDUSTRIN SKAPAR JOBB OCH VÄLFÄRD

Basindustriföretagen, verksamma inom gruv-, stål- och skogsindustrin, är ryggraden i svensk ekonomi. Basindustrin står för 20 procent av Sveriges BNP.¹⁾ Förädlingen av i huvudsak inhemska råvaror för exportmarknaden medför ett mycket stort bidrag till handelsbalansen. Hela 90 procent²⁾ av basindustrins produktion exporteras. Av det totala näringslivets förädlingsvärde exporteras 40 procent.

Exportindustrin har stor regional betydelse, då de ofta är stora arbetsgivare på mindre orter. De står för en stor andel av bruttoregionprodukten, BRP, många län. I Kalmar län är basindustriernas andel av BRP 8,4 procent av förädlingsvärdet. Där basindustrins anställda betalar in kommunal- och region-skatt räcker det till att anställa närmare 2 000 personer i den offentliga välfärden.³⁾

Basindustrin har framtiden för sig. Åren 2010 till 2020 ökade basindustrins reala värdeskapande med 0,5 procent per år. Om tillväxttakten skulle höjas till 1,5 procent årligen (samma nivå som i Österrike under samma tidsperiod) skulle basindustrins värdeskapande vara drygt 50 miljarder kronor högre år 2040.⁴⁾ Basindustrins värdeskapande har stor betydelse för framtidens jobb och välfärd. De stora investeringar som nu sker inom basindustrierna, särskilt i norra Sverige, visar vilken stor tillväxtpotential basindustrin har.

De grundläggande förutsättningarna för högre industriell tillväxt är goda, men tillväxten hämmas av regleringar, exempelvis långsamma och osäkra tillståndprocesser, osäkerhet kring elförsörjning och kompetensförsörjning.

TRANSPORTER HÅLLER HJULEN SNURRANDE

Transportnäringen är avgörande för att industri och samhälle ska fungera. Både industrierna och deras kunder är beroende av tillförlitliga och konkurrenskraftiga leveranser. Transporter utgör en betydande del, cirka tio procent, av alla näringsgrenars förädlingsvärde.⁵⁾ Skogsindustrin är Sveriges största transportköpare.

Till skillnad från basindustrin består transportnäringen av fler små företag, över 58 000 stycken som tillsammans står för närmare fem procent av Sveriges BNP (2021). Fyra av fem företag sysslar med landtransporter, vart tionde är rederi, post- och kurirföretag eller flygbolag.

Hamnarna har en mycket stor betydelse för svensk ekonomi. Närmare nio av tio ton av den totala volymen import och export går via hamnarna. Sjöfarten har också stor betydelse för persontrafiken. År 2022 reste drygt 25 miljoner passagerare till och från svenska hamnar. Sju av tio fartyg i svenska hamnar är passagerarfartyg.

Transportbehovet följer Sveriges ekonomiska utveckling. Fram till år 2035 väntas det sammanlagda transportarbetet (person- och godstransporter) öka med 29 procent.⁶⁾ Konkurrenskraftiga transporter är en förutsättning för svensk export.

¹ Industriekonomen: Många nya jobb direkt och indirekt tack vare industrin och dess gröna omställning, Industriekonomens input/output-analys 2023 (2023), s. 4.

² Industrierbetsgivarna: Basindustrins betydelse för svenskt välbefinnande (2021).

³ Baserat på Input-Output-statistiken (I/O) från år 2018. Till skillnad från traditionella statistikällor anger senast tillgängliga I/O-statistiken hur många som sysselsätts och hur stora förädlingsvärden som skapas genom hela förädlingskedjan (direkt och indirekt) till följd av slutlig efterfrågan på produkter från ekonomins olika branscher, se Industrierbetsgivarna: Basindustrins betydelse för svenskt välbefinnande (2021), s. 16ff.

⁴ Industrierbetsgivarna: Renässans för industriell utveckling 2024 (2024), s. 3.

⁵ Exklusive: finans- och försäkringsverksamhet, offentlig förvaltning och försvar, förvärvsarbete i hushåll och verksamhet vid internationella organisationer.

⁶ Transportföretagen: Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad (2022), s. 10.

För jobben



ETT JOBB I BASINDUSTRIN GER INDIREKT 1,9 JOBB YTTRELLIGARE

Inom industrin som helhet arbetar omkring 800 000 personer, direkt och indirekt i underleverantörsleden. Av dessa sysselsätter basindustribranscherna närmare 180 000 personer.

