

R-98-45

Förstudie Oskarshamn

Omvärldsanalys för Oskarshamn

Carl Fredriksson, Camilla Gramner

EuroFutures AB

September 1998

Svensk Kärnbränslehantering AB

Swedish Nuclear Fuel
and Waste Management Co
Box 5864

SE-102 40 Stockholm Sweden

Tel 08-459 84 00
+46 8 459 84 00

Fax 08-661 57 19
+46 8 661 57 19



ISSN 1402-3091

SKB Rapport R-98-45

Förstudie Oskarshamn

Omvärldsanalys för Oskarshamn

Carl Fredriksson, Camilla Gramner

EuroFutures AB

September 1998

Denna rapport har gjorts på uppdrag av SKB. Slutsatser och framförda åsikter i rapporten är författarnas egna och behöver nödvändigtvis inte sammanfalla med SKB:s.

Förord

Föreliggande rapport har tillkommit på uppdrag av Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB). Rapporten ingår i en serie av undersökningar inom ramen för den omfattande förstudien om ett eventuellt framtida djupförvar av använt kärnbränsle i Oskarshamns kommun. Studien har genomförts under våren och försommaren 1998.

I vår delstudie har vi fokuserat intresset till frågor som rör näringslivsutveckling, kommunal ekonomi och verksamheter m m i Oskarshamns kommun. Avslutningsvis har vissa övergripande kopplingar gjorts till ett eventuellt framtida djupförvar i kommunen.

Vi vill i detta sammanhang tacka alla intervjupersoner som medverkat i vår undersökning. Vi vill också tacka SKB för det förtroende som visats oss att fritt få tycka, tänka och framföra våra undersökningsresultat och slutsatser. Varken SKB eller kommunföreträdare har gjort anspråk på att få ingripa i undersökningsprocessen. För rapportens formuleringar och innehåll är vi med andra ord ensamt ansvariga.

Stockholm i oktober 1998

Carl Fredriksson
EuroFutures AB

Camilla Gramner
EuroFutures AB

Sammanfattning

Uppdraget

Föreliggande rapport är en del av de samhällsstudier som genomförts inom ramen för förstudien om använt kärnbränsle. Det övergripande syftet med förstudien är att undersöka om Oskarshamns kommun har förutsättningar för en etablering av ett djupförvar för använt kärnbränsle. EuroFutures' uppdrag har varit att studera näringslivet, dess utvecklingsförutsättningar och påverkan av ett eventuellt djupförvar i kommunen. Rapporten syftar till att spegla Oskarshamns utveckling i ett 5–10-årsperspektiv varvid ett eventuellt djupförvar är en av många parametrar som beaktas.

Rapporten har utförts under våren 1998 och baseras dels på ett 30-tal intervjuer med företrädare för företag och offentliga organisationer i Oskarshamn samt kringliggande kommuner, dels på insamlat och bearbetat statistiskt material.

Oskarshamn i nuläget

Ett antal slutsatser kan dras kring nuläget i Oskarshamn. Dessa slutsatser gäller befolkningsutveckling, kommunal ekonomi, utbildning, näringslivsprofil, det geografiska läget samt relationerna till Östeuropa.

Vad gäller befolkningsutvecklingen har Oskarshamn under de senaste 20 åren upplevt en gradvis tillbakagång med sjunkande befolkningstal. En kraftig nedgångsperiod inträffade under perioden mitten av 1960-talet till mitten av 1970-talet i samband med krisen i varvsindustrin. Därefter återhämtade kommunen sig starkt, främst på grund av lokaliseringen av OKG till Simpevarps-halvön, Scantias övertagande av Be-Ge Karosserifabrik samt utbyggnaden av den kommunala sektorn.

Den kommunala ekonomin är förhållandevis stabil trots sjunkande befolkningsunderlag och en relativt sett allt svagare skattekraft. Skattekraften i kommunen samt bruttoregionprodukten är dock fortfarande hög sett i jämförelse med andra kommuner i Kalmar län. Under de senaste decennierna har Oskarshamn utvecklats till ett regionalt centrum på norra Smålandskusten. Inpendlingen från kringliggande kommuner är hög både för arbete och handel.

Denna utveckling kan till stor del tillskrivas framgångarna hos ett litet antal stora arbetsgivare i kommunen samt att den kommunala politiken skötts på ett bra sätt. Denna styrka är också en spegling av att omgivande kommuner har ett betydligt mer besvärligt läge med kraftigare tillbakagång i befolkningen kombinerat med hög arbetslöshet. I rapporten formuleras detta som att Oskarshamn inte kan räkna med någon regional draghjälp utan riskerar att hamna "in the middle of nowhere".

En tydlig svaghet i kommunen är utbildningssituationen. I jämförelse med både länet och riket har kommunen en låg andel av befolkningen med fullständig gymnasieutbildning (minst 3 år) eller högskoleutbildning. I dag efterfrågas inte heller högutbildad arbetskraft i någon större omfattning. Detta gäller även de större arbetsgivarna vilka har karaktären av tämligen renodlade produktionsenheter. Kommunen står

således inför behov av att både bredda den lokala arbetsmarknaden och satsa på utbildning.

En viktig styrka för Oskarshamn är de två storföretagen Scania respektive OKG. Dessa företag tillför inte bara arbetsplatser utan också indirekta plusvärden i form av kompetens och kontaktnät till kommunen. Tillsammans med andra stora företag såsom Saft, OP Kuvert, Figeholms Bruk, Elajo-gruppen och Liljeholmens Stearinfabrik, ger de det lokala perspektivet en internationell dimension. Oskarshamn har i detta avseende sannolikt ett bättre kontaktnät och en starkare kunskapsplattform än de flesta andra svenska kommuner av liknande storlek. Frågan är dock om kommunen förmår kapitalisera denna styrkeposition för den framtida utvecklingen.

Dominansen från ett fåtal stora arbetsgivare har präglat kommunen och givit den tydliga inslag av "bruksortsmentalitet". Detta visar sig inte minst i den förhållandevis låga förekomsten av innovativa nyföretag. Befolkningen räknar till stor del med en anställning vid något av de stora företagen och drivkrafterna för entreprenörskap förefaller vara få.

Kommunikationsfrågan hör samman med den övergripande regionala bilden. Oskarshamns geografiska läge i en omgivande svag region, ställer krav på utvecklandet av kontakter, allianser och nätverk med andra expansiva centra. Hittills förefaller de större företagens starka och internationella kontaktnät ha givit mycket begränsade spridningseffekter inom kommunen. Kopplingarna mellan de stora företagen och de små lokala företagen, i form av t ex underleverantörer, är påtagligt begränsade. Baserat på dagens globala debatt om förutsättningar för regional utveckling kan slutsatsen dras att det borde lämnas mer utrymme för en diskussion gällande ytterligare alliansbyggande och nätverksskapande.

Relationerna till Östeuropa är ytterligare en dimension. Oskarshamns strategiska läge vad gäller den tillväxande handeln inom Östersjöregionen har tagits upp vid flertalet intervjuer. Dels handlar det om hamnens möjligheter att utvecklas som transportnod för gods från Estland, Lettland och möjligen även Litauen, dels gäller det utvecklandet av direkta näringslivskontakter. Det visar sig dock att varken näringslivet eller den kommunala sektorn har satsat på att etablera starka relationer med aktörer i öst. Med tanke på att relationerna mellan öst och väst i dag expanderar i snabb takt kan det visa sig svårt att i ett senare skede ta igen det försprång som andra hunnit få.

En blick in i framtiden

Rapporten inkluderar en scenariobeskrivning med ett perspektiv på 15 år framåt i tiden. Utifrån dagens förutsättningar anges här två utfall som troliga. Det ena utgår från att det mesta fortsätter i den bana, präglad av storföretagstänkande, som man redan slagit in på medan det andra scenariot utgår från att kommunen med gemensam kraft lyckas vända utvecklingen i en mer entreprenöriell riktning.

Det första scenariot, kallat "Skomakare blir vid din läst", visar en relativt dystert framtidsbild för Oskarshamn. Neddragningarna fortsätter i offentlig sektor, kris drabbar företagen, transportsektorn minskar liksom antalet invånare. Till det positiva i detta scenario hör ett ökat intresse och engagemang bland såväl politiker som gemene man vad beträffar utbildningsfrågor, ekonomisk tillväxt och en vidareutveckling av Östersjöfrågorna. Det visar sig dock i denna bild svårt för Oskarshamn att profilera sig i

Östersjösamarbetet och kommuner som Norrtälje och Nynäshamn visar sig ha betydligt större framgångar. Istället för att nå en reell tillväxt i kommunen fortsätter kommunen att sakta gå tillbaka befolkningsmässigt.

Det andra scenariot, kallat "Du sköna nya värld!", utgår från ett positivt förändringsklimat i kommunen. Genom ett ökat samarbete mellan Oskarshamn och kommuner som Högsby, Mönsterås och Nässjö/Eksjö får kommunen nya möjligheter att verka för en utveckling av transportnät och kommunikationer. Ett konkret partnerskap med det lokala näringslivet visar sig också mycket fruktbart i satsningen på Östersjösamarbetet. Fokus läggs på Lettland, Litauen och Kaliningrad där "konkurrensen" är mindre i förhållande till satsningar från andra regioner. Kommunen satsar i detta scenario stort på utbildning med mer praktisk inriktning. Ett helt nytt "högskolekoncept" etableras baserat på individuell återkommande utbildning inom ramen för en serie diplomerade kurser. Elektroteknik och entreprenörskap är huvudinriktningen för dessa utbildningar. Satsningen får också följden att nyföretagandet ökar i kommunen.

Svaret på vad som kommer att hända med Oskarshamn under de närmaste tio - femton åren har – som tur är – inget tydligt svar. Framtiden är inte ödesbestämd utan det bästa svaret blir: Det beror på... Oskarshamns framtid beror på vad som händer i Europa och världen, vad som händer i Sverige och inte minst vad som görs i Oskarshamn för att påverka utvecklingen.

Problem, men också möjligheter

I det näringslivsprogram som presenterades under år 1997 täcks flertalet av de frågor som ställts i utredningen in. Som extern bedömare slås man av att detta program mycket väl kan ligga till grund för en utvecklingsplan för kommunen, men att det då behöver konkretiseras ytterligare. För att föra analysen framåt föreslås det nuvarande programmet ges ett tydligare fokus och att målbilden reduceras så långt detta är möjligt. Det har i praktiken visat sig näst intill omöjligt att styra ett företag eller en organisation mot tio - tjugo mål samtidigt. Ett par - tre mål måste prioriteras. Föreliggande utredning identifierar tre tema som det fortsatta utvecklingsarbetet i Oskarshamn bör fokusera mot. Dessa tre är nyföretagandet, utbildningen samt Östersjörelationerna.

Det har konstaterats att Oskarshamns kommun har en alltför tyngande profil av gammaldags bruksstruktur. I Oskarshamn handlar det om tre "bruk", Scania, OKG samt lasarettet. I grannkommunen Mönsterås finns därutöver ett "riktigt" traditionellt bruk i form av Mönsterås bruk. I ett utvecklingsperspektiv kan sägas att när turbulensen i ekonomin ökar har brukssamhällena i så gott som samtliga fall haft svårt att hänga med. För att klara kraftiga strukturförändringar av den sort vi möter i dag, ställs stora krav på dynamik och flexibilitet. Den näringslivsstruktur som skall klara detta måste kännetecknas av ett stort inslag av småföretagande. Oskarshamn saknar i dagsläget den breda bas av små och medelstora företag som behövs för att möta dagens och morgondagens utmaningar. Som kommunens näringsliv ser ut i dag handlar det mer om att hålla tummarna för att inga stora neddragningar kommer att ske vid de stora "bruken".

För Oskarshamn handlar det således om att lägga stor kraft i att utveckla det lokala entreprenörskapet. I detta arbete krävs sannolikt insatser såsom utbildning i entreprenörskap i skolorna, mentorskap bland småföretagare och arbetslösa samt för

alliansbyggande bland lokala/regionala aktörer. Det Företagscenter som bildats har här sannolikt en viktig roll att fylla.

Vad gäller utbildningen har Sverige haft och har sannolikt kvar ett visst kompetensmässigt försprång gentemot många andra länder. Intressant är emellertid om detta räcker i framtiden då andra länder kommer ifatt och förbi inom områden som på sikt är avgörande för landets utveckling. I dag har utbildningsfrågorna en viktig plats på de lokala och regionala dagordningarna för tillväxtarbetet. För Oskarshamns del handlar det inom utbildningens område om att ta vara på möjligheterna att skapa något nytt, det ovanliga, där begrepp som nischutbildning och internationalisering är två bärande honnörsord: Vilka kompetensnischer skulle Oskarshamn kunna utveckla sett i ett nordeuropeiskt perspektiv?

Östersjöfrågorna är det tredje prioriterade området som här framhålls. Det geografiska läget och tillgången till hamnen öppnar för nya möjligheter i takt med att affärskontakterna över Östersjön ökar. Slutsatsen kan dock dras att de direkta relationerna mellan Oskarshamn och den östra sidan av Östersjön hittills varit förhållandevis svaga. Östersjösamarbetet förefaller mest ha bedrivits på länsnivå eller i andra former av "storforum".

För att få till stånd ett fruktsamt utbyte med aktörer österut måste Oskarshamn systematiskt börja bygga upp kompetens och relationer som ger återbäring för båda parter. Att bygga relationer är ett långsiktigt arbete som bygger på en insikt om att det gäller att skapa mervärden för båda parter. Ett område som kan vara värt att satsa på är transportsektorn. Transportsektorn i öst utgör i dag, liksom den alltid utgjort, en flaskhals för fortsatt ekonomisk utveckling. Transporterna går således snabbaste vägen ut till ett västland. Med tanke på att den samlade godsmängden som skall transporteras ut från öst till väst beräknas växa med 5-10 procent per år är behovet av alternativa lösningar stort. Ett sådant alternativ skulle kunna vara en öst-västlig axel från Göteborg – via Jönköping/Nässjö – Oskarshamn – Klaipeda – Vilnius, alternativt Ventspils – Riga. Avståndet och inseglingförhållandena har erfarits vara mycket konkurrenskraftiga.

Det finns således skäl för Oskarshamn att göra en ordentlig analys av sina östliga relationer. Vikten av alliansbyggande är stort i detta sammanhang. Volymen har förutsättning att bli så stor att man på det kommunala planet har mer att tjäna på att samarbeta, uppmuntra och hjälpa varandra än att konkurrera.

