



Kartläggning av näringslivets behov av utvecklad infrastruktur

2022

VÄSTERVIK
FRAMÅT

Innehåll

Sammanfattning	1
Inledning	2
Syfte	2
Avgränsning	2
Bakgrund	3
Lokala arbetsmarknader (LA)	4
Funktionell analysregion (Fa-region)	4
Metod	5
Resultat från intervjuerna	6
Tillväxt- och utvecklingsorter	6
Infrastruktur	7
Lokal arbetsmarknadsregion	10
Reflektioner	12
Litteratur- och källförteckning	13
Bilaga 1	14
Bilaga 2	15

Västervik Framåt

Stora torget 4, Rådhuset | 593 33 Västervik

0490-875 00 | info@vastervik.com | vastervikframåt.se

VÄSTERVIK
FRAMÅT

Sammanfattning

I mer än 35 år har Västerviks kommun utgjort en egen lokal arbetsmarknadsregion vilket har påverkat näringslivets möjlighet till tillväxt och utveckling. Som svar på näringslivets engagemang i frågan om kommunikationer gav Västerviks kommuns kommunstyrelse Västervik Framåt AB i uppdrag att kommunicera näringslivets behov av förbättrad infrastruktur. För att förstå och i ett senare skede kunna förmedla vilka infrastrukturella satsningar som kan bidra till verksamheters utveckling har denna kartläggning av näringslivets behov genomförts.

Syftet med kartläggningen har varit att lyssna till och skapa en förståelse för näringslivets behov av förbättrad infrastruktur. Det har även varit av vikt att se till eventuella motstridigheter mellan prioriteringar i näringslivet och politiker i Västerviks kommun. Arbetet söker svar på vilka satsningar som kan bidra till verksamheters utveckling.

För att komma fram till ett resultat har intervjuer genomförts med respondenter från olika branscher och lokalisering i Västerviks kommun. Även intervjuer med näringsliv utanför kommunens geografiska gräns har genomförts men exkluderats från resultatet i denna kartläggning då det syftar till att stärka Västerviks näringsliv.

Utifrån Intervjuerna har tre olika teman identifierats; *Tillväxt- och utvecklingsorter*, *Infrastruktur* och *Lokal arbetsmarknadsregion*. Samtalen har berört både befintliga och framtida pendlingsmönster där kopplingen över länsgränsen norrut anses ha stor potential medan koppling över kommungränsen västerut ses som ett viktigt stråk att förvalta och utveckla. Inom kommunen identifieras kopplingar mellan tätorterna som viktigt att utveckla vidare för bland annat mer tidseffektiva kollektivtrafikförbindelser. Inte sällan är centralorten Västervik den ort som har främsta betydelsen att ha bra förbindelser till och från inom kommunens gränser.

Ett par slutsatser från kartläggningen är att forum för kunskapsöverföring från planerande organisationer som Region Kalmar län och Västerviks kommun till näringslivet är av stor vikt för att öka förståelsen för rådande planeringsprocesser. Utöver detta framkommer att näringslivet som finns i Västerviks kommun vill gå in i en tillväxtfas men begränsas av bland annat bristande kommunikationer. En av respondenterna sammanfattar det som att "[k]ommunikationer är ett område som kan gynna eller stjälpa varumärket Västervik. Hanteras frågan rätt kan vi stärka Västervik som en attraktiv knutpunkt för liv och rörelse".

Inledning

Näringslivet i Västerviks kommun har under en lång tid varit aktiva i frågan om förbättrad infrastruktur som kan leda till goda kommunikationer och en förstorad arbetsmarknadsregion. Flertalet initiativ har tagits av näringslivet där syftet har varit att starkare belysa frågorna, då med fokus på kopplingen till angränsande Östergötlands län i norr. Med utgångspunkt i näringslivets visade engagemang tog kommunstyrelsen i Västerviks kommun den 22 juni 2021 beslut att ge näringslivsbolaget Västervik Framåt AB i uppdrag att stötta det lokala näringslivets engagemang i infrastrukturfrågor.

Uppdraget drivs i projektform under två års tid med start 1 januari 2022. I huvudsak har uppdraget syftet att skapa förutsättningar för: *Långsiktighet, Uthållighet, Struktur och Kompetens* för lokal och regional näringslivssamverkan kopplat till bättre infrastruktur i Västerviks kommun.

Arbetet bedrivs genom att kartlägga och kommunicera näringslivets behov gällande förbättrad: *Infrastruktur, Transportmöjligheter, Kommunikationer och Kompetenstillförsel*.

Syfte

Kartläggningen har som syfte att lyssna till och att skapa en förståelse för olika verksamheters behov av infrastruktur. Det är även av vikt att lyssna till beslutsfattande politiker för att se till eventuella motstridigheter i prioritering av åtgärder. Detta på grund av att beslut kopplat till infrastruktur till stor del fattas av politiskt styrda organisationer, exempelvis en kommun eller region.