Sysselsättningsmultiplikatorn, som anger relationen mellan direkt och indirekt sysselsatta, är 2,1 för industrin som helhet. Det betyder att för varje direkt sysselsatt skapas ytterligare 1,1 jobb indirekt. För basindustrin är multiplikatorn betydligt högre, 2,9 i medeltal. Massa- och pappersindustrin har den högsta multiplikatorn av alla branscher, 3,4.⁷⁾

Transportnäringen är vitt förgrenad och samlar samtliga transportslag. Totalt sysselsätter branschen närmare 320 000 personer⁸⁾, varav 43 procent arbetar med landtransporter som är den största branschen. Många av de jobb som basindustrin skapar indirekt återfinns inom transportsektorn.

Totalt sysselsätts över 300 000 personer.⁹⁾ Transportjobben är betydelsefulla för sysselsättningen på landsbygd och mindre orter. Var tionde medarbetare är mellan 16 och 24 år, att jämföra med 7,3 procent för hela näringslivet.

Av de anställda inom näringslivet i Kalmar län jobbar elva procent inom basindustrin och över sju procent inom den privata transportsektorn (2021).¹⁰⁾

Klimatomställningen ökar behovet av nya kompetenser och många fler medarbetare inom basindustrin. De närmsta tre åren behöver industrin ersättnings- och nyrekrytera över 300 000 medarbetare.¹¹⁾ Många av de indirekta jobben skapas inom transportsektorn.

⁷ Industriekonomerna: Många nya jobb direkt och indirekt tack vare industrin och dess gröna omställning. Industriekonomernas input/output-analys 2023 (2023), s. 16.

⁸ Även sysselsatta med försäljning och reparation av motorfordon är medräknade.

⁹ Transportföretagen: Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad (2022), s. 7.

¹⁰ SCB/Infostat.

¹¹ Industrirådet: Industrins kompetensbehov 2024-2027 (2024).



För klimatet och klimatomställningen

LÄGRE KLIMATAVTRYCK MÖJLIGHET FÖR SVENSK EXPORTINDUSTRI

Fram till år 2030 ska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser minska med 55 procent jämfört med 1990 års nivåer. Det ställer höga krav på medlemsländernas klimatarbete. Nyckeln till Sveriges klimatomställning, och det svenska målet om nettonollutsläpp år 2045, är elektrifieringen av industrins tillverkningsprocesser och transporter.

Svensk industriproduktion har, mycket tack vare ett i princip fossilfritt elsystem, ett internationellt sett lågt klimatavtryck. I genomsnitt har EU:s basindustri 2,3 gånger högre klimatpåverkan än svensk. Kinesisk basindustri släpper ut hela sex gånger mer koldioxid per producerat värde. Ökad efterfrågan på klimatvänligare produkter är en stor möjlighet för svensk industri.

Det lägre klimatavtrycket gör att svensk export bidrar med en betydande klimatnytta på exportmarknaderna. Den samlade svenska industriexporten bidrar årligen till att tränga undan utsläpp om 23 miljoner ton koldioxid i andra länder.¹²⁾

Utsläppen från transporter är lägre i Sverige än genomsnittet i EU. Sveriges totala klimatutsläpp är lägre än 40 procent räknat per person i EU, och runt 30 procent under genomsnittet i världen. Samtidigt som transportsektorns andel av utsläppen är högre i Sverige. Övergången till förnybara bränslen och eldrift kommer att minska transportsektorns utsläpp ytterligare.¹³⁾

INDUSTRI OCH TRANSPORTNÄRINGEN I OMSTÄLLNINGENS CENTRUM

Fossilfritt stål och förädlade skogsprodukter gör det möjligt att ersätta mer klimatbelastande produkter inom allt fler områden. Utvinningen av metaller, som koppar och så kallade innovationskritiska metaller, är avgörande för klimatomställningen både i Sverige och i EU.

Sverige har som etappmål att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå. Kalmar län har en än mer ambitiös målsättning om att vara en fossilbränslefri region år 2030.¹⁴⁾ Klimatutsläppen från både industri och transporter i regionen har minskat de senaste åren.¹⁵⁾ Transportsektorn genomgår en

¹² Svenskt Näringsliv: Klimatnyttan av svensk export – uppföljning av klimatnyttan år 2020 (2023).

¹³ Transportföretagen: Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad (2022), s. 7.

¹⁴ <https://utveckling.regionkalmar.se/globalassets/utvecklingsomraden/miljo-och-klimat/en-fossilbranslefri-region/handlingsprogram-fossilbranslefri-region-2023-2025.pdf>

¹⁵ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>



snabb omställning och teknisk utveckling, med fossilfria drivmedel, elektrifiering, digitalisering och automation med mera.