Utöver dessa tre nämnda områden finns naturligtvis andra områden som bör beaktas. Det finns t ex anledning att söka vidareutveckla den turism som "spontant" uppstått kring OKG och den nyfikenhet som kärnkraftsteknologin skapar. Detta skulle med fördel kunna utvecklas vidare i samarbete med t ex Glasriket och Öland. Det skulle kunna utvecklas till någon form av upplevelseturism med ett starkt internationellt fokus. Även här handlar det alltså om samarbete. I den moderna ekonomin är samarbete och alliansbyggande det som formar basen för utveckling. Det gäller alltid att försöka leva efter formeln $1 + 1 = 3$.

Kopplingar till ett eventuellt framtida djupförvar

Rapporten avslutas med några iakttagelser beträffande de samhällsekonomiska förutsättningarna för ett eventuellt framtida djupförvar i Oskarshamn. Med detta avses en

bedömning av Oskarshamn som lokaliseringsort för djupförvaret utifrån dagens företagsstruktur och kompetensprofil.

Oskarshamns kompetensprofil ligger på transportområdet och tung verkstadsindustri. Detta innebär att flera av de nuvarande transportföretagen bör kunna få en positiv effekt under byggnadstiden för djupförvaret. Detsamma gäller för de tyngre verkstadsföretagen. Det finns förmodligen få kommuner i Sverige av motsvarande storlek eller mindre som "på papperet" har en bättre mottagarkapacitet för ett djupförvar än just Oskarshamn. Entreprenadsektorn är också väl utvecklad i kommunen. Visserligen kommer en hel del specialistkompetens inom entreprenadområdet att tas in från andra regioner men sannolikt kommer flera företag på orten att kunna vara med i upphandlingen samt ges tillfälle till kompetensutveckling och få möjlighet att träffa nya affärspartners.

En annan styrka för Oskarshamn är den omfattande erfarenhetsbasen vad gäller olika aspekter på kärnkraftsteknologin som skulle vara av nytta vid en lokalisering av djupförvaret. För själva inkapslingsanläggningen bör Oskarshamn på grund av CLAB, vara ett mycket konkurrenskraftigt alternativ oavsett var det framtida djupförvaret hamnar. Kompetensen att hantera kärnavfall finns där liksom den tunga verkstadskompetensen.

Innehållsförteckning

1. Studiens bakgrund m m

1.1	En utredning om Oskarshamns förutsättningar.....	2
1.2	Uppdraget.....	2
1.3	Rapportens disposition.....	4
1.4	Att analysera omvärlden.....	4

2. Oskarshamn - styrkor och svagheter

2.1	Oskarshamn – en del av Sveriges industriella tradition.....	7
2.2	Befolkningen.....	10
2.3	Arbetsmarknad och utbildning.....	18
2.4	Näringslivsstrukturen i Oskarshamn – branscher och företag.....	27
2.5	Kommunens ekonomi och verksamhet	42
2.6	Geografiskt läge och infrastruktur	46
2.7	Slutsatser om Oskarshamn i nuläget	50

3. Oskarshamn – Scenarier för år 2010

3.1	Prognoser, scenarier och visioner	55
3.2	Ett Sverige i förändring.....	57
3.3	”Skomakare blir vid din läst”	61
3.4	”Du sköna nya värld”	68

4. Utredningens slutsatser

4.1	Problem, men inte direkt kris	74
4.2	En möjlig utveckling för Oskarshamn.....	75
4.3	Näringslivets kopplingar till ett eventuellt slutförvar	86

5. Bilagor

Bilaga 1

1. Studiens bakgrund m m

1.1 En utredning om Oskarshamns förutsättningar

Föreliggande rapport är en del av den förstudie som Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) genomför i Oskarshamns kommun. Den övergripande förstudiens syfte är att undersöka om Oskarshamns kommun har förutsättningar för en etablering av ett djupförvar för använt kärnbränsle. Rapporten är en del av de samhällsstudier som genomförts inom ramen för förstudien. EuroFutures' uppdrag har varit att studera näringslivet och dess utvecklingsförutsättningar och hur ett slutförvar av använt kärnbränsle kan påverka näringslivet och kommunen.

Syftet är att spegla Oskarshamns utveckling i ett 5 - 10-årsperspektiv varvid ett eventuellt djupförvar är en av många parametrar som beaktas.

EuroFutures har tidigare genomfört liknande omvärldsanalyser inom ramen för SKB:s förstudier i Storuman, Malå, Nyköping och Östhammar. Eftersom föreliggande rapport avser att spegla en motsvarande frågeställning som i dessa kommuner har den också givits en snarlik utformning. För själva förstudieprocessen är det viktigt att det beslutsunderlag som presenteras är av likartad utformning.

1.2 Uppdraget

Under hösten år 1997 fick EuroFutures i uppdrag att genomföra en analys av den socioekonomiska utvecklingen för Oskarshamns kommun – med särskild tonvikt på näringslivet och dess utvecklingsförutsättningar – av Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB). EuroFutures' uppdrag skall ses som en "pusselbit" i den omfattande förstudie som genomförs i Oskarshamn. Studien kan därutöver förhoppningsvis även vara ett beslutsunderlag för kommunens strategiska utvecklingsarbete alldeles oavsett vad som fortsättningsvis beslutas i frågan om ett eventuellt djupförvar.

Utredningsuppdraget kan sammanfattas i följande punkter:

- Spegla förändringar i omvärlden som kommer att ha en signifikant påverkan på utvecklingen för Oskarshamns kommun.
- Belysa konsekvenserna av en slutförvarsetablering för näringslivet samt undersöka näringslivets förutsättningar.
- Ge förslag på lämpliga åtgärder för att underlätta och stödja en positiv utveckling för Oskarshamns kommun.

I en framtidsorienterad studie med kvalitativ inriktning som denna är tidsperspektivet avgörande. Om man väljer ett för kort tidsperspektiv blir analysen helt bunden till de rådande strukturerna, i dag existerande företag och arbetsställen etc. Om tidsperspektivet är för långt kan man hävda att det mesta är möjligt, vilket skulle göra analysen mycket spekulativ. En annan utredning, kallad Socioekonomiska konsekvenser, behandlar det mer långsiktiga perspektivet ca 60 år framåt i tiden och bygger på kvantitativa modellberäkningar avseende befolkningsutveckling, förvärvsgrad m m. Vår utredning är fokuserad på en tidshorisont på 5 - 10 år framåt i tiden eller Oskarshamn i slutet av det nya årtusendets första decennium.

Referensområden

I utredningen förekommer stundom jämförelser och utblickar mot bl a Oskarshamns grannkommuner. Detta fyller flera syften, dels har givetvis en eventuell etablering av ett slutförvarssystem också en påverkan på Oskarshamns grannkommuner. Dels ställer sig många frågan om Oskarshamn har utvecklats bättre eller sämre än grannkommunerna resp Kalmar län eller i jämförelse med riket som helhet och i så fall varför. De jämförelser som görs berör befolkningsutveckling, näringsstruktur, arbetsmarknad etc. Oskarshamns grannkommuner kallas i denna rapport för "Norra länsdelen" och omfattar Västerviks, Borgholms, Högsby, Mönsterås, Vimmerby och Hultsfreds kommuner. I referensgruppen Norra länsdelen har även Oskarshamns kommun inkluderats.

Material- och datainsamling

För att öka förståelsen för Oskarshamns unika förutsättningar och egenskaper har ett 40-tal intervjuer genomförts med företagsledare, kommunala tjänstemän och politiker i kommunen samt tjänstemän på landsting och länsstyrelse och andra personer som bedömts ha god kännedom om kommunen. En förteckning av intervjupersoner redovisas som bilaga 1.

Utgångspunkten vid val av intervjupersoner har varit att få en så bred och samtidigt djup bild av kommunens och näringslivets problem och möjligheter som möjligt. Urvalet av intervjupersoner har vid ett flertal tillfällen diskuterats med företrädare för Oskarshamns kommun, näringslivet samt SKB.

Utöver detta har ett omfattande sekundärmaterial insamlats från tidigare utredningar, från tidningsartiklar liksom från statistikkällor och då framför allt SCB. Dessutom har bearbetade statistiska data från UMDAC (Umeå Datacentral) m fl källor använts.

Omvärldsbilden ges dels av ovannämnda källor men även av de intervjuer som gjorts med personer som "representerar" omvärlden och genom sin verksamhet direkt eller indirekt påverkar förutsättningarna för kommunen.

1.3 Rapportens disposition

Rapporten har disponerats i fyra delar. I den första delen, **kapitel 1**, redovisas utgångspunkterna för omvärldsanalysen.

I **kapitel 2** redovisas en nulägesanalys av Oskarshamns kommun. I detta kapitel avgränsas och beskrivs ett antal nyckelområden av stor betydelse för framtiden.

I **kapitel 3** redovisas två scenarier som redovisar den troliga händelseutvecklingen den närmaste 5 - 10-årsperioden inom ett antal områden som är viktiga för Oskarshamn.

I **kapitel 4** görs en redovisning av våra slutsatser. Vi kommer också med förslag på insatsområden där kommunen förefaller ha goda förutsättningar till vidareutveckling. Denna del är också central i den meningen att vi här återknyter fokus till "invärlden", dvs till frågan hur Oskarshamns kommun själv kan parera eventuella förändringar som står för dörren.

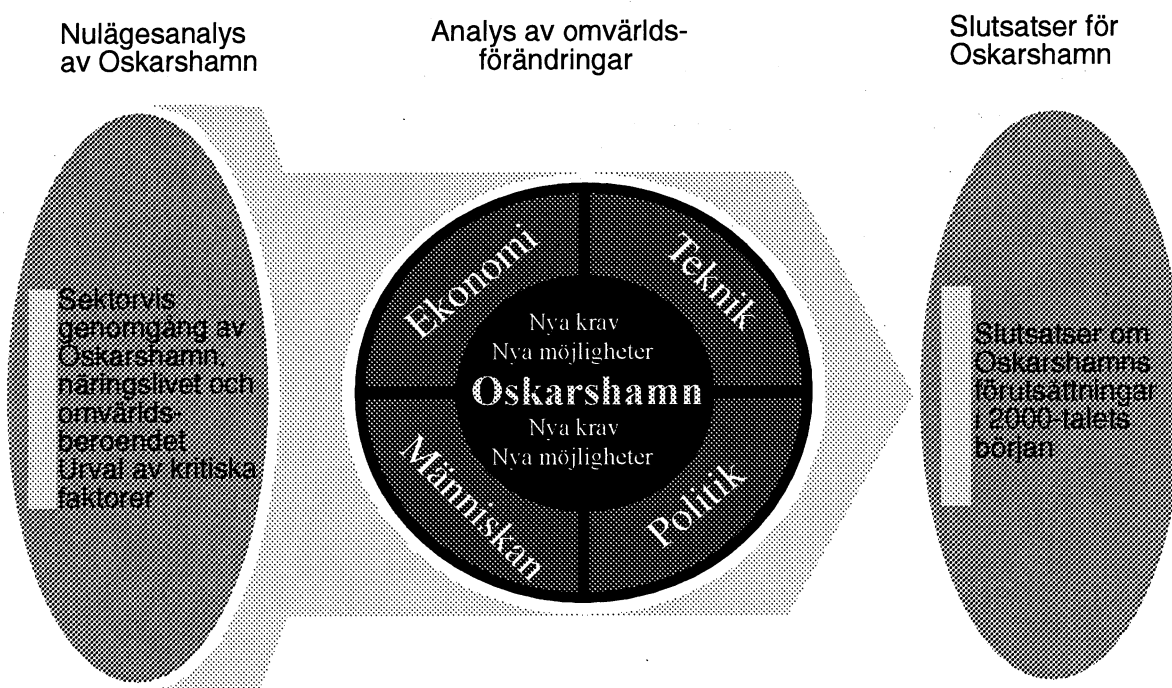
1.4 Att analysera omvärlden

En omvärldsanalys skall spegla verkligheten i två dimensioner. Den första dimensionen är en studie eller analys av vad som brukar kallas **invärlden**. Med detta avses – då det gäller en kommun – hur bl a näringslivet och ekonomin ser ut i kommunen och en historisk tillbakablick på vad som har hänt. Avsikten med denna genomgång är att identifiera relevanta och intressanta gränzytor gentemot världen utanför kommungränsen, eller vad som brukar beskrivas som **omvärlden**. När det gäller denna andra dimension läggs den största vikten vid att identifiera vilka förändringar som är på gång och hur dessa kan tänkas komma att påverka kommunen ifråga. Vid en omvärldsanalys utgår man med andra ord från att se utvecklingen som ett växelspel mellan större, och för den enskilda kommunen tämligen opåverkbara, yttre skeenden och allehanda aktiviteter inom kommunens gränser.

Ibland brukar detta beskrivas som att kommunen och dess omvärld är ömsesidigt beroende av varandra. I detta fall kan hävdas att omvärlden påverkar Oskarshamn och Oskarshamn förmår – åtminstone i viss mån – att påverka omvärlden. I just Oskarshamns fall skulle man kunna klargöra ömsesidigheten i sambandet med följande exempel: Scanias hyttfabrik är en viktig del av Oskarshamns näringsliv men som koncern betraktad är Scania också en betydande del av kommunens omvärld och påverkar kommunen i termer av arbetstillfällen, skattekraft etc. Omvänt skulle vid en analys av Scaniakoncernen det kunna hävdas, att Oskarshamns kommun är en del av Scanias omvärld och därigenom påverkar Scania. Det är dock troligt att en världsomspännande och framgångsrik industrijätte som Scania över tiden har en större förmåga att påverka Oskarshamns kommun än omvänt.

Ovannämnda exempel kan tyckas självklart. Det speglar emellertid två viktiga utgångspunkter för en omvärldsanalys. För det första måste mycket stor vikt läggas vid att avgränsa och beskriva studieobjektet i fråga, i detta fall Oskarshamns kommun. Vad som är en relevant invärlds- respektive omvärldsbeskrivning i ena fallet skiljer sig från vad som är motsvarande beskrivningar i det andra fallet. För det andra ligger själva svårigheten i att analysera vilka faktorer i omvärlden som är relevanta att ta med i sammanhanget, dvs vilka faktorer som kan beskrivas som kritiska i ett utvecklingsperspektiv. Rent allmänt kan konstateras att det finns många och ofta svårfunna samband och kritiska faktorer, vilka kan antas påverka en kommun i olika avseenden. Utmaningen i en omvärldsanalys står i att finna de viktigaste sambanden och tolka vad eventuella förändringar betyder i detta fall för just Oskarshamns kommun.

I den omvärldsanalys som genomförts i denna studie har vi arbetat efter en modell som – med gott resultat – använts i tidigare omvärldsstudier för regioner, myndigheter och företag. Modellen skulle något förenklat kunna beskrivas som en systematisk genomgång av hur pågående och förväntade ekonomiska, politiska, sociala och tekniska förändringar kan tänkas påverka utvecklingen i Oskarshamns kommun.