Genom detta arbete besvaras frågan vad det finns för behov av förbättrad infrastruktur i Västerviks kommun för att näringslivet ska utvecklas.

Avgränsning

Begreppen *infrastruktur och kommunikationer* inkluderar i sin bredaste bemärkelse samtliga tillgångar och nyttigheter som tillsammans skapar förutsättningar för ett väl fungerande samhälle. Det kan innebära mjuka värden som demokratiska och rättsvårdande institutioner, skolor, sjukhus, sportanläggningar men det kan även innebära hårda värden som nätverk av vägar, vatten och avlopp (VA) och informationsteknik (IT). I arbetet har begreppen avgränsats till att enbart fokusera på hårda värden i formen av stora nätverk som exempelvis vägar, järnvägar och flygplatser. Även frågor kopplat till IT har exkluderats från arbetet.

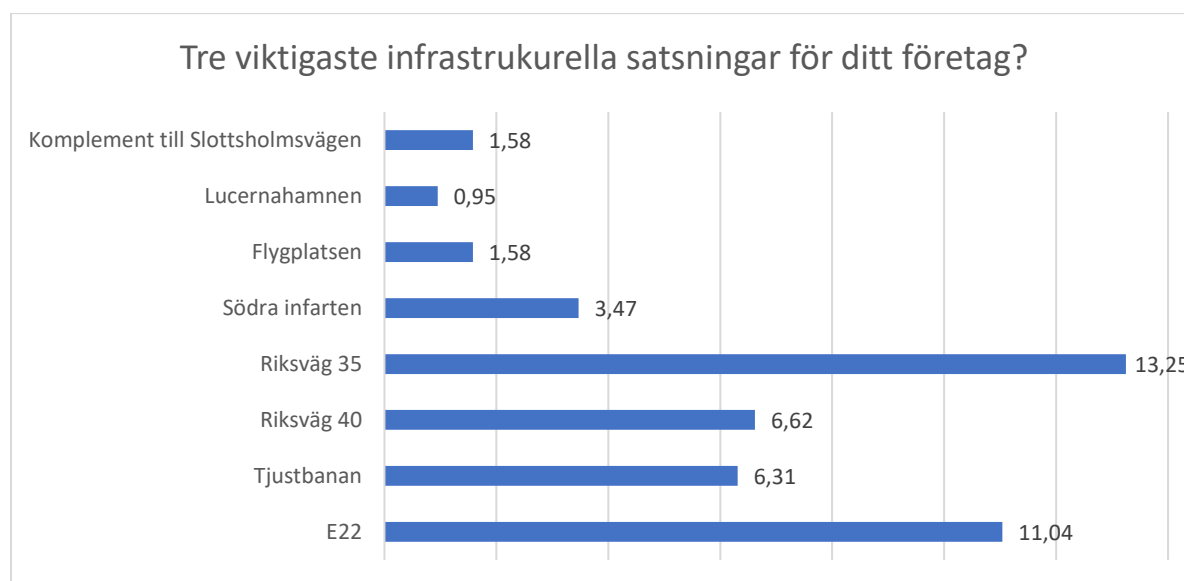
Med *transportmöjligheter* menas möjligheten för personal att välja mellan olika sätt att färdas till och från jobbet samt i tjänsten, exempelvis bil, cykel eller kollektivtrafik.

Begreppet *kompetenstillförsel* syftar i arbetet på lokala arbetsmarknadsregioner och funktionella analysregioner.

Bakgrund

Inför en politikerutfrågning i december 2021 skickade Västervik Framåt ut frågan ”Välj de tre viktigaste infrastrukturella satsningar för ditt företag” till näringslivet i Västerviks kommun. Vid politikerutfrågningen närvarade kommunpolitikerna Dan Nilsson (S), Fredrik Lindwall (C), Harald Hjalmarsson (M) och Anna Bodjo (MP). Syftet med utfrågningen var dels att visa politikerna vad näringslivet vill prioritera, dels att jämföra med hur politikerna prioriterar.

Totalt inkom 317 svar på frågan. Resultatet på totalnivå visade att näringslivet i kommunen rankade Riksväg 35, E22:an, Riksväg 40 och Tjustbanan som högst, i den ordningen.



Del av Politikerutfrågning december 2021

Bryts de svarande ner på branschnivå syns andra mönster. Riksväg 35 är fortsatt högt prioriterad bland mer storskalig verksamhet som bygg, transport och skogs- och energinäringen. Även verksamheter inom evenemangsbranschen ser Riksväg 35 som högst prioriterad. Ser vi till andra typer av verksamheter som exempelvis handel/service, tillverkning, fastighetsägare, kultur/fritid och övriga verksamheter framkommer en mix av att E22:an, Tjustbanan och södra infarten hamnar som högst prioriterat.