Elektrifieringen av sjöfarten är en del av transportnäringens klimatomställning. Utfasningen av fossila drivmedel för hamndriften innebär att behovet av investeringar i elnät och elproduktion ökar. Hamnarnas behov av eleffekt beräknas tredubblas till år 2030.¹⁶⁾

Hamnar som den i Mönsterås, med närhet till skogsindustrier, kan få en viktig roll för framtida infångning och lagring av koldioxid. Skogsindustrier är lämpliga för så kallad bio-CCS (Carbon Capture and Storage), eftersom storskalig bio-CCS är beroende av djuphamnar för utlastning av koldioxid för vidare transport till tömda oljefält i Nordsjön för slutförvaring.

Fortsatta utsläppsminskningar förutsätter internationellt konkurrenskraftiga industri- och transportnäringar, som kan genomföra de stora investeringar i ny klimatvänlig teknik som behövs för att klara klimatmålen. Det finns ingen motsättning mellan industriell utveckling och ökad hållbarhet – tvärtom.

Klimatomställningen är en stor möjlighet för basindustrin som kan erbjuda fossilfria produkter som alternativ till fossila motsvarigheter på allt fler områden. Skogsägarföreningen Södra är en föregångare på området. Södra har Sveriges första kommersiella biometanolfabrik vid massabruket i Mönsterås och tillverkning av textilmassa vid bruket i Mörrum.

Inom andra basindustrigrenar pågår också ett aktivt arbete för att minska produkternas klimatpåverkan. Utveckling av mindre klimatbelastad cement, med koldioxidinfångning, kommer att göra stor klimatnytta inom betongindustrin. Precis som fossilfritt stål möjliggör klimatvänligare cement nya affärsmöjligheter för svenska företag i hela förädlingskedjan.

¹⁶ Transportföretagen: Eleffektbehoven för Sveriges hamnar år 2030 (2023), s. 3.

Transportnäringens och basindustrins utmaningar

Kompetensförsörjning

REKRYTERINGSSVÅRIGHETERNA HÄMMAR TILLVÄXTEN

Företagen har idag svårt att rekrytera. Industrirådets kartläggning¹⁷⁾ av kompetensbehovet visar att industrin i Småland med öarna efterfrågar fler än 17 000 branschspecifika yrkesroller och över 6 600 generella yrkesroller. Av företagen i kartläggningen anger 66 procent att deras rekryteringsbehov de närmsta tre åren kommer att öka. Samtidigt anger 39 respektive 37 procent av företagen att det blivit mycket eller lite svårare att få tag på rätt kompetens.

Svenskt Näringslivs rekryteringsenkät visar att rekryterings-svårigheterna är ett allvarligt problem i hela landet. Vart fjärde rekryteringsförsök misslyckas helt. Närmare fyra av tio företag i uppgav att de fått sämre lönsamhet och minskad försäljning på grund av svårigheterna att rekrytera medarbetare.¹⁸⁾

Samtidigt som näringslivet har svårt att rekrytera är arbetslösheten betydande. Arbetslösheten år 2023¹⁹⁾ var 7,7 procent i Kalmar län, vilket är detsamma som medelvärdet för hela landet. Lägst arbetslöshet, 5,5 procent, hade Norrbottens län, där industrins investeringar bidrar till att driva ned arbetslösheten.

OMSTÄLLNINGEN SKAPAR NYA JOBB

Basindustrin behöver ett stort antal nya medarbetare med relevant kompetens de närmsta åren. Medelåldern bland förvärsarbetande med industriteknisk kompetens är hög, 59 procent är 50 år eller äldre. Inom tio år beräknas var fjärde industriarbetare – över 20 600 personer – gå i pension.²⁰⁾

Samtidigt ökar industrins kompetensbehov kraftigt till följd av de stora investeringar som klimatomställningen medför. Det handlar om minst 50 000 nya direkta och indirekta industrijobb, inom bas- och tillverkningsindustrin under de närmsta åren.²¹⁾

Utöver behovet av nyutbildade medarbetare ökar behovet av vidareutbildning för att klara de kompetenskrav som omställningen kräver. Det motsvarar kompetensutveckling för mellan 150 000 och 300 000 medarbetare fram till år 2045.²²⁾

Transportnäringen växer i takt med Sveriges ekonomiska utveckling. Trafikverkets långtidsprognos spår att ekonomin växer med 38 procent under perioden 2022–2040. Baserat på den prognosen väntas transportnäringen sysselsätta 343 000 personer år 2035, att jämföra mot 318 000 personer år 2020.²³⁾



17 Industrirådet: Kompetenskartläggning (2024).

18 Svenskt Näringsliv: Rekryteringsenkäten 2023/2024 (2024).

19 SCB/Ekonomifakta: Arbetslöshet (AKU) 2023.

20 Industriarbetsgivarnas statistik.

21 Industriarbetsgivarna: Basindustrins omställning kräver fler yrkesutbildade – Sju förslag för bättre kompetensförsörjning (2023).