Figur 1.1. Arbetsmodell

Ett första moment har omfattat en kartläggning av nuläget och utvecklingen fram till i dag. Vi har också sökt identifiera de kritiska områden i kommunens omvärldsberoende som på 5 - 10 års sikt kommer att vara mer avgörande än andra. I Oskarshamns fall kommer t ex utvecklingen inom transportmedelsindustrin (Scania) och utvecklingen inom kärnkraftsområdet (OKG) att vara två sådana kritiska områden.

I ett andra moment har vi gått igenom respektive huvudområde i avsikt att spåra vilka förändringar som "är på gång" i ekonomiskt, socialt, tekniskt och politiskt avseende. En omvärldsanalys är en resa i tid och rum. Eftersom syftet är framtidsorienterat, är det dessutom en resa i delvis okänd terräng där vi endast kan ana konturerna av de problem och möjligheter vi kommer att möta. Detta är en mycket viktig utgångspunkt för det fortsatta resonemanget. Framtiden är inte förutbestämd. I verkligheten formas framtiden genom ett i det närmaste oändligt antal små beslut på olika nivåer och inom olika verksamheter som fattas varje dag. Framtiden kan med matematikens språk hävdas vara "den minsta gemensamma nämnaren" av alla dessa beslut. Analysens mål blir därvid att identifiera de förändringar som är på gång och tolka vad dessa betyder för Oskarshamn.

Det tredje momentet består i att jämföra läget i Oskarshamns kommun med de omvärldsförändringar som analysen har lyft fram. Det är i denna jämförelse våra slutsatser om Oskarshamns framtid formas. I enlighet med vad som sades inledningsvis omfattar detta moment också att komma med förslag till insatser för att utnyttja möjligheter och föregripa problem i syfte att förbättra möjligheterna till en positiv utveckling i Oskarshamns kommun.

2. Oskarshamn - styrkor och svagheter

2.1 Oskarshamn – en del av Sveriges industriella tradition

Oskarshamn fick sitt namn av kung Oskar I som år 1856 förklarade köpingen Döderhultsvik som stad. Orten döptes då om till Oskarshamn. Vid den tidpunkten hade staden 2.200 invånare. Den viktigaste näringen var fiske. Ungefär vid denna tid började industrialismen ta fart i Sverige. Utefter Smålandskusten byggde industrialiseringen på avverkning och vidareförädling av skog samt utskeppning av trävaror i olika former till fjärran hamnar. Smålandskusten blev snabbt ett vitalt centrum för svensk kustsjöfart och de många segelskuttornas hemmahamnar.

Som på så många andra platser – inte långt från Oskarshamn ligger "glasriket" – gav dessa tidiga år under industrialismen upphov till en inriktning av näringslivet i Oskarhamnsregionen mot ett tämligen specifikt och avgränsat område. Detta kan än i dag spåras i näringslivsstrukturen. Med ett modernt sätt att analysera industrialiseringsprocessen kan utvecklingen i Oskarshamn beskrivas i termer av att det i regionen växte upp ett "kluster" kring transporter. Det var sannolikt detta "transportkunnande" som var grunden för den varvsindustri som från 1800-talets mitt började växa upp i Oskarhamnsregionen och som sedan under närmare ett sekel skulle bli den dominerande sysselsättningen för stadens invånare. Varvsindustrin började få väsentlig betydelse före sekelskiftet för att nå sin blomstringsperiod och dominera näringslivet från mitten av 1930-talet till början av 1960-talet.

Med basen i varvsindustrin utvecklades Oskarshamn under andra världskriget och efterkrigstiden till att bli en viktig del i den svenska industrin. Man kan också vid en historisk tillbakablick se hur trä, träkunnande, träskutor etc efter hand börjar få konkurrens och ersättas med stål och plåt. (Inom parentes kan nämnas att även tidigare hyttkonstruktioner till lastbilar var av trä). Oskarshamn förändras och utvecklas under framför allt den första efterkrigsperioden successivt till att bli ett centrum för tung verkstadsindustri. Just denna tidsperiod utgör en ur ekonomisk synvinkel mycket viktig tid i den svenska nutidshistorien. Det var då som grunden lades för det svenska välfärdssystemet. Städer som Oskarshamn, där en stor del av produktionen exporterades, hade således en viktig roll i uppbyggnaden av den svenska ekonomin.

Även i andra delar av nuvarande Kalmar län fick industrialismen ett tidigt genombrott. Varvsindustrin, transport- och transportmedelsindustrin och inte minst skogsindustrin har – vid sidan av glasindustrin – varit de verksamheter som satt sin prägel på industrin i länet som helhet ända in i nutiden. Denna starka fokusering blev också, som i all ekonomisk utveckling, en akilleshäls när nya tider stundade. Länet beroende av några traditionella industribranscher gjorde det särskilt utsatt för de nedläggningar som blev följderna av det svenska stålbadet under senare delen av 1960-talet och framför allt under 1970-talets svenska strukturkriser.

Förutom när det gäller varvsnäringen drabbades dock Oskarshamsregionen aldrig riktigt akut av de tidiga svenska strukturkriserna som på allvar drabbade landet under senare hälften av 1970-talet. I Oskarshamn fall, liksom för stora delar av sydöstra Sverige som helhet, kan förändringarna snarast beskrivas som en långsam stagnation. Vissa hävdar att Kalmar län i samband med varvskrisen drabbades av en långsamt framskridande farsot från vilken man än i dag inte riktigt har återhämtat sig. Detta äger sannolikt sin riktighet i det att mycket av den gamla strukturen fortfarande finns kvar men där olika verksamheter nu pågår i nedbantad skala jämfört med för ett par decennier sedan. Näringslivsstrukturen är ännu i dag till stor del baserad på traditionell tillverkningsindustri.

Den traditionella strukturen och sviterna efter strukturrationaliseringen har satt tydliga spår i länet som helhet. I dag har Kalmar län, näst efter Gotland, den lägsta skattekraften per invånare i landet. Båda dessa län har också en högre andel av befolkningen som är beroende av jord- och skogsbruk än i landet som helhet. Skattetrycket i Kalmar län ligger dessutom bland landets fem högsta vid en länsvis jämförelse och länet tävlar med glesbygds-län som Norrbotten, Västernorrland, Jämtland, m fl om högst summa statliga bidrag per invånare.

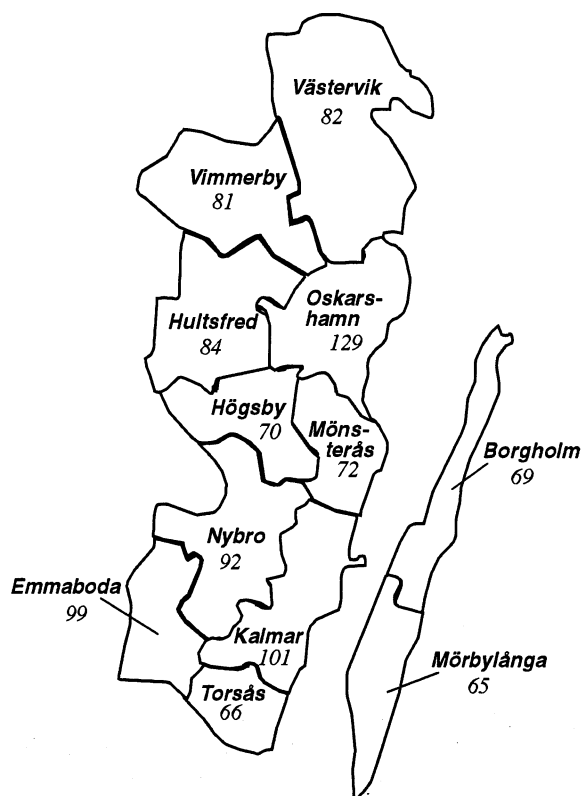
Detta är dystra iakttagelser, men samtidigt viktiga för att skapa en överblick av den situation som länet befinner sig i och en utgångspunkt för det fortsatta resonemanget. Långsamheten i strukturomvandlingen, beroendet av statliga transfereringar m m utgör viktiga pusselbitar i analysen av Oskarshamns framtida utveckling. Det finns förstås även ljuspunkter vid horisonten. En sådan ljuspunkt är den insikt om situationens allvar och det arbete som har bedrivits i kommunen för att skapa förnyelse. Andra ljuspunkter är att det nya Regionförbundet i Kalmar län har inlett ett arbete som avser att leda till ett ökat samarbete beträffande för regionen så viktiga framtidsfrågor som tillväxt och sysselsättning.

Ekonomisk styrka men svagt nyföretagande

I relation till den närmaste omgivningen kan Oskarshamn visa upp flera relativa styrkepositioner. Oskarshamn hör i dag till de starkare kommunerna i Kalmar län. Ett mått på ekonomisk styrka i en region är *bruttoregionprodukten* (BRP) – "regionernas BNP". Detta mått är det samlade värdet av alla producerade varor och tjänster i en region under ett år. För Kalmar län som helhet kan noteras att BRP år 1993 endast uppgick till 90 procent av genomsnittet för riket. Detta understryker tidigare konstateranden om att Kalmar län lider av ekonomiska och strukturella svagheter.

BRP-måttet kan också brytas ner på kommunal nivå och det visar sig då att Oskarshamn skiljer sig starkt från de övriga kommunerna i länet och även från rikets genomsnitt. BRP för Oskarshamns kommun uppgår till nästan 30 procentenheter mer än riket. Det höga BRP-talet kan framför allt förklaras av det mycket höga förädlingsvärdet som i dagsläget ligger i elproduktionen från OKG.

Likaså ger den exportorienterade verksamheten vid Scania-fabriken ett stort bidrag till det totala produktionsvärdet i kommunen.



Figur 2.1. Bruttoregionprodukten per capita i Kalmar län år 1995. (Index, riket=100)

Källa: *Levnadsförhållanden i Sveriges kommuner, 1997*

Kommunen är således fortfarande starkt beroende av den tillverkningsindustri som byggdes upp och expanderade starkt under främst 1960- och 1970-talen. Med ett näringsliv som domineras av ett fåtal stora aktörer har det "lilla perspektivet" till stor del trängts undan och gjort kommunen hårt utsatt för eventuella nedskärningar från något av de större företagen. Som någon av de intervjuade uttryckte det – "så länge det går bra för Scania så går det bra för Oskarshamn". Bruksmentaliteten är ett starkt inslag i den lokala atmosfären, vilket resulterat i att nyföretagandet är lågt. Människor synes främst förlita sig på en anställning vid något av de större företagen.

Redan vid denna inledande fas i analysarbetet kan man således dra slutsatsen att kommunen har det relativt gott ställt med ett antal stora aktörer som skapar arbetstillfällena och tillväxt i kommunen. Den risk som kan urskiljas är den ut-satthet som blir resultatet av att vara beroende av ett fåtal aktörer. En större neddragning av sysselsättningen hos någon av de stora arbetsgivarna skulle kunna skapa stora sysselsättningsproblem i kommunen. Den svaga entreprenörsandan försvårar arbetet med att skapa nya arbetstillfällena.

2.2 Befolkningen

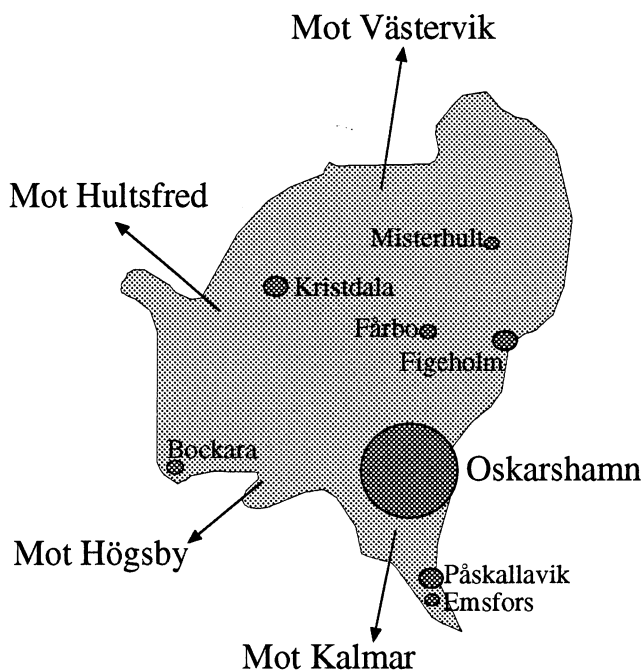
I december 1997 uppgick befolkningen i Oskarshamns kommun till 27.005 personer. Det innebär att invånarantalet i kommunen minskat med nästan 200 personer sedan föregående år (1996). Mer än 60 procent av invånarna i kommunen är bosatta i centralorten Oskarshamn. Övriga tätorter är i storleksordning (antal invånare, 1990 och 1997):

	1990	1997
Påskallavik	1.086	1.244
Kristdala	1.085	1.030
Figeholm	907	902
Fårbo	594	509
Bockara	408	400
Emsfors	325	224
Misterhult	231	196

Tabell 2.1: Tätortsbefolkning i Oskarshamns kommun.

Källa: Oskarshamns kommun och SCB

Vid en jämförelse med början av decenniet ser man att det endast är Påskallavik bland de mindre tätorterna som har ökat i antalet invånare. Detta kan antas bero på ortens fina läge i direkt anslutning till skärgården vilket ses som en fördel för många fritidsseglare. Närheten till den stora arbetsgivaren Mönsterås Bruk kan också vara en bidragande faktor till populariteten. Det kan även tilläggas att Oskarshamn är en väl sammanhållen kommun. Ingen av tätorterna ligger längre bort än 22 km från centralorten Oskarshamn.