Under utfrågningen framkom att politikerna hade en något avvikande bild av vad som bör prioriteras jämfört med näringslivet. Södra infarten och Tjustbanan var hos politikerna högre i prioritet. Politikerna fick sedan möjlighet att besvara varför de prioriterade åtgärderna olika. En södra infart menar de ger större samhällsekonomiska vinster i form av att tillgängliggöra ny industrimark, förkorta restider, skapa en robusthet i systemet för att nämna några argument.

Lokala arbetsmarknader (LA)

En lokal arbetsmarknad (LA) är ett geografiskt avgränsat område vilket är relativt oberoende av omvärldens utbud och efterfrågan av arbetskraft. Lokala arbetsmarknader är funktionella regioner som kan komma att förändras beroende på förändringar i pendlingsströmmars riktning och styrka.

Antalet lokala arbetsmarknader i Sverige har mellan åren 1980 och 2020 krympt från 112 till 70 i antal vilket kan förklaras av förändrade pendlingsmönster (SCB, u.å.). De lokala arbetsmarknader som idag finns i Sverige omsluter större geografiska områden än tidigare. Detta har bland annat möjliggjorts genom mer tidseffektiva resor, en ökad grad av digitalisering och möjlighet att arbeta till och från arbetsplatsen.

Västerviks kommun har under samma tidsintervall kvarstått som en egen lokal arbetsmarknadsregion. Det finns ett direkt samband mellan den lokala arbetsmarknaden Västerviks stagnation och tilldelning av medel via nationella transportplanen, framtagen av Trafikverket och beslutad av Regeringen, samt låg tilldelningen av medel till den regionala transportinfrastrukturplanen för Region Kalmar län. De tre senaste planperioderna har Västerviks kommun och dess omland tilldelats låga investeringsbelopp vilket har resulterat i att förbättrad infrastruktur inte har kunnat användas som medel för ökad tillgänglighet och en långsiktig tillväxt. Fortsatt långa pendlingstider bidrar till en konstant ekonomisk geografi och att den lokala arbetsmarknaden förblir oförändrad (Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2021).

Restider

Restiden mellan bostaden och arbetsplatsen påverkar både våra val av färdmedel, arbetsgivare och bostadsort. Statistiska studier visar dock att tågresenärer är mindre känsliga för långa restider jämfört med bilister. Orsaker till detta skulle kunna vara kostnadsrelaterat, bättre komfort och möjligheten att arbeta till och från sin arbetsplats.

Flertalet undersökningar pekar på att gränsen för en acceptabel pendlingstid är mellan 45–60 minuter. Vid pendlingstider över detta är få individer beredda att pendla. I dessa undersökningar framgår det dock inte tydligt om det är fråga om restiden mellan ”dörr-till-dörr” eller om det är den stora delen av resan, exempelvis restiden på tåget och inte resan till och från stationen (Tillväxtverket 2010).

Funktionell analysregion (FA-region)

En funktionell analysregion, förkortat FA-region, är en geografisk yta där människor kan bo och arbeta genom att göra tidseffektiva resor. En FA-region är därför inte avgränsad till administrativa gränser som län, kommun eller sjukvårdsregion. En FA-region består generellt sett av en eller flera kommuner och baseras huvudsakligen på arbetspendling över kommungränser, så kallade lokala arbetsmarknader.

Utöver arbetspendling baseras även FA-regioner på flertalet antaganden vilka är en produkt av historisk utveckling och framtidsprognoser. Exempel på detta kan vara politiska beslut om infrastrukturella satsningar (Tillväxtverket 2015).

Idag är Sverige uppdelat i 60 FA-regioner varav Västerviks kommun utgör en egen FA-region. Listan reviderades senast år 2015 och förväntas gälla fram till och med år 2025 (Tillväxtverket u.å.). Regionindelningen kan användas vid analyser av regional tillväxt och utveckling på nationell och regional nivå.

Metod

För att leda arbetet mot samt besvara frågeställningen om vad det finns för behov av infrastruktur från näringslivet i Västerviks kommun används intervjuer som metod. Intervju som metod kan med fördel användas då det är ett effektivt tillvägagångsätt att fånga tankar, upplevelser och inställningar hos respondenten vilket kan begränsas av statiska frågeformulär. Frågorna intervjuaren ställer kan tolkas öppet och därmed fånga bakomliggande faktorer till hur respondenten väljer att svara på frågan. Intervju som metod kan även bidra med information intervjuaren inte förväntat sig vilket bidrar till ett mer nyanserat arbete (Valentine 2013, s. 110–111).