22 Svenskt Näringsliv: Kompetensförsörjningen för klimatomställningen (2021), s. 9.

23 Transportföretagen: Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad (2022), s. 10.



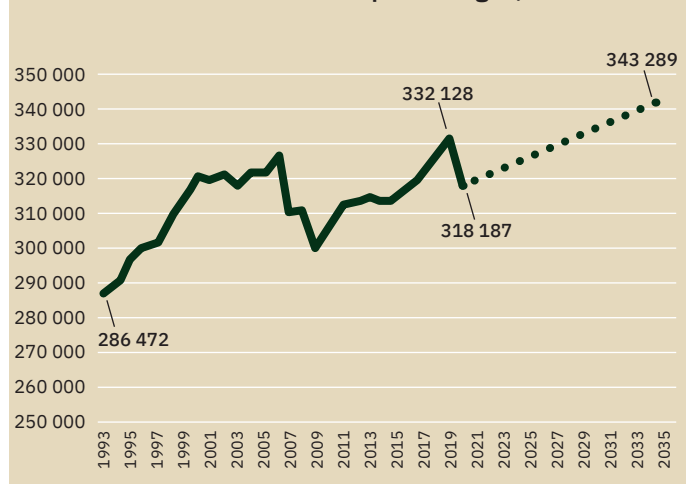
FLER MÅSTE VILJA UTBILDA SIG FÖR INDUSTRI- OCH TRANSPORTJOBBS

Behovet av industritekniskt utbildade ökar, samtidigt förmår inte gymnasieskolans industritekniska program att locka elever i tillräcklig utsträckning. Sex av tio arbetsgivare uppger att det idag råder brist på nytexaminerade med industriteknisk utbildning. SCB bedömer tillgången på industriteknisk kompetens kommer att minska med 50 procent från nuvarande nivå fram till år 2040.²⁴⁾

Kompetensförsörjningsläget inom transportsektorn är också utmanande, med ett mycket stort rekryteringsbehov. Åtta av tio arbetsgivare uppger att det är brist på sökande med fordonsteknisk utbildning på gymnasienivå.²⁵⁾

Transportnäringen väntas öka med minst 25 000 förvärvsarbetande fram till år 2035.²⁶⁾ Även inom transportbranschen ökar andelen äldre medarbetare. Rekryteringsbehovet är ca 10 000 personer per år, för att pensionsavgångarna samtidigt som branschen växer, men prognoserna tyder på att rekryteringsbehovet bara kan fyllas till 60 procent.

Antal förvärvsarbetande i transportnäringen, 1993–2035



Källa: Transportföretagen: Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad (2022), s. 13.

²⁴ Statistiska centralbyrån: Trender och Prognoser 2023. Befolkning, utbildning, arbetsmarknad – med sikte på år 2040 (2021), s. 40.

²⁷ SCB: Brist på utbildade inom vård och teknik (Statistiknyhet 2023-12-13).

²⁶ Transportföretagen: Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad (2022), s. 33.

Elförsörjning

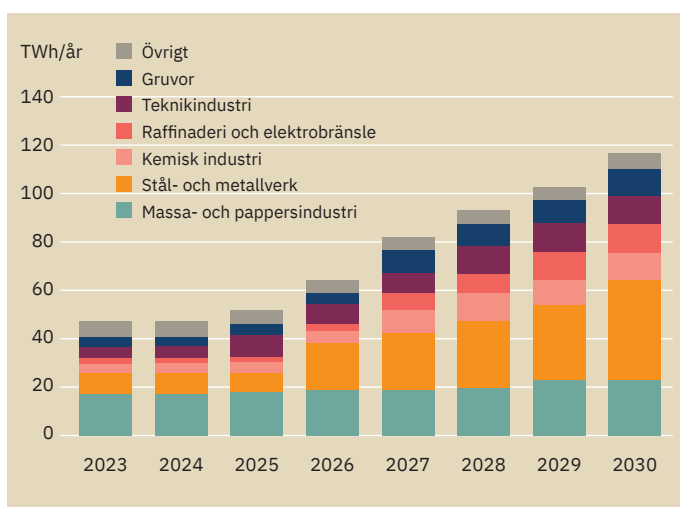
ELEKTRIFIERING AV INDUSTRI OCH TRANSPORTER NYCKELN TILL KLIMATOMSTÄLLNINGEN

Omställningen av industri och transporter är beroende av tillgången till fossilfri el till konkurrenskraftiga priser. Basindustrins elbehov ökar kraftigt till följd av elektrifieringen. Till år 2030 väntas basindustrins elanvändning öka från 45 till 117 TWh per år.