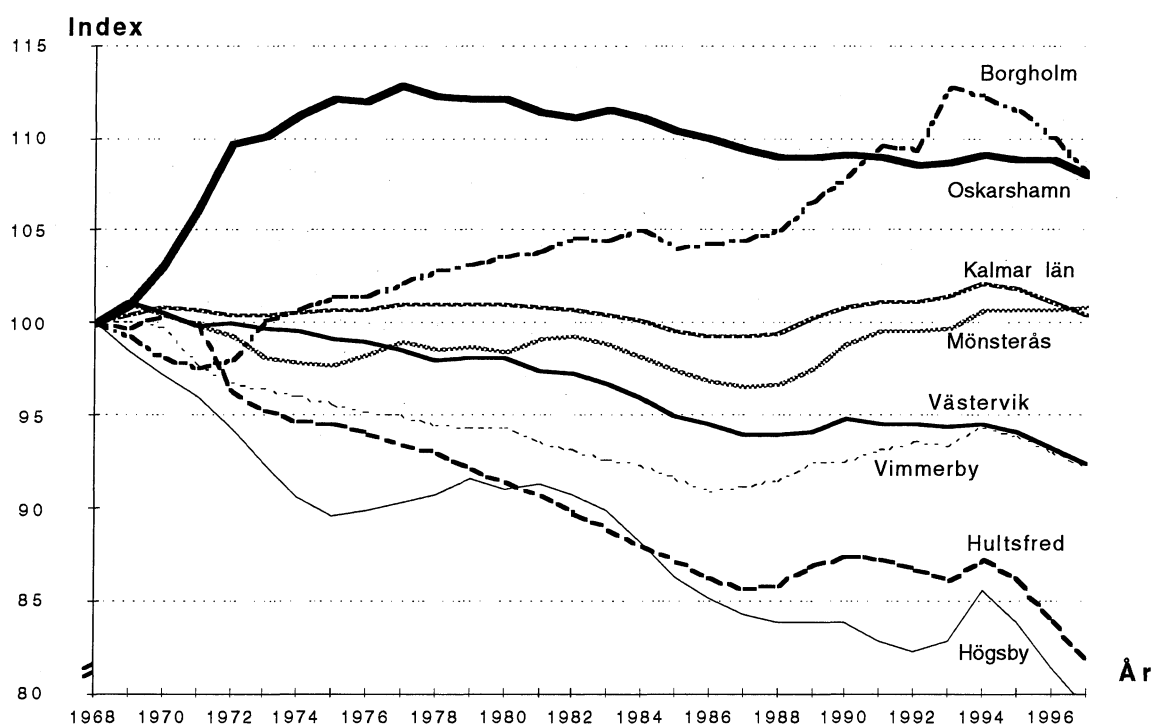


Figur 2.2. Tätortskarta över Oskarshamns kommun.

Oskarshamn räknas enligt SCB:s gruppering till de medelstora städerna i Sverige (mellan 20.000 och 50.000 invånare). År 1996 placerades kommunen befolkningsmässigt på plats nummer 91 av sammanlagt 288 kommuner. Med 26 invånare per km² är dock kommunen, precis som länet som helhet, relativt glesbebyggd.

Befolkningsutvecklingen i kommunen har under de senaste två decennierna varit svagt negativ. Sedan 1990 har kommunen minskat med ca 270 personer eller 0,98 procent, vilket i sig inte utgör någon märkvärdig stor nedgång. Kommunen har i jämförelse med referenskommunerna i norra länsdelen klarat sig relativt bra. De övriga har sedan 1990 minskat med i genomsnitt 2,45 procent. Det är enbart Mönsterås som fortfarande har en klart positiv trend vad gäller befolkningsförändringar.

Denna bild förtydligas av diagrammet nedan (figur 2.3) vilket ger en översikt av befolkningsutvecklingen i den norra länsdelen under perioden 1968 till 1997.



Figur 2.3. Befolkningsutvecklingen i kommunerna i den norra länsdelen. (Index med basår 1968=100)

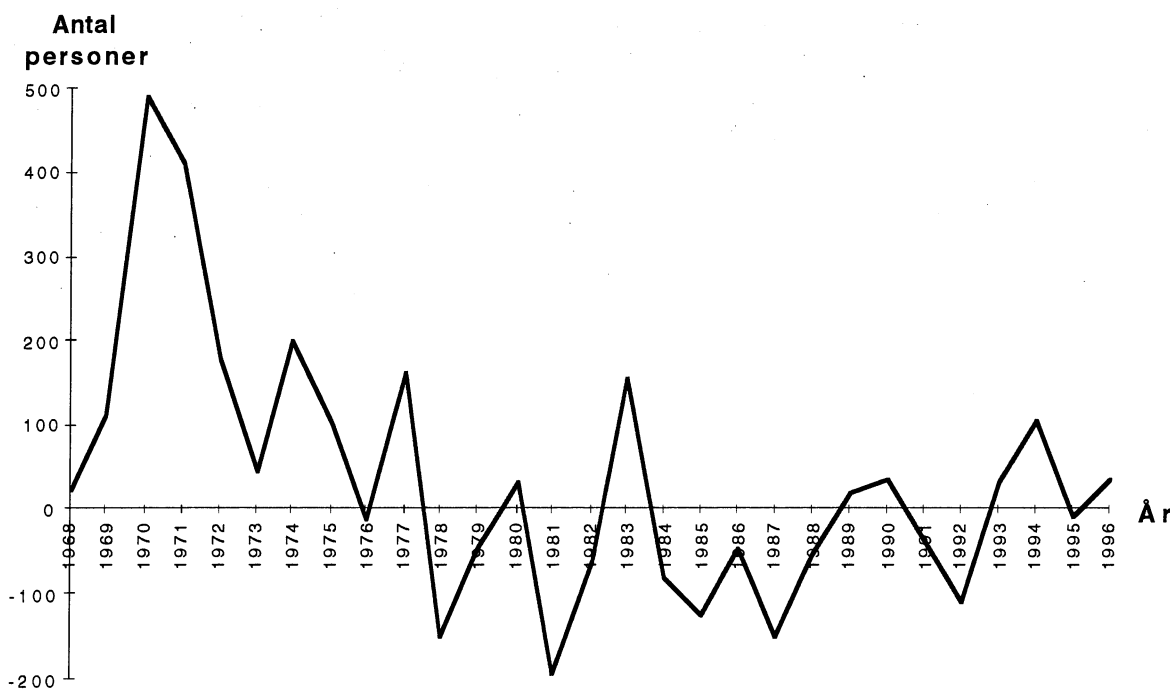
Källa: SCB

Av diagrammet framgår att Mönsterås och Borgholm är de enda kommunerna i länsdelen som under den senaste 10-årsperioden haft en positiv utveckling. I Borgholms fall är turbulensen stor. Mönsterås har haft en långsammare men mer stabil utveckling än Borgholm som efter ett par års snabb tillväxt hastigt minskat.

Värst utsatt i länet är Högsby som under de senaste 30 åren reducerat sin befolkning med drygt 20 procent. De kraftiga "pucklarna" som tydligt framträder för Högsby, Hultsfred, Vimmerby och Borgholm under 1994 har sin grund i den invandring som skedde under denna period. Många invandrare placerades ut i kommunerna men valde senare att flytta därifrån. Nettoinflyttningen i Kalmar län uppgick under år 1994 till 1.541 personer. Bortsett från invandringen uppgick flyttningsnettot dock till -1.809 personer.

Oskarshamn hade under slutet av 1960- och första hälften av 1970-talet en kraftig befolkningsmässig tillväxt. Tillväxten kom sedan Oskarshamnsvarvet i början av 1960-talet hade gjort kraftiga nedskärningar i verksamheten och staten på olika sätt grep in i utvecklingen. I slutet av decenniet började OKG att bygga den första reaktorn. Det var också då som Scania med investeringsfondsfrisläpp köpte upp hyttillverkningen från Be-Ge Industrier. Dessa två verksamheter lade grunden för en kraftig expansion i kommunen. Mellan åren 1968 och 1977 ökade antalet invånare med drygt 3.200 personer – en tillväxt på 13 procent.

Bilden av den starka tillväxtperioden i början av 70-talet understryks i figuren nedan. Här syns tydligt hur kommunen under denna period hade en kraftig nettoinflyttning. År 1970 uppgick nettoinflyttningen till hela 500 personer.



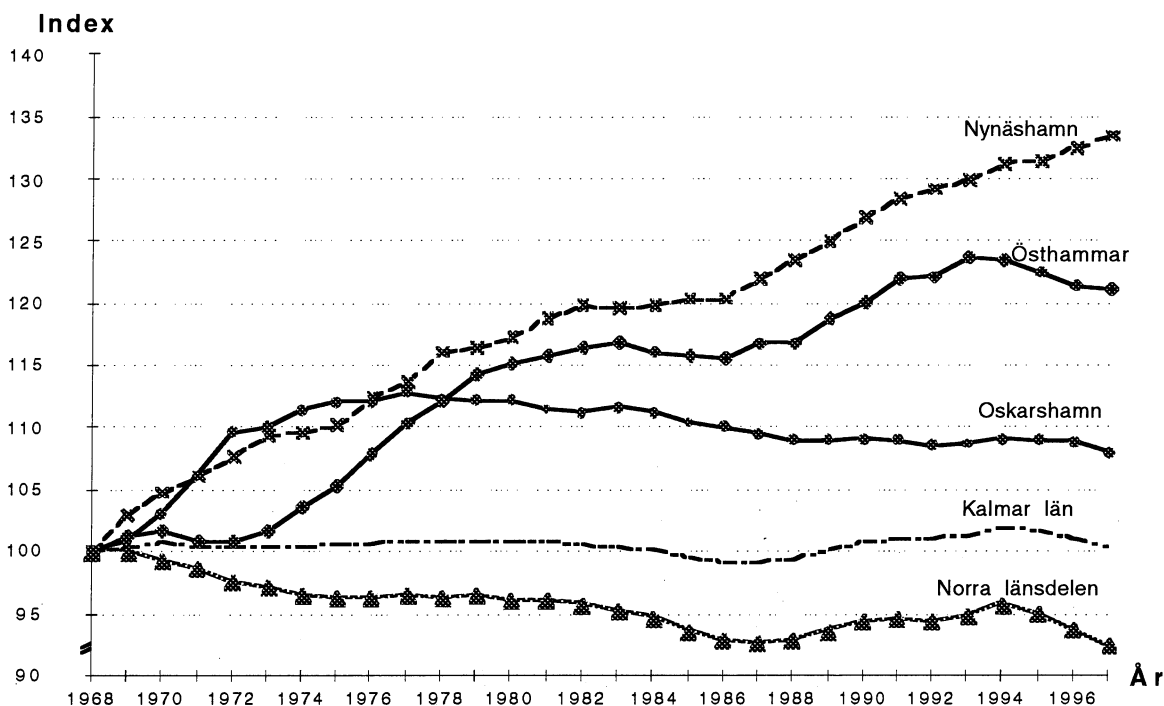
Figur 2.4. Flyttningsförändringar i Oskarshamns kommun åren 1968-1996. (Antal personer)

Källa: SCB

År 1977 nåddes höjdpunkten då antalet invånare uppgick till 28.205 personer. Det påföljande året innebar ett definitivt trendbrott för kommunen då den dittillsvarande positiva befolkningsutvecklingen vände nedåt. Sedan dess har utvecklingen i stort sett varit densamma som för övriga kommuner i den norra

länsdelen. Inga stora svängningar har inträffat utan antalet invånare har snarare långsamt minskat under de senaste 20 åren.

I figuren nedan har referenskommunerna i norra länsdelen slagits samman och en jämförelse med Kalmar län införts. Som ett ytterligare tillägg till jämförelsen har också kommunerna Östhammar och Nynäshamn inkluderats. Båda kommunerna har vissa likheter med Oskarshamn, både vad gäller storlek och industriell struktur.



Figur 2.5. Befolkningsutvecklingen i kommunerna Oskarshamn, Nynäshamn och Östhammar samt Kalmar län resp Norra länsdelen. (Index med basår 1968)

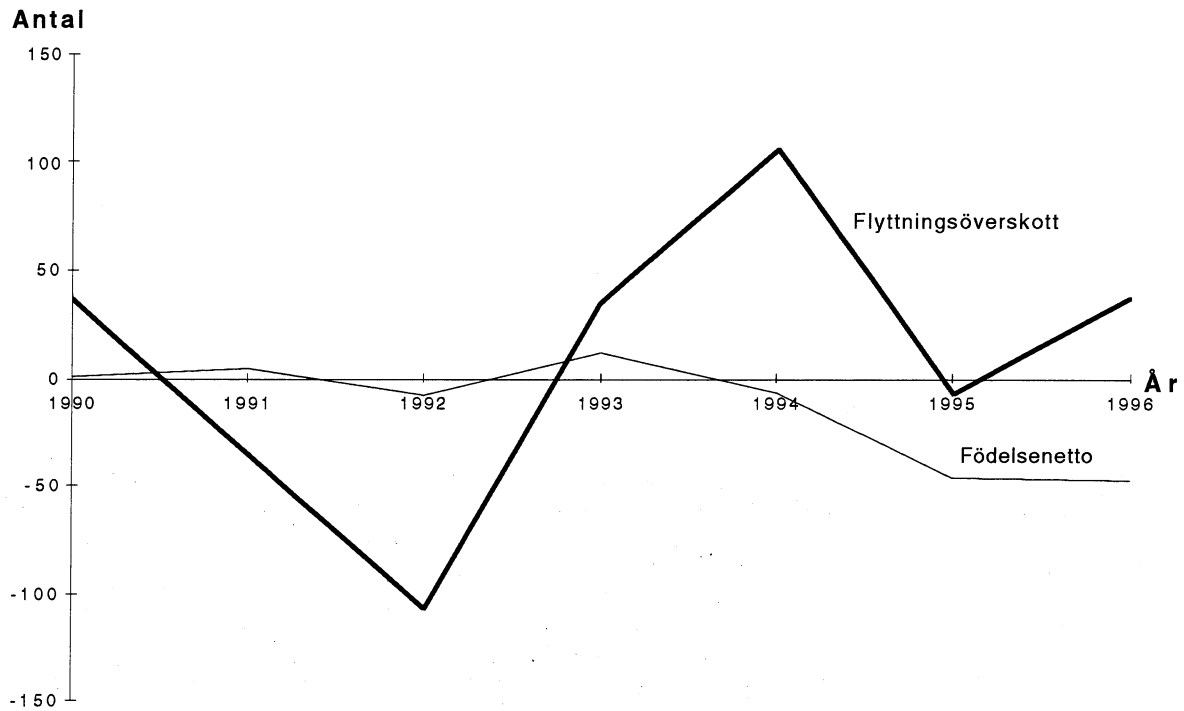
Källa: SCB

Folkmängden i Nynäshamn uppgick i december 1997 till 23.140 personer och i Östhammar var motsvarande siffra 22.120. Båda dessa kommuner visar en kraftig ökning sedan slutet av 1960-talet, medan den norra länsdelen i Kalmar län har stagnerat. Figuren visar att Nynäshamn över perioden ökat sin befolkning med nästan 34 procent, Östhammar med 21 procent och Oskarshamn med enbart 8 procent. Den norra länsdelen har totalt sett minskat sin befolkning med nästan 8 procent.

Sammanfattningsvis kan sägas att Oskarshamn under de 20 påföljande åren, efter den snabba tillväxten i början och mitten av 1970-talet, befolkningsmässigt minskat med totalt 1.200 personer. Denna nedgång har dock skett successivt utan några dramatiska svängningar.