Totalt har 21 näringsidkare och 3 politiker intervjuats. Varje intervju varade mellan 45–70 minuter. För att få en nyanserad bild av näringslivets behov är respondenterna från näringslivet från olika branscher och spridda i hela kommunen.

Intervjuerna har främst genomförts via Microsoft Teams, ett verktyg för att kommunicera genom ljud-, video- och webbkonferenser, men även genom fysiska möten. Anledningen till att digitala medel främst har använts är på grund av höjd smittorisk för sjukdomen covid-19. Inför varje intervju gavs respondenterna en kort presentation av projektets omfattning och syfte, mig som projektledare och de frågor som underbygger intervjun. Intervjuerna omfattas av de fyra allmänna huvudkraven som tillsammans skapar individskydd. Informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet.

Som analysmetod har ”grundad theory” myntat av Mike Crang använts. Det innebär att allt material i ett första steg kodas för att i ett andra steg tematiseras. Exempel på teman kan vara segregation, vägar eller regionförstoring.

Resultat från intervjuerna

Genom kodningen har följande teman lyckats identifierats; *tillväxt- och utvecklingsorter*, *infrastruktur* och *arbetsmarknadsregion*.

Under varje tema presenteras resultatet från samtliga intervjuer. Innebörden av varje tema har varit likartat mellan politik och näringsliv trots att näringslivet utgår från den egna verksamhetens behov och inte tar en politisk ansats i frågorna.

Tillväxt- och utvecklingsorter

I det lokala perspektivet, Västerviks kommun, har främst tätorterna Gamleby och Västervik framställts som tillväxt- och utvecklingsorter. Gamleby beskrivs ha "en näst intill numinös potential för utveckling" och samtidigt vara "ett centrum i norra delen av kommunen". Med dess läge längs E22:an, Tjustbanan och intill Riksväg 35 anses Gamleby ur ett kommunikationsperspektiv ha ett strategiskt läge. Det finns både arbetstillfällen, ett centrum, service och attraktiva boendemiljöer. Trots detta upplevs orten sakna en utvecklings- och innovationsanda. Detta tros exempelvis bero på saknad av planlagd mark för varierade bostäder. Det upplevs även som att Gamleby är separerat från centralorten Västervik trots korta avstånd vilket missgynnat ortens utveckling och skapat en "vi-och-dem-känsla". Näringslivet menar "att se och erkänna Gamleby som en utvecklingsort att investera i på sikt skulle kunna möjliggöra en starkare "vi-känsla" snarare än "vi-och-dem". Det skulle gynna Gamleby i fråga om innovation, kreativitet och lust för utveckling".

Kommunens centralort Västervik ses som den främsta tillväxt- och utvecklingsorten av majoriteten av respondenterna. Ett stort antal av de intervjuade bolagen har majoriteten av deras personal bosatt i tätorten Västervik och det är även främst den orten nyanställda inflyttare väljer att bosätta sig i. Vid frågan om kopplingar till och från kommunen är det även centralorten Västervik majoriteten av respondenterna utgår ifrån. Bland annat säger en från näringslivet att "Centralorten Västervik ses som den primära tillväxtmotorn i kommunen. Man ska inte förringa betydelsen av investeringar i hela kommunen men inledande investeringar i centralorten kan resultera i "spillover-effects" i hela kommunen". Här syftar respondenterna inte enbart på investeringar i transportinfrastruktur utan även investeringar i evenemangsanläggningar, bostäder och industrimark.

Vid en utblick från det lokala perspektivet omnämns städerna Linköping, Norrköping och Stockholm som viktiga tillväxt- och utvecklingsmotorer att ta sig till och från. Även länets residensstad Kalmar nämns, dock upplevs "inga problem med att ta sig till och från Kalmar" och "man åker aldrig till Kalmar för det större utbudet.". I stället lyfts kopplingen till Linköpings universitet, Södra stambanan och nya stambanor som viktiga. Denna bild delas av både politiker och näringsliv. Utöver tillväxt- och utvecklingsmotorerna Linköping, Norrköping, Stockholm och Kalmar nämns även Vimmerby och Hulfsfred som orter av vikt att ha effektiva förbindelser till och från. Nyttan av dessa kopplingar avgränsas dock till att handla om arbetspendling för befintlig personal och att upprätta dagens verksamhet alltså inte om näringslivets utveckling.

Infrastruktur

I följande avsnitt presenteras vilka ämnen som framkom kopplat till temat infrastruktur. Avsnittet behandlar både en diskussion om val av färdstätt och konkreta kopplingar som pekades ut.