Elektrifieringen av transporter kräver stora mängder el. Energiföretagen bedömer att elektrifieringen av transporter kommer att öka elanvändningen med 30 TWh till år 2045.²⁷⁾

Effektbehovet för svenska hamnar år 2030 uppskattas till mellan 440–460 MW, vilket kräver en tredubbling av elnätets överföringskapacitet till hamnarna.²⁸⁾

Elnätet måste byggas ut snabbt i hela landet för att ha kapacitet nog att hantera en fördubblad elanvändning till år 2045. För att klara elförsörjningen på kort sikt behöver främst mer sol- och vindkraft byggas. På längre sikt behöver ny kärnkraft komma på plats.

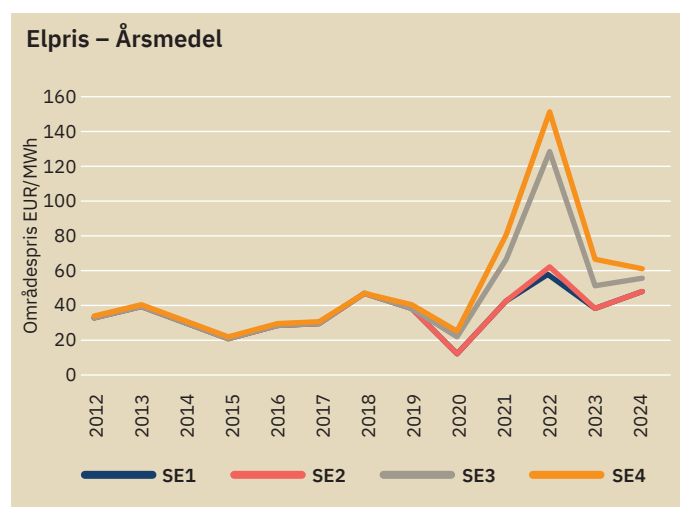


Källa: SKGS

HÖGA ELPRISER OCH EFFEKTBRIST HINDER FÖR INVESTERINGAR

Elförsörjningen hindrar den ekonomiska utvecklingen i elområde SE4 och Kalmar län. I basindustrins elsamarbete SKGS kartläggning av industrins elbehov fram till år 2030 tillkommer inga större investeringar som ökar elanvändningen i SE4. Fastän det finns flera industrier som vill investera. Kapacitetsbrist i elnätet är en viktig förklaring till att investeringar uteblir. När det inte går att ansluta ny elanvändning är risken stor att investeringarna hamnar i andra länder i stället.

Höga elpriser slår hårt mot den elintensiva basindustrin. Vintern 2022/2023 rusade elpriset till ohållbara nivåer för att sedan falla tillbaka. Men elpriserna har ökat stadigt, särskilt i elområdena SE3 och SE4 där elen varit betydligt dyrare än i Norrland, till följd av flaskhalsar i elnätet och produktionsunderskott i SE3 och SE4.



²⁷ Energiföretagen: Sveriges elbehov 2045 (2023), s. 7.

²⁸ Transportföretagen: Klimat pusslet (2024), s. 6.

Infrastruktur

ÖKAT TRANSPORTBEHOV STÄLLER KRAV PÅ GOD INFRASTRUKTUR

Svensk industri är beroende av konkurrenskraftiga transporter till exportmarknaderna och långväga transporter inom landet. En välunderhållen transportinfrastruktur är nödvändig för att transportörerna ska kunna tillgodose de höga krav på leveranssäkerhet som just in time-leveranser kräver, samtidigt som godsvolymer²⁹⁾ beräknas öka.

Trafikverkets långtidsprognoser visar att godstransporterna kommer att öka med 38 procent fram till år 2040. Persontrafiken väntas öka med 22 procent under samma tid. Det får till följd att godstrafiken på vissa järnvägssträckor tvingas ledas om för att ge plats åt persontrafiken, vilket ger längre och långsammare transporter. Försenade leveranser påverkar industrins produktion i många fall, med ökade kostnader som följd.