Liten inflyttning och negativt födelsenetto

Flyttningsnettot har under 1990-talet inte visat på några större förändringar. Nettot har pendlat mellan en minskning på 100 personer till en ökning på 100 personer. Det som kan sägas vara mer alarmerande är de låga födelsetalen i kommunen. Födelsenettot har under hela 1990-talet legat på en nivå kring nollstrecket men år 1995 innebar en större förskjutning nedåt. År 1996 uppgick nettot till -50 personer.



Figur 2.6. Flyttningsförändring och födelsenetto i Oskarshamns kommun åren 1990-1996. (Antal personer)

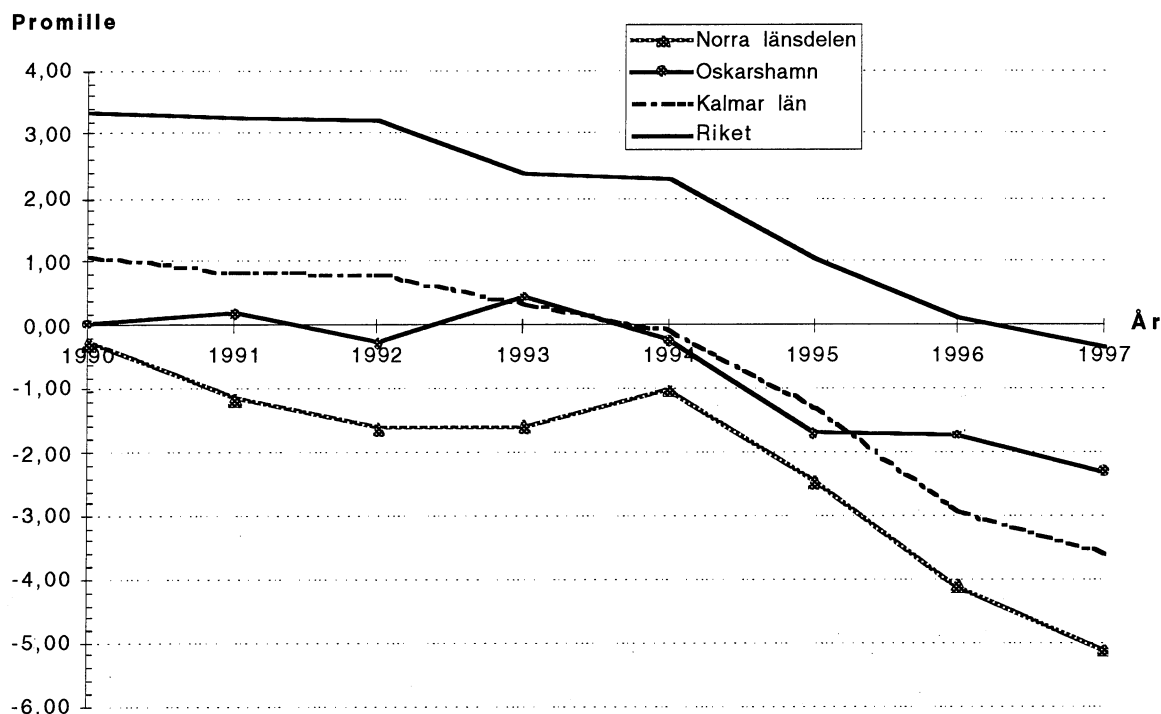
Källa: SCB

Negativa födelsenetto är inte en företeelse enbart i Oskarshamn utan snarare en trend som gäller för hela riket. År 1997 var det första gången sedan år 1809, då statistiken började föras, som det avled fler personer i landet än det föddes. Utan invandringen hade befolkningen i Sverige minskat under år 1997. Tack vare ett överskott mellan inflyttande och utflyttande i landet ökade dock befolkningen under året med 3.000 personer.

De låga födelsetalen kan till viss del antas bero på den ekonomiska situationen. Många kvinnor väntar i dag längre med att skaffa sitt första barn på grund av brist på arbete och svag ekonomi. Fruktsamhetstalet var under året 1,5 vilket är det lägsta som hittills har redovisats i svensk befolkningsstatistik.

Dessa låga nivåer kan hålla i sig då antalet åldringar ökar i landet och dödligheten samtidigt minskar. Medellivslängden har sedan år 1991 ökat för kvinnor

och män med 1 år respektive 1,6 år. Sverige är heller inte ensamt om de låga födelsetalen. Tyskland har t ex inte haft så höga siffror som 1,5 under de senaste tjugo åren. Sverige har hittills legat högre än många andra europeiska länder mycket på grund av det väl utbyggda familjebidragssystemet.



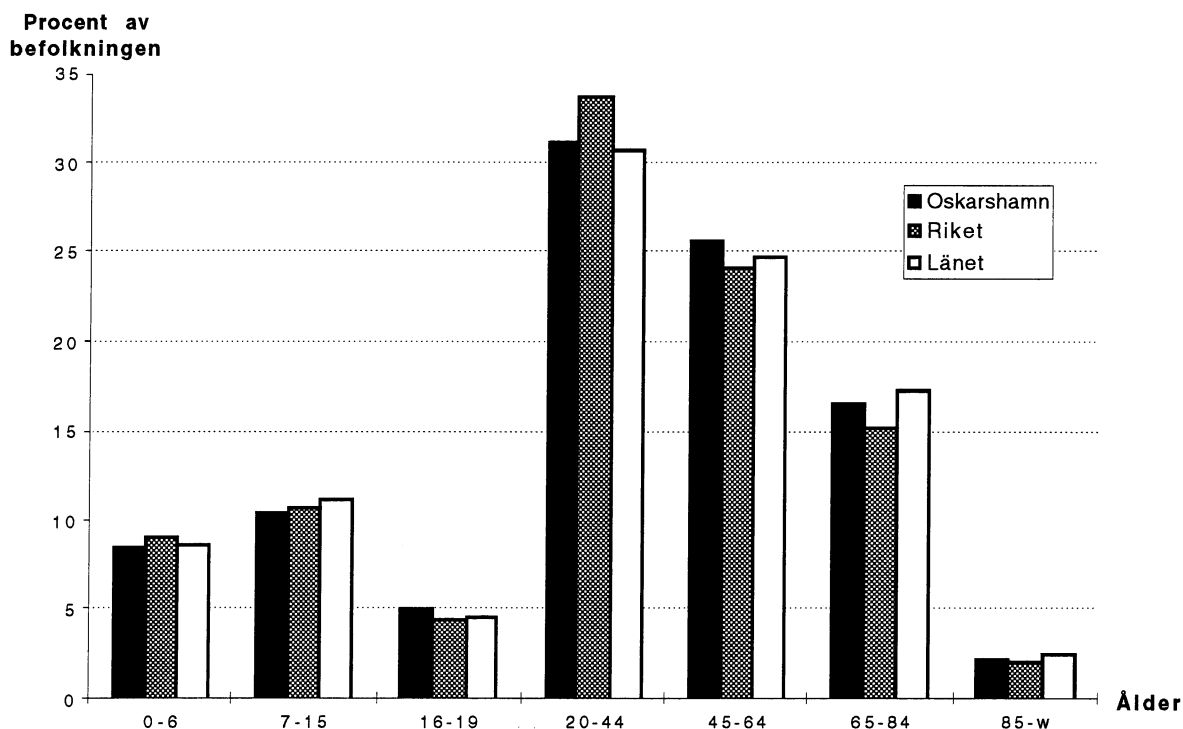
Figur 2.7. Födelsenetto i promille av befolkningen 1990-1997

Källa: SCB

Som synes av figuren ovan har Oskarshamn i förhållande till både referenskommunerna (Norra länsdelen) och länet som helhet under de senaste två åren haft en mindre negativ utveckling av födelsetalen. Bilden är dock oroväckande för länet som helhet om utvecklingen blir bestående över någon längre tid.

Åldersfördelningen

Åldersstrukturen i en kommun har stor betydelse för den kommunala verksamheten. Såväl ung som gammal befolkning medför en extra kostnadsbelastning. En kommun med stor andel äldre människor får räkna med högre kostnader för äldreomsorg medan en kommun med stora barnkullar får räkna med högre kostnader för barnomsorg och skola. Figuren nedan ger en bild av åldersfördelningen hos invånarna i Oskarshamns kommun.

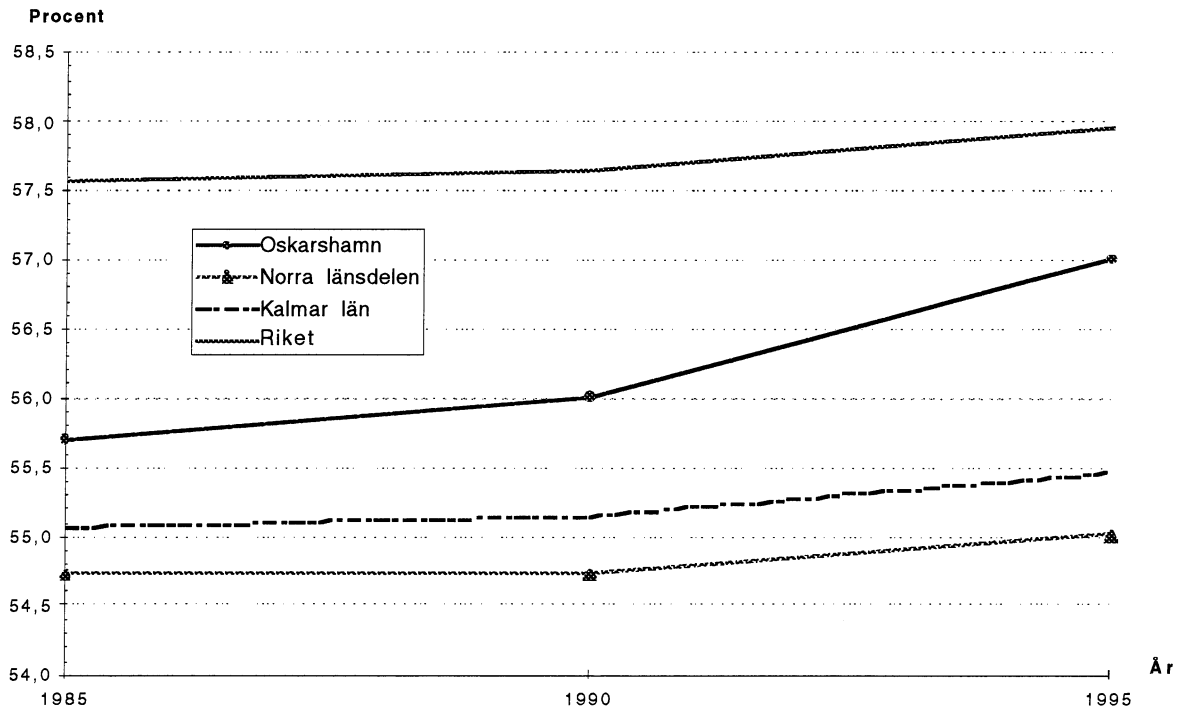


Figur 2.8. Åldersstrukturen i Oskarshamns kommun, Kalmar län och riket. (Procent av befolkning 1996)

Källa: SCB

Som framgår av figuren syns inga extrema skillnader i åldersstrukturen i jämförelse med riket. Det finns ett svagt underskott i de lägsta åldersgrupperna och ett visst överskott i den äldre befolkningen. Mest intressant för en mer kort-siktig analys är andelen invånare i grupperna 20-44 år och 45-64 år, dvs den arbetsföra befolkningen. Det är dessa grupper som betalar inkomstskatt och således hör till de största inkomstbringarna för den kommunala verksamheten. I gruppen 20-44 år har Oskarshamn några procentenheter mindre andel i jämförelse med riket. Jämfört med Kalmar län har kommunen dock en något högre andel.

Till viss del kan detta underskott förklaras med att många unga flyttar från kommunen efter gymnasiet för att söka sig till de högre utbildningarna vid universitets- och högskoleorterna. Gruppen 20-44 år har under 1990-talet minskat från att utgöra 32,5 procent av befolkningen år 1990 till att uppgå till 31 procent år 1997. Att många unga invånare väljer att studera vid universitet och högskolor i andra kommuner kan ses som en fördel, förutsatt att de senare återvänder så att de nyvunna kunskaperna kommer kommunen till nytta. Under intervjuerna framkom dock att man i dag upplever det som svårt för kommunen att locka tillbaka dessa unga människor.



Figur 2.9. Andel av befolkningen 20-64 år i Oskarshamns kommun jämfört med den norra länsdelen, Kalmar län och riket (procent).

Källa: SCB

Totalt sett har dock andelen invånare i arbetsför ålder ökat med 1,3 procentenheter i kommunen sedan år 1985. Figuren ovan visar att Oskarshamn har haft en större ökning av andelen invånare 20-64 år än genomsnittet för de övriga delarna av länet samt riket beroende på den tidigare inflyttningen.

Intressant ur kommunal synvinkel är också att se närmare på antalet medborgare äldre än 80 år, s k äldre-äldre. I takt med att den genomsnittliga medellivslängden ökar, ökar också behovet av vård och omsorg och då speciellt i gruppen äldre-äldre. Som framgår av figuren nedan har antalet invånare i denna grupp ökat relativt kraftigt under den senaste 10-årsperioden. För Oskarshamns del har en ökning av gruppen äldre-äldre skett med ca 30 procent mellan åren 1985 och 1995.



Figur 2.10. Förändringar av antalet invånare över 80 år med prognos fram till år 2010. (Index 1985=100)

Källa: SCB

Situationen är inte på något vis exceptionell i Oskarshamn. Samma utveckling har skett i hela landet. Som tidigare nämnts har medellivslängden ökat för både män och kvinnor under 1990-talet. Den prognos som finns framtagen visar också att ökningen av antalet invånare över 80 år kommer att fortsätta fram till år 2005 i riket men bara fram till år 2000 i Oskarshamns kommun.