Val av färdmedel

I dagsläget är bilen det främsta färdmedelsättet arbetstagare använder till och från sin arbetsplats. Enbart en av de intervjuade verksamheterna har gjort försök med attraktiva cykelställ och omklädningsrum med dusch. Ingen av respondenterna uppger att de erbjuder de anställda cykel eller kollektivtrafikkort som förmån. Enstaka verksamheter har arbetat fram resepolicydokument där det framgår att tjänsteresor i första hand ska ske med hjälp av kollektivtrafiken då det är möjligt. Dock framkommer att kollektivtrafiken sällan är ett alternativ då restidskvoten mot bilen är för stor.

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet efterfrågar näringslivet exempelvis ”ett nytt trafikupplägg mellan tätorter där kopplingarna är smidiga och framför allt snabba” och ”att matcha turutbudet med arbetstiderna”. Vidare betonar en av respondenterna från näringslivet att ”kopplingen mellan Gamleby och Västervik är viktig inte minst för arbetspendling. Arbeta vidare med den kopplingen och på så sätt integrera städerna med varandra. Här bör hållbara färdstätt sättas i fokus där tåg och buss skulle kunna få en mer betydande roll”.

Även politikerna kommenterar att kopplingen mellan tätorterna bör förbättras, ”det är i dagsläget en stor utmaning för skolungdomar som är bundna till kollektivtrafik att bo i orterna runt om i kommunen och resa till/från skolan”. Även fast de belyste en annan synvinkel av kollektivtrafiken mellan kommunens tätorter betonar de vikten av att kollektivtrafiken bör få en mer betydande roll.

Även de kollektiva förbindelserna in i och ut ur kommunen lyfts som prioriterade från både politiken och näringslivet. Bland annat menar respondenterna att det krävs ”mer tidseffektiva och frekventa kollektivtrafikförbindelser västerut mot stambanan och vidare mot Göteborg” och ”kommunikationer med Linköping och Norrköping är viktiga för att möjliggöra att åka kollektivt på ett effektivt sätt”. Vidare betonas vikten av att ”bättra tidtabeller i kollektivtrafiken över länsgränserna (Exempelvis Norrköping) där tidsaspekten är en avgörande faktor för attraktivitet”.

Samtliga respondenter är eniga om att restiden mellan Västerviks kommun och tillväxt- och utvecklingsorterna utanför kommunen inte bör överstiga 60 minuter vilket går i linje med tidigare genomförda studier. Vid restider under 60 minuter skulle ”tillgängligheten mellan Västerviks kommun och dess omland förbättras avsevärt”. Vilket transportslag som respondenterna lyfter som prioritet varierar dock beroende av vart verksamheten är lokaliserad. För verksamheter i närheten av Gamleby och Överum har både Tjustbanan och Riksväg 35 stor betydelse. I västra kommunen är Riksväg 40 högt prioriterad och runt centralorten Västervik anses förbindelserna i samtliga väderstreck vara viktiga.

Enbart 3 av respondenterna från näringslivet nämner cykel som viktigt transportmedel för pendling. Samtliga av dem är belägna i eller strax utanför centralorten Västervik.

Som svar på varför inte cykeln anses som lämpligt transportmedel för verksamheter längre bort från centralorten ges att "ta cykeln till arbetsplatsen anses inte vara lämpligt då vägarna till och från arbetsplatsen delvis är mycket trafikfarliga". Bland annat anses E22 utgöra en barriär och att det inte finns tillgängliga cykelvägar mellan tätorterna. Verksamheter placerade mer perifert i kommunen beskriver även att avstånden är för långa för att cykeln skulle anses som ett alternativ.

Riksväg 35

Majoriteten av respondenterna från näringslivet är på något sätt beroende av Riksväg 35. Vägen beskrivs ha utvecklingspotential och då framför allt för pendling och godstransporter. Kopplat till arbetspendling beskrivs främsta nyttan falla till verksamheter placerade i Gamleby och Överum. Dock menar majoriteten av respondenterna att "väg 35 är en viktig koppling för godstransporter".

Genom intervjuerna beskrivs framför allt vägens befintliga utformning som ej trafiksäker. Den anses vara "smal och krokig" samt att det är "våldigt mycket vilt som man får passa sig för". Lastbilschaufförer som åker via vägen lyfter att det alltid är riskabelt vid möte med annan tung transport då vägen är smal. Bland annat kommenterar en av respondenterna att "det är precis att man kan möta en annan lastbil".

Även kollektivtrafiken lyfts vid diskussionerna. En av respondenterna menar att det handlar om "att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för att möjliggöra bekväm kollektivtrafik i form av buss samt att minska antalet och risken för olyckor med vilt". Fortsättningsvis poängteras att en förbättrad Riksväg 35 även skulle "kunna bidra till att fler anser det vara möjligt att pendla".

Som åtgärder föreslås att bredda vägbanorna, förbättra siktlinjer, belysa, räta ut och förse vägen med viltstängsel. Viltstängsel anses vara det mest akuta men det betonas att man bör göra ett större grepp när man väl tittar på vägen.