En stor del av vägtransporterna i Kalmar län är virkestransporter till skogsindustrin i Mönsterås, som tar emot motsvarande 300 timmerbilar om dagen, varje dag, året runt.³⁰⁾ För att effektivisera transporterna har ca åtta procent av vägnätet i länet bärighetsklassning för 74 ton, vilket innebär att tio ton mer virke kan lastas på en lastbil. Det finns dock felande länkar, vägsträckor som behöver förstärkas för att få ett större sammanhängande vägnät godkänt för 74 ton.

Transportföretagens interaktiva karttjänst varavagar.se visar att en stor del av vägnätet i Kalmar län är i behov av ökat underhåll. Idag är bedöms drygt elva procent av länets statliga vägar vara i dåligt eller mycket dåligt skick. Skjuts underhållet på framtiden förväntas motsvarade siffror vara 19 procent om tio år.

Bristande underhåll riskerar att skapa fler flaskhalsar, till exempel genom att bärighetensklassningen sänks för broar, vilket leder till att tung trafik behöver omledas med ökade kostnader och klimatbelastning som följd. Eftersatt underhåll ökar också risken för olyckor samt skador och slitage på fordon.

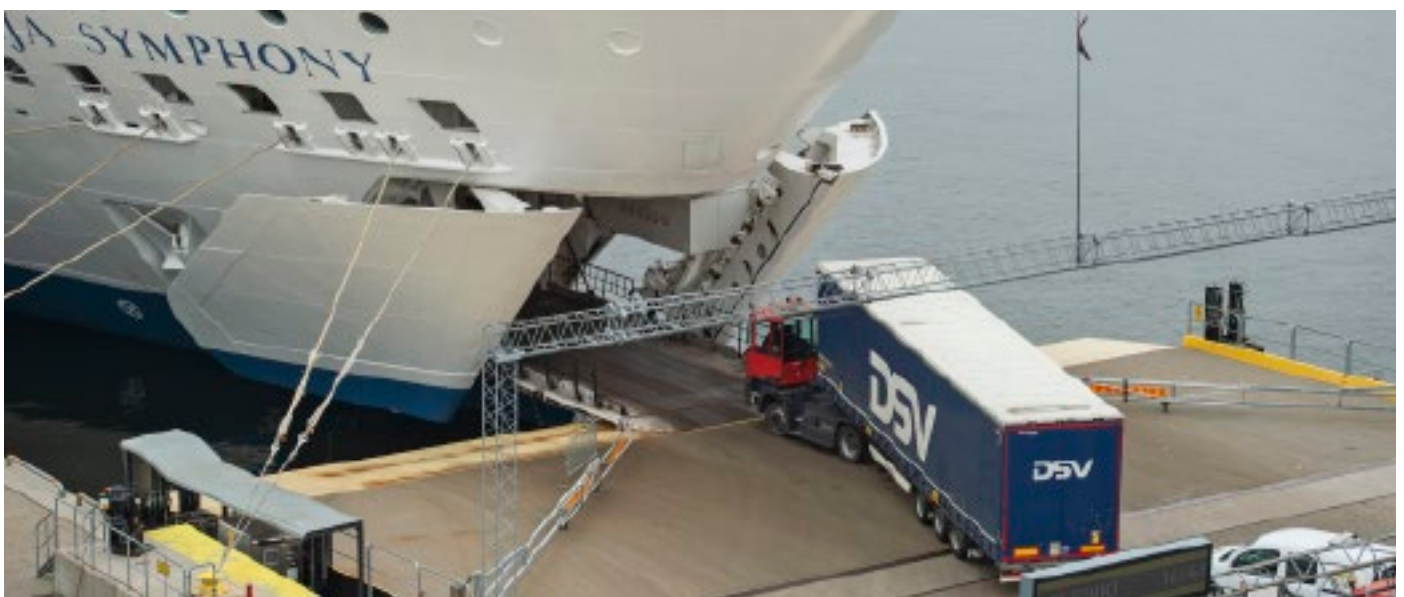
HAMNARNA VIKTIGA FÖR EXPORTINDUSTRIN

E22 binder, tillsammans med de öst-västliga riksvägarna 25, 40 och 47, samman större städer och industrier i och utanför länet. Dessa transportstråk, ansluter till regionens hamnar, och flygplats, har stor betydelse både för gods- och persontrafiken.

Närheten till hamnar är särskilt viktig för exportindustrin. 87 procent (2022) av godshantering, i ton räknat, i svenska hamnar rör utrikes sjötrafik.³¹⁾ Mottagarländerna är i sju av tio fall andra EU-länder.