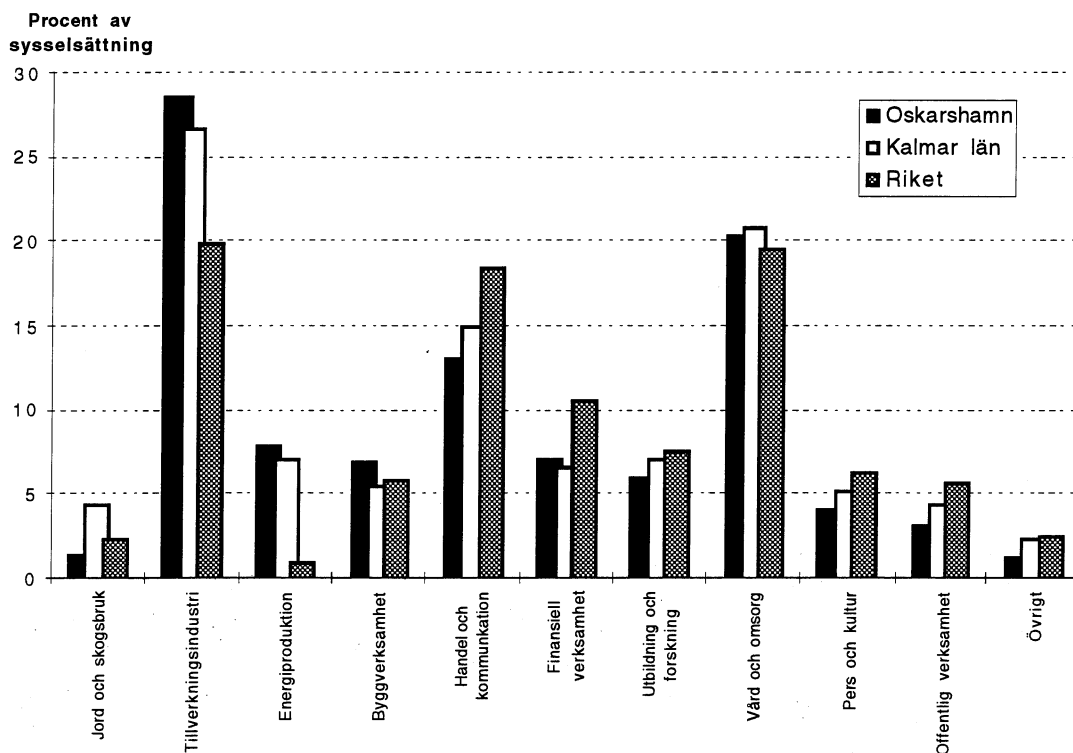
2.3 Arbetsmarknad och utbildning

Arbetsmarknadsstruktur

Arbetsmarknaden i Kalmar län har traditionellt haft en struktur som skiljer sig från rikets i tre avseenden. För det första att tillverkningsindustrin sysselsätter förhållandevis många fler än riksgenomsnittet, för det andra att jord- och skogsbruk sysselsätter fler och för det tredje att handel och den privata tjänstesektorn sysselsätter färre. Oskarshamns kommun följer i stort detta mönster med några undantag.

De betydande avvikelser som Oskarshamn uppvisar jämfört med Kalmar län rör antalet sysselsatta i energisektorn. Detta är inte så konstigt eftersom OKG är lokaliserat till orten. Andra avvikelser som är värt en notering är att tillverk-

ningsindustrins dominans är större i Oskarshamn än i länet som helhet. Handeln och den privata tjänstesektorn har en mindre andel anställda i Oskarshamn än övriga länet och även vid en jämförelse med den norra länsdelen. Jord- och skogsbruk är en näringsgren som sysselsätter endast ett fåtal i Oskarshamn. Andelen sysselsatta i jord- och skogsbruk ligger klart under riksgenomsnittet och även under motsvarande andel i norra länsdelen.



Figur 2.11. Sysselsättningsfördelning i Oskarshamns kommun jämfört med övriga länet och riket år 1995.

Källa: UMDAC

Kommunen är den klart största arbetsgivaren i Oskarshamn, men arbetsmarknaden domineras ändå av den privata sektorn. Två stora tillverkande företag står tillsammans med OKG för 1/4 av arbetstillfällena i kommunen. Inte förvånande är därför ingenjör en av de vanligast förekommande yrkeskategorierna i kommunen, tätt följt av verkstadsarbetare. Bland kvinnorna dominerar dock undersköterska och vårdbiträde. Arbetsmarknadsstrukturen är alltså mycket traditionell då det gäller sysselsättning bland kvinnor och män.

Sammantaget har tillverkande industri och energiproduktion en stor betydelse för kommunens arbetsmarknad. År 1995 sysselsattes 29 procent av Oskarshamns arbetskraft i tillverkningsindustrin jämfört med rikets 20 procent. För energisektorn var motsvarande andelar 8 procent jämfört med ett riksgenomsnitt på 1 procent.

Över hälften av de som arbetar inom tjänstesektorn arbetar med offentliga tjänster som hälso- och sjukvård, barn- och äldreomsorg. Sjukhuset och kom-

munens omsorgsverksamhet har alltså stor betydelse för kommunens sysselsättning, inte minst bland kvinnorna. Oskarshamn har en större andel sjukvårds- och omsorgspersonal än både riket och länet, vilket kan förklaras med det sjukhus med akutsjukvård som finns i kommunen samt den goda kommunala ekonomin som inneburit att man kunnat upprätthålla servicenivån inom den kommunala verksamheten. Den privata tjänstesektorn däremot är liten i Oskarshamn. Det finns visserligen ett utbud av revisionsbyråer, banker osv men utöver detta är tjänsteutbudet smalt.

Handel och kommunikation sysselsätter också en mindre andel i Oskarshamn jämfört med både länet och riket. I Oskarshamn är 13 procent anställda i handel och kommunikation, i riket 19 och i länet 15 procent. Detta har sannolikt sin naturliga förklaring i att Oskarshamn omges av konkurrerande tätorter av liknande storlek samt att större städer som Kalmar, Växjö och Linköping ligger tillräckligt nära för att ta en del av handeln med sällanköpsvaror.

Regional arbetsmarknad och pendling

I den allt mer hårdnande arbetsmarknaden är det inte längre en självklarhet att man kan få arbete på orten. I mindre tätorter är det många gånger nästan uteslutet att det finns arbete för båda makarna på en och samma ort. Arbetstillfällena blir också alltmer specialiserade och kräver specialkompetens, vilket sammantaget innebär att arbetskraften generellt tvingas att pendla över allt längre avstånd.

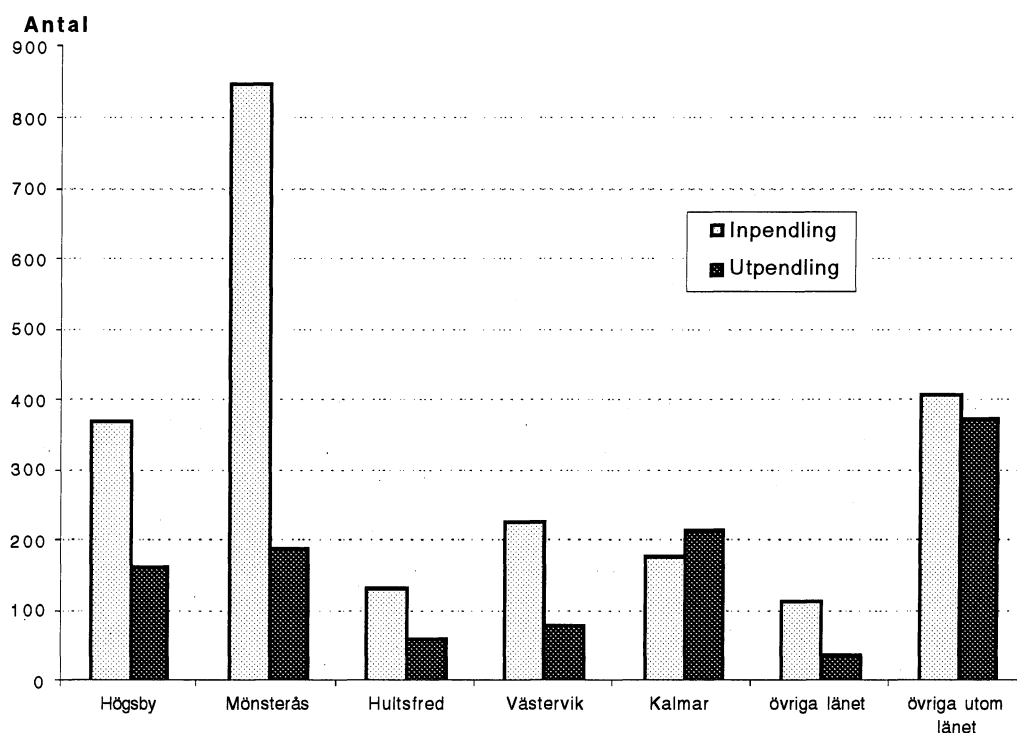
Oskarshamns kommun har – i jämförelse med många av grannkommunerna – en stark arbetsmarknad. Kommunen utgör därför en viktig arbetsmarknad även för kringliggande kommuner. Detta skapar ett kraftigt pendlingsöverskott. År 1995 pendlade 2.276 till och 1.129 ut från kommunen, ett överskott på 1.147 personer. Satt i relation till antalet arbetstillfällen och till antalet boende i kommunen innebär detta att 9 procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen pendlade ut och 16 procent av den förvärvsarbetande dagbefolkningen pendlade in till Oskarshamns kommun från andra kommuner. Detta är i ett riksperspektiv höga siffror (storstadskommunerna undantagna).

Överskott på inpendlare kommer främst från grannkommunerna Högsby, Mönsterås, Hultsfred och Västervik. Scania i Oskarshamn var länge Högsby kommuns största privata arbetsgivare, fram till etablerandet av Moteco, som tillverkar mobiltelefonantennar. En fjärdedel av de som pendlar in till Oskarshamn har eftergymnasial utbildning, vilket tyder på att kommunen har kvalificerade arbetstillfällen som lockar.

Tendensen är att pendlingsöverskottet stadigt ökar. Under perioden 1990-1995 ökade inpendlingsöverskottet med närmare 30 procent. Det är främst från kommunerna Västervik och Mönsterås som pendlingsöverskottet har ökat. Relationen med residensstaden Kalmar, med dess naturliga attraktionskraft som arbetsmarknad, är tämligen balanserad. Ett visst pendlingsunderskott, sett ur Oskarshamns synvinkel, förekommer. Dock är det värt att notera är att under-

skottet har minskat kraftigt. För närvarande är det endast 40 fler pendlare till Kalmar från Oskarshamn än

Allt tyder på att det regionala närområdets beroende av Oskarshamns arbetsmarknad har ökat. Bakomliggande orsaker står att finna i det faktum att kommunen haft en förhållandevis stabil arbetsmarknad. Inga stora företagsnedläggningar har skett under senare år och den offentliga servicen har inte heller behövt dra ner sin verksamhet i någon större utsträckning. Detta till skillnad från omgivande kommuner som genomgått större förändringar i form av nedläggning av företag och kraftiga neddragningar i offentlig service.



Figur 2.12. Pendling till och från Oskarshamns kommun år 1995.

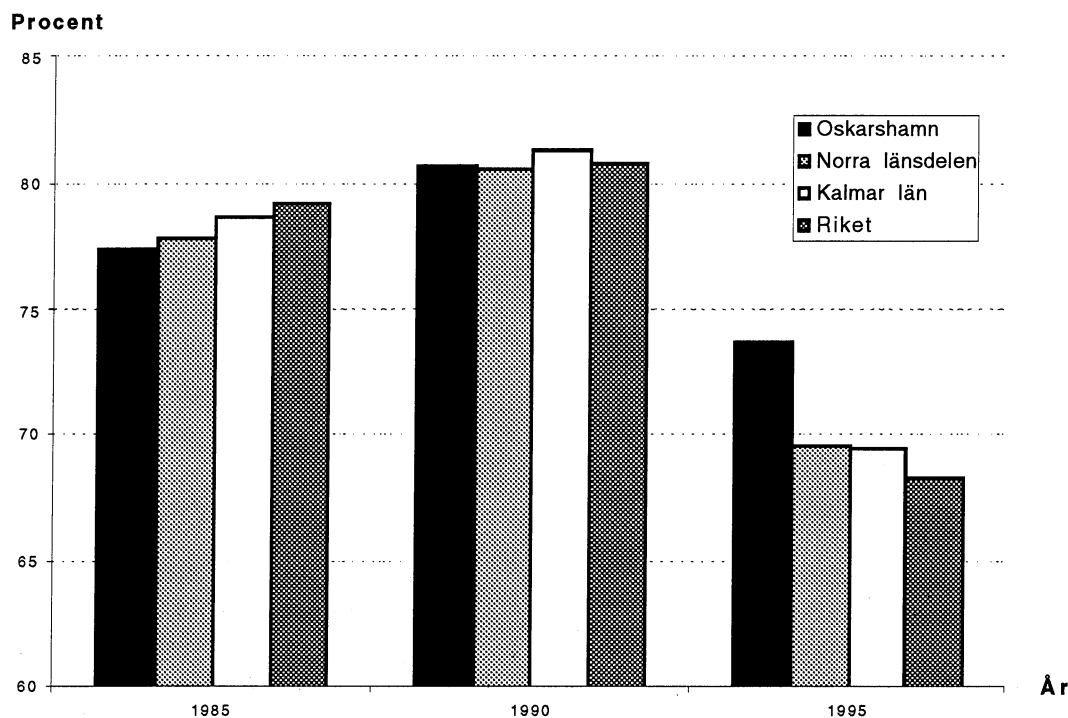
Källa: RA-registret 1995

Vikande förvärvsfrekvens

I dagens Sverige sker en strukturomvandling av arbetsmarknaden vars motsvarighet inte har förekommit tidigare. Åtminstone inte om man tar hänsyn till att processerna är så mycket snabbare i dag än vad de var under t ex 1930-talets depressionsår. Vi ser en arbetsmarknad som i vissa branscher saknar kompetent arbetskraft som hindrar näringslivets utveckling medan det i andra branscher går många arbetslösa.

För att klara denna strukturomvandling har utbildningsväsendet byggts ut kraftigt under senare år. Högskoleväsendet är t ex en av få offentliga verksamheter som erhållit ökad tilldelning av statliga resurser även under den statsfinansiella akuta krisen i mitten på 1990-talet.

Den allt högre arbetslösheten och den utbyggda utbildningssektorn innebär att förvärvsfrekvensen har minskat kraftigt under perioden 1990-1995. På lång sikt kan detta innebära problem med ett vikande skatteunderlag. Även i detta avseende har dock Oskarshamn klarat sig bättre än såväl övriga delar av Kalmar län som riket som helhet.