Tjustbanan

Tillsammans med Riksväg 35 anses Tjustbanan vara en av de viktigaste kommunikationerna för att vidga dagens arbetsmarknadsregion i ett framtidsperspektiv. Järnvägen beskrivs tillsammans med ord som "effektivt pendlare", "stor vikt för besöksnäring" och "viktig länk mot Linköping och i förlängningen Stockholm". Samtidigt lyfts nuvarande utmaningar fram i form av avgångar som inte passar verksamhetens scheman, många inställda turer, förseningar och att det tar för långt tid att ta sig ända fram till Linköping. En av respondenterna beskriver tåget enligt följande: "Att resa med tåg innebär att man på ett smidigt sätt kan arbeta under själva resan. Att åka buss fungerar ur en hållbarhetssynvinkel men det blir svårt att kombinera resande och arbete samtidigt".

Att arbeta under resans gång framhålls som en av tågets mest konkurrenskraftiga fördelar. Vidare nämns både tidseffektivitet och bekvämlighet som två styrkor med att åka tåg framför andra färdstätt.

Flera av respondenterna menar att en förbättrad järnväg bland annat skulle "[l]ocka nya medarbetare, knuta företaget mot universitet i Linköping och dra till sig nya företag". Det finns en tillit till att en förbättrad järnväg skulle dra till sig positiva synergieffekter för kommunen vilket i förlängningen skulle innebära att högt utbildade personer väljer att bosätta sig i kommunen.

Europaväg 22

Europaväg 22 (E22) anses vara "[h]elt okej för bilister" genom dagens trafikering och utformning. Vägen anses vara en styrka sett till kommunikationer och tillsammans med Riksväg 40 utgöra ett grundläggande vägnät att bygga vidare på. Samtidigt nämns även att vägen utgör en barriär och att det är viktigt att överbygga detta för exempelvis cyklister.

Riksväg 40

Respondenterna menar att Riksväg 40 (Rv 40) tillsammans med E22 utgör ett grundläggande vägnät att bygga vidare på. Till skillnad mot E22 betonas av flertalet respondenter från näringslivet att Rv 40 "är av stor betydelse för den svenska marknaden". Det finns behov av att transportera gods till Jönköpings distributionscentral och i förlängningen Göteborgs hamn. Via distributionscentralen i Jönköping och hamnen i Göteborg transporteras sedan godset vidare till stora delar av Sverige och vidare mot exempelvis USA.

Att vägen succesivt blivit genare och fått en högre standard ses som något positivt och uppmuntras i det fortsatta arbetet. För att knyta ihop stråket på kort sikt ser politiken broprojektet förbi Verkeback som avgörande. I förlängningen menar respondenterna att standarden bör höjas till att likställas med E22. Detta är något som särskilt betonas av politiken.

Södra infarten

Södra infarten anses främst vara ett stadsbyggnadsprojekt som i ett kortare perspektiv inte har direkt påverkan på utvecklingen för verksamheter utanför centralorten Västervik. Dock framhåller centrumnära verksamheter hur södra infarten kan bidra till att färre tunga fordon kör genom staden och att infarten där med skulle bidra till en mer trivsamt stadsmiljö. Majoriteten av respondenterna framhåller även att en södra infart skulle gynna centralorten Västervik genom att göra tätorten mer attraktiv för boende och verksamheter.

Utifrån intervjuerna med politikerna framkom utöver att leda bort den tunga trafiken från centrum andra utvecklingsvinster. De framhåller att det skulle korta ner pendlingsavståndet till och från Västervik både västerut och söderut, att åtgärden även skulle "möjliggöra attraktiv industrimark söder om sydväst om staden", "förbättra kollektivtrafiken västerut och söderut genom restidsförkortning", och att den skulle "öka tillgängligheten till Lucernahamnen".

Länsvägarna

Utöver de stora stråken som E22, Tjustbanan och Rv 40 nämns även delar av kommunens mer kapillära vägnät i form av Länsvägar. Framför allt framhålls det stora viltbestånd som finns samt bristande vinterunderhåll. Det finns en önskan om bättre sikt- och snöröjning och då främst längs Länsvägarna 770 samt 783.