Kalmar län har tre hamnar med betydelse för industrin: Oskarshamn, Mönsterås och Kalmar. De är relativt små hamnar, men de har stor regional betydelse och gör det möjligt att nå de växande marknaderna i Baltikum och Polen. Därför är det viktigt att hamnarna utvecklas och att anslutande vägar och järnvägar anpassas till ökade godsflöden.

Hamnarnas betydelse ökar, inte minst i ljuset av det förändrade säkerhetsläget och Nato-medlemskapet. Givet hamnarnas stora betydelse för svensk ekonomi och försörjning är de en särskilt kritisk infrastruktur. Störningar i varuflödena får långtgående konsekvenser, något som gör näringslivet särskilt känsligt för arbetsmarknadskonflikter i hamnarna.



²⁹ Trafikverket: Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2023 (2023).

³⁰ Kalmar län: Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 (2022), s. 4.

³¹ Trafikanalys: Sammanfattning av Sjötrafik 2022 – Statistik 2023:16 (2023).

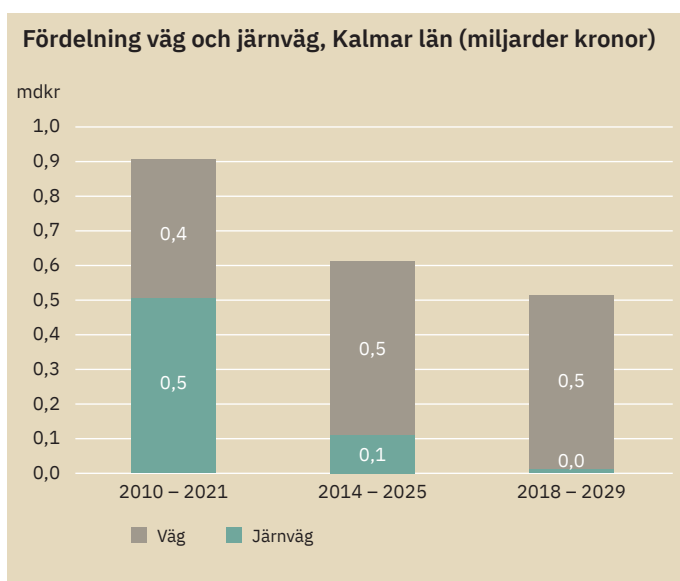
DET HAR SATSAS ALLTFÖR LITE PÅ INFRA-STRUKTUREN I KALMAR LÄN

Svenskt Näringsliv³²⁾ bedömer att det eftersatta underhållet av vägar och järnvägar kommer att fördubblas kommande år. Till år 2033 beräknas det saknas mer än 100 miljarder kronor för att återställa infrastrukturen till en acceptabel standard. Utöver underhåll behöver nyinvesteringar göras. De för Kalmar län så viktiga järnvägarna Stångådalsbanan (Linköping–Kalmar) och Tjustbanan (Bjärka Säby–Västervik) är exempelvis ännu inte elektrifierade.

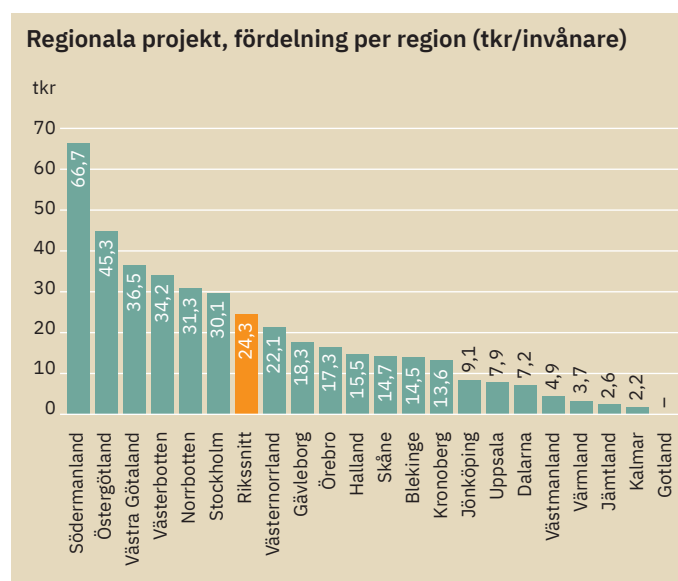
Sydsvenska handelskammarens³³⁾ genomgång av satsningarna i infrastrukturplanerna åren 2010–2029 visar att Kalmar län konsekvent fått ta del av en mycket liten andel av de regionala projekten. Trots moderniseringsbehoven är anslagen till järnvägen små – eller obefintliga.