Figur 2.13. Förvärvsfrekvenser i åldersgruppen 16-64 år åren 1985, 1990 och 1995. (Procent av befolkningen)

Källa: SCB

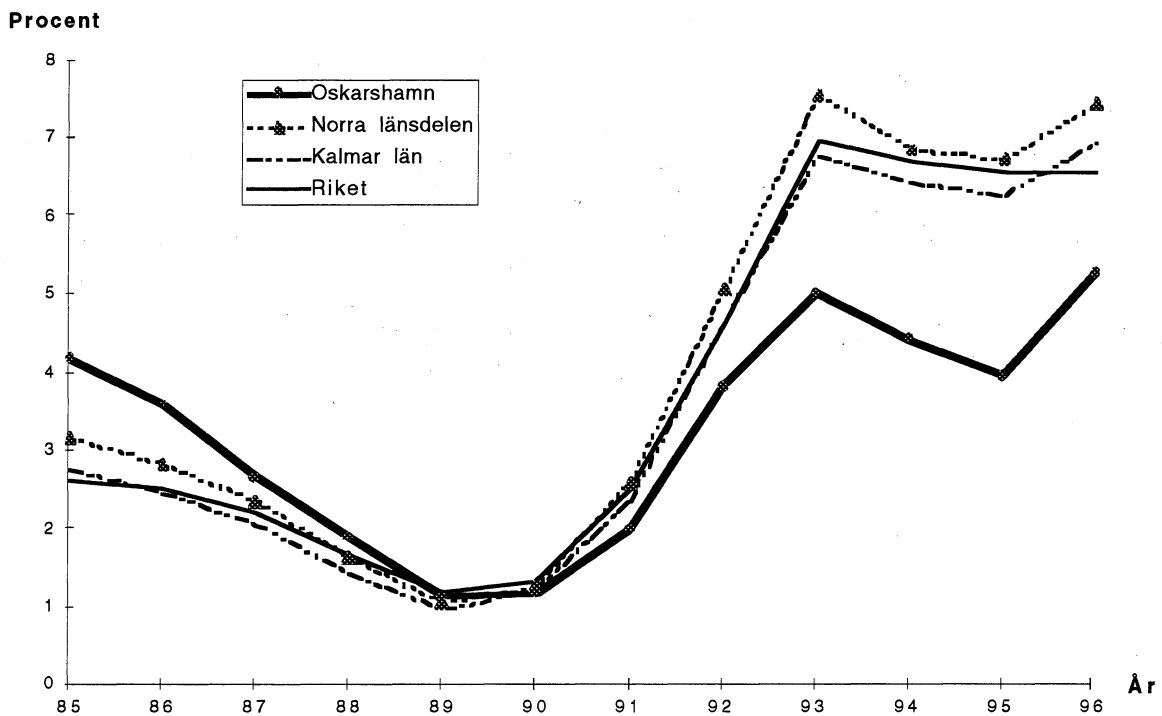
Starkt ökad arbetslöshet

Oskarshamn har, som de flesta andra kommuner i landet, fått känna av försvagningen av det allmänna konjunkturläget. Även i Oskarshamn har förändringarna resulterat i en ökad öppen arbetslöshet på 1990-talet. Den stabila arbetsmarknaden i Oskarshamn har emellertid gjort att arbetslösheten ligger något under riksgenomsnittet och något lägre än i länet som helhet. Arbetslösheten är också jämnt fördelad mellan kvinnor och män.

Helhetsbilden över en något längre period är att Oskarshamns kommuns läge har svängt från en relativt hög till en relativt låg arbetslöshet. Sett i ett läns-perspektiv är det enbart Nybro, Mörbylånga och Emmaboda som har lägre arbetslöshet i mars 1998. Sammantaget med arbetslösa i åtgärder av olika slag som beredskapsarbete och rekryteringsstöd ligger Oskarshamn på näst lägst siffror efter Emmaboda.

Däremot är ungdomsarbetslösheten betydligt högre i Oskarshamn än i övriga delar av landet och också högre jämfört med genomsnittet i länet och i det norra referensområdet i länet. År 1996 var drygt 17 procent av ungdomarna i Oskarshamns kommun arbetslösa jämfört med riksgenomsnittet på drygt 13 procent. Detta anses bero på att det bland ungdomar finns en mentalitet av att man vill ha ett "riktigt" jobb och att dessa finns i industrin. Någon intervju-person påpekade också att det fortfarande finns en vanföreställning om att dessa "riktiga jobb" inte kräver någon speciell utbildning. Dock kräver industrin idag väsentligt mer kvalificerad arbetskraft än tidigare; ett budskap som tydligen inte riktigt nått fram till ungdomarna.

Det finns ett antal åtgärder vidtagna som ska avhjälpa detta utbildningsunderskott, t ex ett projekt som kallas Kompassen och som delfinansieras från EU:s Mål 3-medel. Projektets målsättning är att tillvarata den resurs som ungdomarna utgör på den lokala arbetsmarknaden. Projektet ska bygga på ungdomars intresse och idéer samt utveckla näringslivet inom olika sektorer, t ex turism, hantverk och kultur.



Figur 2.14. Den öppna arbetslösheten under åren 1985-1996. (Procent av arbetsför befolkning 20-64 år)

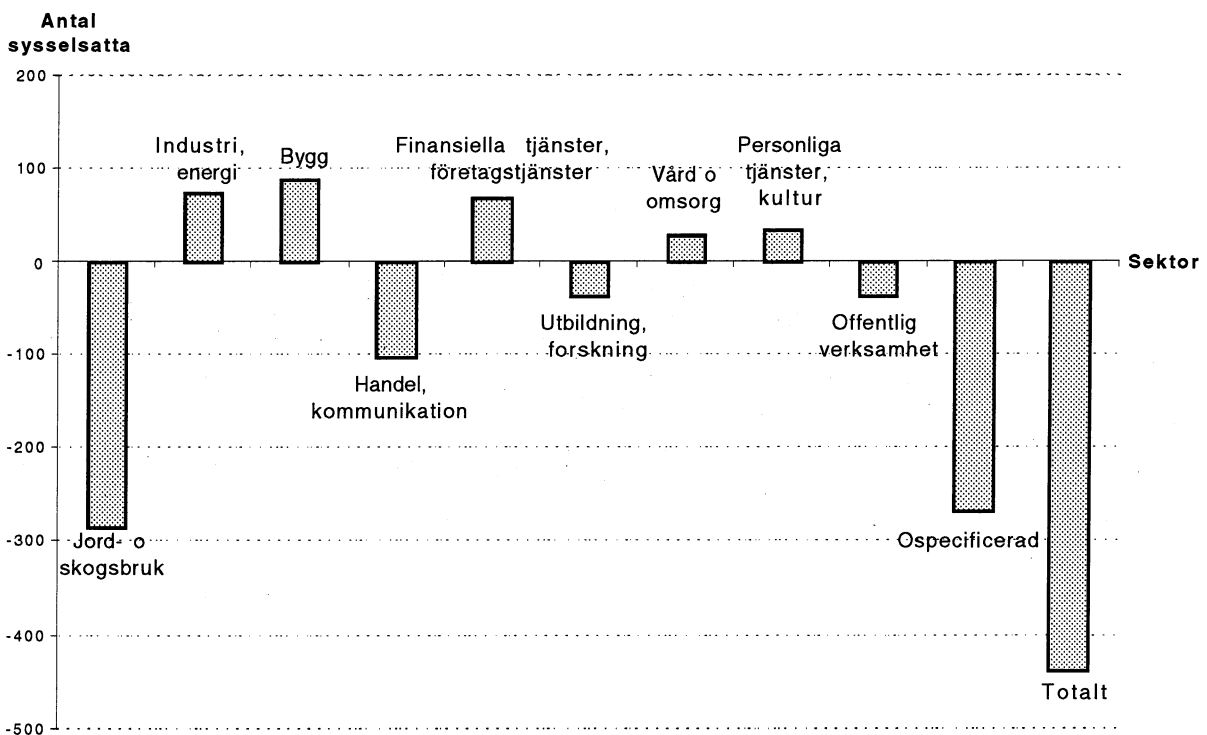
Källa: AMS

Hundratals förlorade jobb

Vilka sektorer är det då som har minskat? Sedan år 1985 har antalet arbetstillfällen i Oskarshamns kommun minskat med totalt 437. Denna minskning har till hälften skett inom jord- och skogsbrukssektorn och därutöver inom

spridda sektorer. Trots att det är en "fjärdedels Scania" som har försvunnit har Oskarshamn, som redan nämnts, klarat sig förhållandevis bra under senare år. Förändringen åren 1991-1995 (0,6 procent) ligger klart under länets (2,9 procent) och rikets (3,0 procent) räknat på antalet arbetstillfällen.

Bilden är dock inte så dyster som alla dessa historiska siffror indikerar. Arbetsförmedlingen i kommunen räknar med att ett anställningsbehov fortfarande finns i den tillverkande industrin och att det inom ett års sikt kommer att behöva nyanställas 200-275 personer. IT/databranschen, som står för stor expansion på andra orter, bedöms inte ha samma potential i Oskarshamn. Endast 10-15 nya anställningar beräknas tillkomma under år 1998. Övrig tjänstesektor såsom dagligvaruhandel och konsultbranschen beräknas öka med sammanlagt 50 personer under 1998. Robotsvetsare och datatekniker är bristvara och det är också ett betydande problem att locka dessa till Oskarshamn.



Figur 2.15. Förändring i sysselsättningen i Oskarshamn under åren 1985-1995. (Antal personer)

Källa: SCB

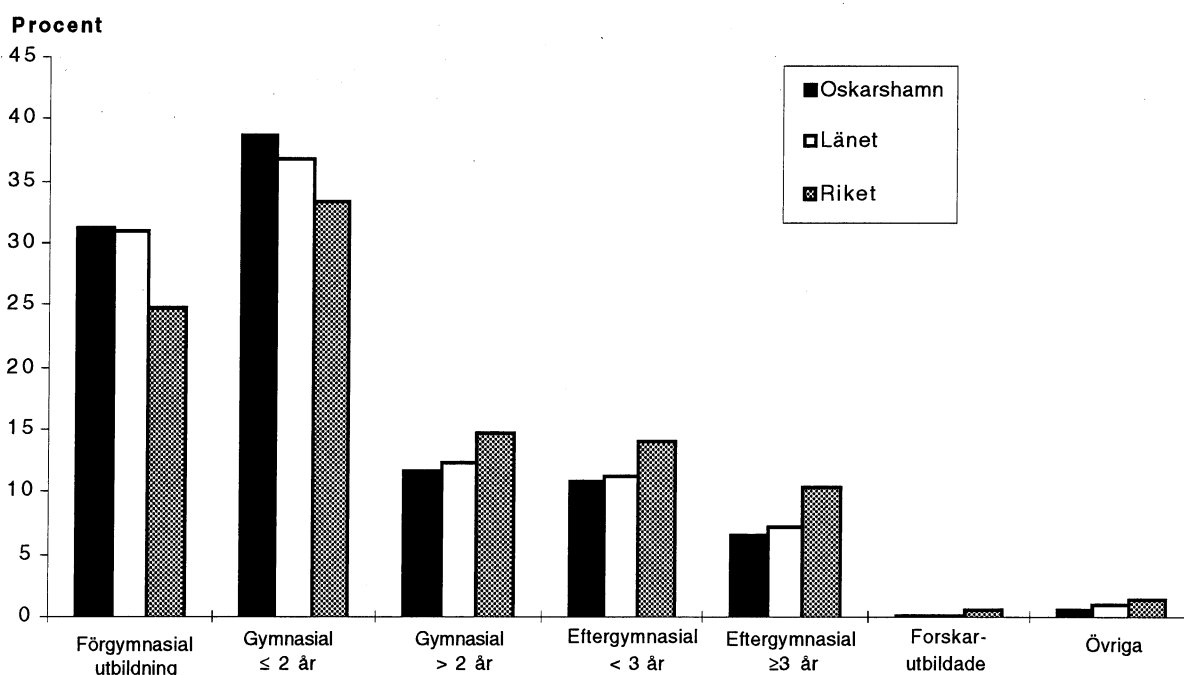
Den problembild som arbetsförmedlingen identifierar är just att det är svårt att rekrytera kvalificerad arbetskraft med specialkompetens till orten. Denna bild vidimeras av företagsintervjuerna även om företagen, när det gäller nyckelpersonal, oftast har lärt sig lösa problem genom ökad långpendling. Ett annat problem är de långtidsarbetslösa som får allt större problem att komma tillbaka på arbetsmarknaden, trots omfattande insatser. Ett tredje problem som angetts är att lågutbildade ungdomar saknar tillräcklig motivation för utbildning och andra kompetenshöjande åtgärder och därmed får mindre goda chanser att komma in på arbetsmarknaden.

Det finns också orosmoln i det faktum att beroendet av ett fåtal företag är så stort. Det finns t ex ett liggande varsel på Saft på ett drygt 70-tal anställda som verkställs allt eftersom genom avtalspensioner, utbildningsalternativ och andra lösningar. Även inom OKG och Scania arbetar man intensivt med att rationalisera verksamheten för att höja konkurrenskraften. De stora företagen i Oskarshamn med omnejd kommer därför knappast att vara några framtida lokomotiv på arbetsmarknaden på motsvarande sätt som dessa företag var under 1970-talet.

Arbetsmarknadspolitiken har även i Oskarshamn givits en väsentligt ökad prioritet. Insikten om behovet av att skapa nya jobb är spridd över hela samhället. Stora ansträngningar görs för att skapa nya mötesplatser mellan offentlig och privat sektor.

Låg utbildningsnivå men ökade satsningar

Utbildningsnivån i Kalmar län är bland de lägsta i landet. Andelen invånare med eftergymnasial utbildning på tre år eller längre är i Kalmar län något över 7 procent, jämfört med landets genomsnitt på 10,5 procent. Motsvarande siffra för Oskarshamns kommun är drygt 6 procent. I den traditionella industrin har detta fram till nu inte varit ett avgörande problem. Nu ökar emellertid kraven snabbt över hela arbetsmarknaden.



Figur 2.16. Utbildningsnivå i Oskarshamns kommun i jämförelse med länet och riket. (Procent av befolkningen 20-64 år)

Källa: UMDAC

I Oskarshamns kommun avspeglas den låga utbildningsnivån i att över 70 procent av invånarna endast har grundskola eller en gymnasieutbildning på två år eller kortare. Jämfört med länsgenomsnittet ligger också Oskarshamn något under den genomsnittliga utbildningsnivån utom någon tiondels procent då det gäller andelen forskarutbildade. Dessa, det rör sig om några få personer, arbetar på OKG.

Situationen på arbetsmarknaden har sin motsvarighet i utbildningsväsendet i Oskarshamn. Detta har en tämligen traditionell prägel. På kommunens gymnasieskola, *Oscarsgymnasiet*, ges tolv av de sexton nationella programmen plus ett sk individuellt program. Transportprogrammet och musikprogrammet har båda riksintag. Oscarsgymnasiet har programmen transportlinje och musiklinje med riksintag. Alla program har nu samlats till en enhet på skolan. Tills för några år var verksamheten utspridd till flera enheter runt om i tätorten. I dag är elevantalet 1.150 och befintliga lokaler är dimensionerade för detta. Elevunderlaget har minskat under senare år, främst på grund av etablering av en ny gymnasieskola i Mönsterås.