Lokal arbetsmarknadsregion

Vid frågan vad som skulle kunna bidra till att vidga upptagningsområdet för personal och kompetens vitnar merparten av respondenterna att det inte är en större utmaning att upprätthålla dagens verksamhet med personal inom befintlig arbetsmarknadsregion. Dock finns stora utmaningar kopplat till innovation, utveckling och tillväxt. För att uppnå detta menar respondenterna att befintlig arbetsmarknadsregion bör vidgas. Respondenterna menar att en vidgad arbetsmarknadsregion skulle gynna näringslivet ur flera aspekter. För det första skulle det locka utomstående arbetskraft att pendla till verksamheterna i Västerviks kommun. Det skulle även gynna näringslivet då fler företag skulle se Västerviks kommun som en attraktiv plats att etablera i och vidare skulle det gynna näringslivet om fler skulle bosätta sig i kommunen och därmed bidra till en brädd av kompetens. Sammantaget bidrar en vidgad arbetsmarknadsregion till innovation, utveckling och tillväxt bland näringslivet i Västerviks kommun. En av respondenterna formulerar sig enligt följande: ”Bättre koppling mellan städerna och förutsättningar i form av boende och mark skulle kunna locka fler företag att etablera sig i Västerviks kommun. Det skulle bilda en större bas i Västerviks kommun som kan gynna innovation och kontaktnät”.

För att vidga dagens arbetsmarknadsregion menar näringslivet att det är viktigt med kostnads- och tidseffektiva kopplingar mot utpekade tillväxt- och utvecklingsorter i norr, det vill säga Linköping, Norrköping och Stockholm. Även kopplingen mot Vimmerby och till viss del Hultsfred nämns men detta för att stärka dagens pendlingsmönster och inte för att skapa tillväxt.

Nästan uteslutande nämns Tjustbanan tillsammans med Riksväg 35 som prioriterade kopplingar för att skapa en tidseffektiv arbetspendling. Bland annat sägs att ”[e]n förbättring av järnvägen skulle bland annat locka nya medarbetare, knyta företaget mot universitet i Linköping och dra till sig nya företag”. Att satsningar på Tjustbanan skulle locka nya medarbetare framhåller främst de verksamheter som är lokaliserade längs Tjustbanans sträckning. Även verksamheter i södra och västra delen av kommunen ser Tjustbanan som viktig för att dra till sig nya företag men för att locka nya medarbetare är Riksväg 40 högre prioriterad.

Vidare nämner två av respondenterna inom skilda branscher att ”[v]i måste ta hänsyn till alla individer som inte har tillgång till bil” och ”[v]id bättre förbindelser mellan de största tätorterna skulle arbetsmarknaden kunna vidgas även för de utan körkort”. Här betonas både de kollektiva förbindelserna ut ur och in i Västerviks kommun men även mellan tillväxt- och utvecklingsorterna ur ett mikroperspektiv, Västervik och Gamleby.

Kollektivtrafikförbindelsen mellan Gamleby och Västervik beskrivs bland annat på följande sätt från en verksamhet i centrala Västervik: ”Då det är sämre, få avgångar och långa restider, kollektivtrafikförbindelser mellan tätorterna i kommunen bor medarbetarna främst i centralorten Västervik”.

Utöver personalfrågan visar erfarenheter även utmaningar kopplat till besök från kunder och affärspartners som prioriterar att resa med kollektivtrafik. Då restiden ofta överstiger 3 timmar krävs som regel att kunderna eller besökarna tar bilen för att inte behöva övernatta, vilket kommer som kritik.

Västerviks kommuns politiker pekar också på att kollektivtrafiken har en viktig roll. De anser att Tjustbanan ”har en nyckelroll för att förkorta restider mellan kommunens tätorter från Västervik och norrut men även för att knyta an till Linköping och universitetet”. De ser även att satsningar på Riksvägarna 35 och 40 samt E22 och en södra infart till centralorten Västervik är viktiga för att korta ner restider. I riktningen västerut mot Vimmerby betonas effektiva transporter på Riksväg 40 vilket tillstryks av näringslivet lokaliserat i det stråket.

Reflektioner

Genom intervjuerna har det framkommit att näringslivet inte fått samma möjlighet att från Västerviks kommun informeras om vinsterna med olika satsningar. Informationen har varit begränsad vilket i sin tur lett till en svårighet att förstå den större bilden och vinster med olika investeringar. Exempelvis har det förekommit en tydlig skildring mellan genomförda intervjuer i samband med behovskartläggningen och tidigare enkätundersökning från december 2021. Den stora skillnaden har varit inställningen till exempelvis en södra infart till centralorten Västervik. Efter politikerutfrågningen i december 2021 uppger en respondent att de fått en större förståelse för betydelsen av en södra infart och därmed inte har samma kritisk syn på den.

Genom intervjuerna med näringslivet framkom även en viss kunskapsbrist om vilken organisation som planerar och ansvarar för olika vägar och järnvägar. Denna kunskapsbrist har resulterat i en diskussion där det ifrågasätts varför en åtgärd planeras och en annan uteblir. Ett tydligt exempel på detta är en pågående diskussion om varför pengar investeras i underhåll för Tjustbanan medan standarden på Riksväg 35 inte höjs. I denna diskussion antar kritikerna inte sällan att medel till underhåll och investeringar tas från samma finans och att det är samma organisation som håller i planeringsprocessen, vilket inte är fallet i exemplet.