Av 248 miljarder kronor fick Kalmar län 0,5 miljarder kronor, vilket ska jämföras med rikssnittet på 11,8 miljarder kronor. Endast Jämtland och Gotland fick en mindre del av satsningarna.

Räknat i kronor per innevånare är Kalmar län sist efter Gotland, med 2 200 kronor/per innevånare jämfört med rikssnittet 24 300 kr/innevånare. Om investeringsutrymmet skulle fördelas jämnt över länen efter befolkningens mängd skulle det satsas 5,9 miljarder kronor på infrastrukturen istället för 500 miljoner kronor (2018–2029).³⁴⁾



Källa: Sydsvenska handelskammaren



Källa: Sydsvenska handelskammaren

³² Svenskt Näringsliv: Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet (2024).

³³ Sydsvenska handelskammaren: Hela kungariket och halva pengarna (2022).

³⁴ Sydsvenska handelskammaren: Hela kungariket och halva pengarna (2022), s. 22f.



UTEBLIVNA SATSNINGAR PÅ INFRASTRUKTUR DRABBAR KOMPETENSFÖRSÖRJNINGEN

Samhällsekonomiskt är underhållsskulden ett större problem än försämrad kapacitet att frakta gods. Lägre hastigheter och sämre säkerhet till följd av dåligt underhåll och uteblivna investeringar drabbar även persontrafiken och i förlängningen industrins kompetensförsörjning.

Ungefär 45 minuter är gränsen för hur lång tid pendlare är beredda att lägga på att resa enkel väg till och från jobbet. Dåliga kommunikationer krymper pendlingsavståndet och begränsar en arbetsgivares rekryteringsområde.

Bättre vägar och kollektivtrafik bidrar till att förstora arbetsmarknadsregionerna. Ur tillväxtpunkt är det särskilt viktigt att koppla ihop regionala tillväxtcentra och större städer. Även om akademiker med tjänstemannajobb i praktiken är villiga att pendla längre så vill de i större utsträckning bo i större städer. För Mönsterås del är goda kommunikationer till främst Kalmar en framgångsfaktor.

Några förslag för stärkt konkurrenskraft, jobb och välfärd

Läget för basindustrin och transportnäringen i Kalmar län kan förbättras. Det finns behov av både enklare och mer genomgripande reformer inom de områden som beskrivs i denna rapport. Bättre förutsättningar för industrin ger den ekonomisk tillväxt som behövs för att finansiera välfärden.

Till höger följer några av de åtgärdsförslag som Industriarbetsgivarna och Transportföretagen vill se genomförda.



ÅTGÄRDER FÖR BÄTTRE KOMPETENSFÖRSÖRJNING

- Dimensionera utbildningarna efter arbetsmarknadens behov
- Stärk yrkesprogrammets koppling till industrin
- Se över gymnasieskolans programstruktur
- Ge fler tillgång till yrkesvux
- Skapa fler platser på yrkeshögskolan
- Vårda omställningsstudiestödet
- Underlätta för kompetensförsörjning genom utländsk arbetskraft

ÅTGÄRDER FÖR STÄRKT ELFÖRSÖRJNING

- Förenkla och förkorta tillståndprocesserna som idag bromsar utbyggnaden av elsystemet, elnät och elproduktion
- Värna befintlig elproduktion, särskilt planerbar som vattenkraft och kraftvärme vid värmeverk och massabruk
- Underlätta utbyggnaden av ny kärnkraft i elområdena SE3 och SE4
- Genomför incitamentsutredningens förslag om ersättning till närboende och kommuner vid etablering av vindkraft

ÅTGÄRDER FÖR BÄTTRE INFRASTRUKTUR

- Utveckla kollektivtrafiken
- Bygg bort flaskhalsar och kapacitetsbrister i väg- och järnvägssystemet
- Öka tempot för uppgradering av infrastruktur som klarar 74 tons lastbilar och skapa sammanhängande transportstråk för 74 tons lastbilar
- Halvera underhållsskulden till 2030 med en långsiktig finansierad underhållsplan för infrastrukturen
- Förstärk stöden till laddning för tunga fordon
- Stötta aktörer som utvecklar produktion av fossilfria flyg- och sjöfartsbränslen
- Utse en nationellt samordnade myndighet för stöd till ladd- och vätgasinfrastruktur
- Ge en myndighet i uppdrag att samordna utbyggnaden av lokala och regionala elnät till depåer och destinationer
- Inför ett investeringsstöd till elanslutning för fartyg i hamn



INDUSTRI
ARBETSGIVARNA

TRANSPORTFÖRETAGEN