Dessa två exempel belyser vikten av forum där näringslivet får en djupare förståelse av varför vissa investeringar planeras, nyttan med dem och varför andra åtgärder inte kommit längre i planeringsprocessen.

Av intervjuerna med näringslivet och politiken framkommer ett behov av att vidga befintlig arbetsmarknadsregion. En lokal arbetsmarknadsregion definieras efter befintliga pendlingsströmmars riktning och styrka samt att det geografiskt avgränsade området ska vara relativt oberoende av omvärldens utbud och efterfrågan av arbetskraft. Näringslivet i Västerviks kommun upplever sig dock beroende av omvärldens utbud av arbetskraft för att uppnå utveckling, innovation och tillväxt. Oberoendet kan därför ifrågasättas då verksamheter måste utvecklas i takt med övriga samhälle för att inte utkonkurreras.

För att vidga den lokala arbetsmarknadsregionen har kopplingarna i framför allt två väderstreck pekats ut som prioriterade, norrut och västerut. Det finns redan idag en pendlingsström västerut mot Vimmerby vilket framkommer som viktigt att förvalta och utveckla. Norrut ser näringslivet potential att stärka redan befintliga band genom att effektivisera kopplingen för pendling, arbetsresor och godsflöden. I kopplingen norrut finns en vision om att näringslivet på ett tydligt sätt kan knyta an till utvecklings- och tillväxtorterna för att vidga befintlig arbetsmarknad.

Litteratur- och källförteckning

Andersson, Martin och Larsson, Johan P (2019). *Västsverige: ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi Ny teori och empiri*. VGR Analys 2019:14

Statistiska Centralbyrån (2022). *Lokala arbetsmarknader (LA)*. [Lokala arbetsmarknader \(LA\) \(scb.se\)](https://www.scb.se) [2022-04-05]

Statistiska Centralbyrån (u.å.). *Förteckning över lokala arbetsmarknader*. [Förteckning över lokala arbetsmarknader \(scb.se\)](https://www.scb.se) [2022-05-11]

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2021). *Hela kungariket och halva pengarna – Utvärdering av Sveriges tre nationella planer för infrastruktur 2010–2029*. [Hela-kungariket-och-halva-pengarna_rapport.pdf \(handelskammaren.com\)](https://www.handelskammaren.com) [2022-04-14]

Tillväxtverket (2022). *FA-regioner*. [Lokala arbetsmarknadsregioner och FA-regioner – Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\)](https://www.tillvaxtverket.se) [2022-04-05]

Tillväxtverket (2015). *Funktionella analysregioner – revidering 2015*. [FA-regioner \(tillvaxtverket.se\)](https://www.tillvaxtverket.se) [2022-04-05]

Tillväxtverket (2010). *Veckopendling – en översiktsstudie*. [Microsoft Word - Veckopendling - en översiktsstudie.doc \(tillvaxtanalys.se\)](https://www.tillvaxtanalys.se) [2022-04-08]

Valentine, G. (2005). Tell me about...: using interviews as a research methodology. I Flowerdew, R. & Martin, D. (red.). *Methods in human geography: a guide for students doing a research project*. 2. [externes] ed. Carlow: Prentice Hall, ss. 110–127.

Bilaga 1

Frågor till intervjutillfällena med respondent från näringslivet.

- 1. Hur ser er verksamhet ut idag?**
- 2. Vilka är styrkorna med placeringen sett till kommunikationer idag?**
- 3. Vilka möjligheter inom utveckling av infrastruktur (fysisk) och kommunikationer ser ni?**
- 4. Vad tror ni skulle kunna bidra till att vidga ert upptagningsområde för personal och kompetens?**
- 5. Hur ser ni att utveckling av godstransporter kan ske?**
- 6. Övrigt?**
 - Har det genomförts medarbetarundersökningar, enkäter eller liknande?
 - Hur tar sig medarbetare till arbetsplatsen?
 - Erbjuds medarbetare rabatterat kollektivtrafikkort?
 - Erbjuds medarbetare förmånscykel?

Bilaga 2

Frågor till intervjutillfällena med respondent från politiken.

1. Hur ser du på Västerviks kommuns koppling till dess grannkommuner i de olika väderstrecken?

- Bra/Sämre?
- Restider, fysiska avstånd?
- Kollektivtrafik, cykel, bil?

2. Vilka är styrkorna med kommunens placering sett till kommunikationer idag?

3. Vilka utvecklingsmöjligheter ser du?

- Alla tänkbara möjligheter. (spåna fritt)
- Vad bör prioriteras?
- Varför?

4. Vad tror du skulle kunna bidra till att vidga upptagningsområdet för personal och kompetens?

5. Övrigt?