Kommunen satsar på gymnasieskolan och kommer under perioden fram till år 2002 att ha investerat 120 miljoner kronor i om- och tillbyggnader. I denna investering ingår verkstäder, nya arbetsutrymmen för lärare men också pedagogiska lokaler för gruppinläring och utveckling av pedagogiska metoder. Det är också en framåt gymnasieskola på andra sätt, man har t ex avsatt 150.000 kronor i driftsbudgeten för internationaliseringsarbete, vilket är ovanligt i Sverige.

Det som kan bli ett problem för gymnasieskolan inom det kommande decenniet är pensionsavgångar. Ca 50 procent av lärarkåren kommer att gå i pension inom tio år. Med tanke på den lärarbrist som redan nu gör sig påmind i storstadsområdena, och som beräknas bli besvärlig i hela landet, kan Oskarshamn få rekryteringsproblem.

Som alternativ till ungdomsgymnasiet finns *KOMVUX* och en *folkhögskola*. Oskarshamns Folkhögskola har Växjö stift som huvudman. Skolan har profilerat sig med musikutbildning, kantorsutbildning och utbildning för afatiker. Det allt bredare utbudet av utbildning i Sverige och behovet av alternativ har inneburit att Folkhögskolan känner att positionerna har stärkts. Man ser framtiden an med tillförsikt med fler specialiserade kurser och därmed en starkare profil. Folkhögskolan har i dag ca 200 elever.

De allt ökande kompetensbehoven i industrin och större efterfrågan på utbildning i samhället har gjort att kommunen tagit initiativ till ett *Universitets- och Högskolecentrum*. Kommunstyrelsen är ytterst ansvarig för verksamheten. Ett programråd är under tillsättning med representation från näringsliv, övriga skolformer samt kommunledningskontoret. Uppbyggnaden av Universitets- och Högskolecentret har sponsrats av det lokala näringslivet.

Centret är inhyst i en tidigare skola, Parkskolan, som man delvis byggt om för ändamålet med klassrum och distansutbildningsstudio. Utrustningen är ett

videokonferenssystem med möjligheter till videokonferenser på 6 ISDN-linjer. De planer som finns för centret är att utbildning, på främst högskolenivå, ska bedrivas av redan etablerade utbildningsinstitutioner, på distans. I dag finns etablerade kontakter med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Högskolan i Kalmar och Universitetet i Linköping. Centret invigdes i januari 1998 och den första utbildningen omfattande 4 poäng i telesystem gavs formellt av KTH. I planerna för centret ingår att fr om hösten 1998 genomföra ytterligare utbildningar som drivs av Högskolan i Kalmar. De kurser som kommer att ges är alltifrån Business English till teknikkurser. Kurserna är i början främst på grundläggande nivå (A-nivå). Kommunen ser centret som en viktig resurs för företagets fortbildning men också som en möjlighet för Oskarshamnsborna att genomgå kvalificerad utbildning på hemmaplan.

För att råda bot på bristen på alternativa utbildningar för entreprenörer ansökte Oskarshamns kommun om rättigheter att bedriva s k Kvalificerad Yrkesutbildning. Denna skulle kombinera tekniskt kunnande och entreprenörskap. Dock refuserades ansökan i utvärderingen.

Sammanfattningsvis är den utbildning som finns tillgänglig i Oskarshamn förhållandevis begränsad med få alternativ för ungdomar. Oskarshamn har därför, precis som många mindre kommuner, svårt att få ungdomar att stanna i kommunen. Många ungdomar flyttar tidigt för att studera på universitets- och högskoleorter runt om i landet. Insatser för att locka tillbaka dessa har börjat ta form i ett projekt som kallas Ringblomman som drivs av arbetsförmedlingen. Projektet går ut på att locka tillbaka utflyttade Oskarshamnsbor genom medflyttandepaket och andra åtgärder.

Gymnasieskolan samverkar med näringslivet genom att vissa delar av utbildningarna på främst industriprogrammen har utarbetats i samverkan med näringslivet, bl a Scania. Gymnasieskolan anordnar också näringslivsdagar där företagen i kommunen får komma och presentera sin verksamhet för lärare och elever. I år ska också Högskolan i Kalmars nystartade Näringslivssekretariat medverka. En annan typ av samverkan är det mentorsprogram som precis startats där lärare på gymnasieskolan ska få en samtalspartner utanför skolans värld, i näringsliv eller övrig offentlig service, för att skapa bryggor mellan olika delar i samhället. Formerna för detta samarbete kommer att utvecklas under 1998.

2.4 Näringslivsstrukturen i Oskarshamn – branscher och företag

En stolt varvsepok klingar ut

Redan under slutet av förra seklet började den svenska – liksom den åländska – sjöfartsnäringen att skapa sig en internationell ryktbarhet. Någon konkurrens fanns inte på den tiden från låglöneländer eller s k bekvämlighetsflaggade skeppsregister. I takt med att sjöfartsnäringen växte utvecklades också en stark svensk varvsnäring. De två världskrigen gynnade tveklöst Sverige som sjöfartsnation och så sent som i början av 1960-talet var Sverige världsledande

inom såväl rederinäring som fartygsproduktion. När det gällde fartygsbyggande svarade svenska varv för en imponerande andel på ca 10 procent av den totala världskapaciteten när det gällde nytt tonnage.

Framför allt var det västkusten som dominerade bilden och en "redar-adel" satte sin prägel på Göteborgs och Bohus län. Broströms, Transatlantic och Svenska Amerika Linjen liksom alla varven blev outplånliga begrepp inom svenskt näringsliv. Även på ostkusten och då inte minst i Oskarshamn hade det växt upp en stark fartygsproduktion för civilt tonnage. Oskarshamnsvarvet hade år 1960 ca 1.440 anställda och var därmed Kalmar läns största företag. Under några få år omkring 1960 förändrades bilden radikalt. Under perioden 1962 - 1965 genomleddes den första svenska varvskrisen och Oskarshamnsvarvet tvingades till omfattande permitteringar. Varvet rekonstruerades med statliga garantier och personalstyrkan reducerades till ca 600 personer.

Oskarshamnsvarvet blev de facto, vid en tillbakablick, den vid denna tidpunkt tämligen nya och oprövade Arbetsmarknadsstyrelsens verkliga elddop. Det var då AMS för första gången ställdes inför ett stort avvecklingsbeslut och det var då den svenska arbetsmarknadsmodellen med arbetsförmedlingsverksamhet, utbildningsinsatser, beredskapsarbeten, skyddade verkstäder och lokaliseringstöd formades i praktiken. Företag som Scania erbjöds frisläpp ur investeringsfonder för att öka sin produktion och därmed bidra till att lösa problemen.



Figur 2.17. Antal anställda vid Oskarshamnsvarvet mellan åren 1960 och 1985.

Källa: AB Oskarshamnsvärket Industrilokaler

I och med den första varvskrisen blev Oskarshamnsvarvets fortsatta utveckling en politisk fråga. Det var inte marknaden utan varvspolitiken som avgjorde de svenska varvens öde. Oskarshamnsvarvet var först men, som vi numera vet, inte det enda. Efter den första varvskrisen som pågick mellan åren 1962 till 1965 omstrukturerades verksamheten och drevs därefter vidare i en nedåtgående spiral med hjälp av olika typer av statliga medel.

Fristen blev inte långvarig. I slutet av år 1966 uppstod nästa kris och året därpå begärdes varvet i konkurs. Verksamheten upphörde, men startades på nytt år 1971. Omkring år 1980 hade varvet återigen en personalstyrka på ca 600 personer, vilka alla var direkt beroende av stora årliga statliga subventioner. När varvspolitiken stramades upp i och med regeringsskiftet och den stora devalueringen år 1982 gavs några års respit men den nedåtgående backen var oundviklig. År 1996 tvingades varvet till en ny rekonstruktion och i dag drivs det som ett löntagarägt företag med ca 40 anställda.

En nygammal näringslivsstruktur

Som redan framgått har Oskarshamns näringsliv i dag ett mycket påtagligt inslag av traditionell tillverkningsindustri och då framför allt *tung verkstadsindustri*. Av de tio största företagen kan tre klassificeras som tung verkstadsindustri (Scania, Press & Plåtindustri AB samt Oskarshamns Grovplåt AB). En viktig bas för utvecklingen av denna "nisch" var Oskarshamnsvarvet och dess dominerande ställning som största arbetsplats och ledande företag i regionen för 40 - 50 år sedan.

Förutom tung verkstadsindustri finns ett relativt starkt inslag av *energi- och energitekniska företag* i Oskarshamn. Till denna kategori hör, förutom OKG, ytterligare två företag bland de tio största, nämligen Saft och Elajo-gruppen. Även Figeholms bruk kan räknas hit med sin tillverkning av isolationsmaterial för transformatorer. Sammantaget svarar de två nämnda branscherna, räknat utifrån sysselsättningsdata, för närmare två tredjedelar av Oskarshamns privata näringsliv. Räknat utifrån förädlingsvärde blir dessa branschers dominans än högre, vilket indikerades av den tidigare redovisade siffran över Oskarshamns bruttoregionalprodukt (avsnitt 2.1).

I flera avseenden kan dessa två branscher räknas tillhöra det "gamla industri-Sverige". Att bocka, pressa, svetsa m m plåt blev redan i början av seklet Sveriges industriella bas vid sidan av gruvindustri, skogsindustri och järn- och stålverk. Även den energitekniska branschen (inkl kärnkraften) kan på sitt sätt hävdas vara gammal även om det sker en ständig förnyelse vad gäller produktion och marknader.

För båda dessa branscher gäller att den stora expansionsperioden vad gäller sysselsättning för länge sedan är över och på segment efter segment börjar konkurrensen från låglöneländer i Asien, eller sedan några år tillbaka Östeuropa, bli besvärande. Exempelvis har ledningen för ABB öppet deklarerat att produk-

tivitetsutvecklingen för bolagets enheter i dessa länderområden under senare år har varit mycket snabb.

I flertalet fall präglas av denna anledning dessa två branscher liksom de flesta andra traditionella tillverkningsindustrier av hårda och ständigt närvarande rationaliseringskrav. Det är numera mycket ovanligt att det sker någon ökning av sysselsättningen i dessa traditionella industrier och detta trots att man kan finna många företag med bra eller t o m mycket bra lönsamhet och stark produktionsstillväxt.

Det har stundom förekommit att man i analyser av dessa traditionella industrier gjort misstaget att jämföra branschens karaktär av att vara en *gammal* industri med att denna industri skulle vara *”gammalmodig”*. Exempelvis brukar man ha för vana att inte räkna in dessa branscher i kategorin *”high-tech”*-företag. Ingenting kan vara mer fel. Slutprodukten, varan, må i sig vara funktionsmässigt sett gammal såsom en lastbilshytt, men när det gäller produktens utformning och den produktionsutrustning och produktionsteknik med vilken varan produceras, är tillverkningen ofta mycket avancerad. I detta avseende och med tanke på de utvecklingsmöjligheter som föreligger, är det befogat att beskriva Oskarshamns näringsliv som en *”nygammal”* industristruktur.

Ett modernt brukssamhälle tar över

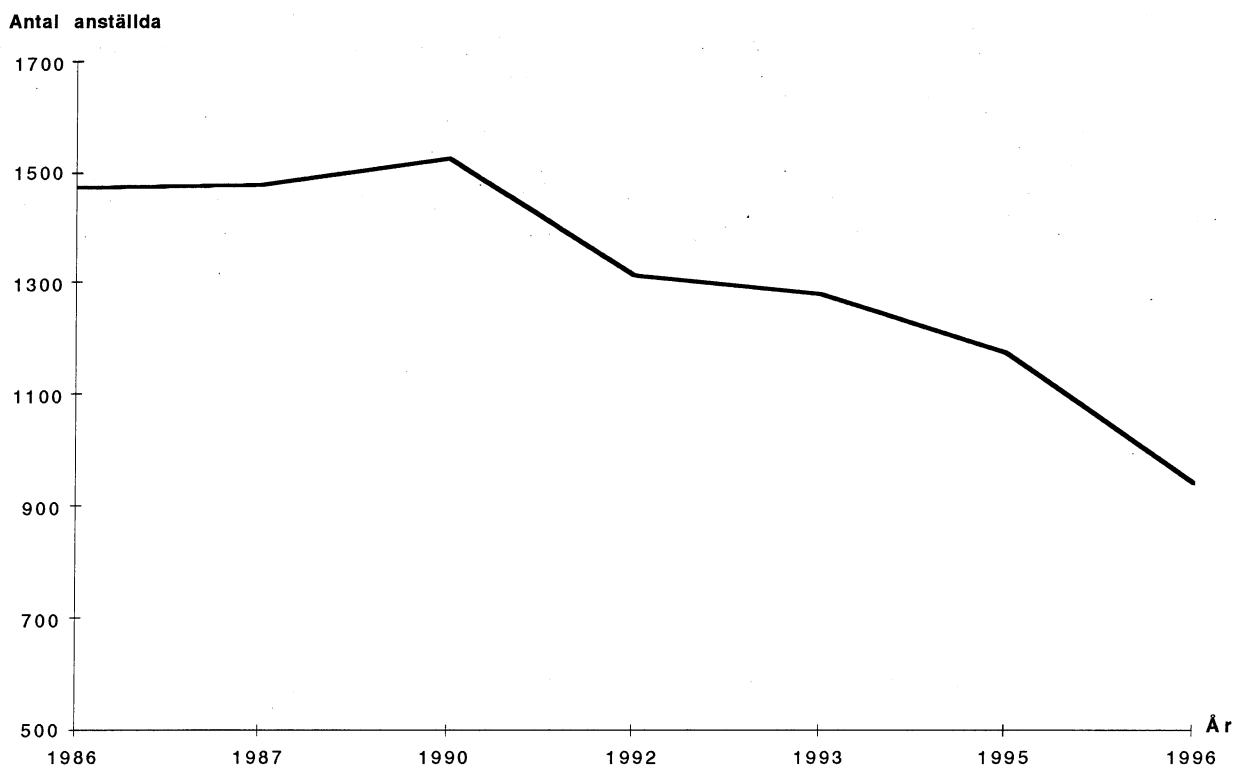
Till den mycket karaktäristiska bilden av Oskarshamns näringsliv hör, ända sedan varvsepoken, även den påtagliga dominansen av ett litet antal storföretag. Som redan har nämnts består näringslivet till närmare två tredjedelar av två stora segment eller branscher. Denna specialisering kan i sig ses som en styrka eftersom kommunen därigenom har en identitet och en kompetensprofil som kan göras synlig på en stor marknad.

I Oskarshamns fall är denna kompetensprofil dessutom koncentrerad till ett fåtal företag. Det är få kommuner i Sverige som har en så markerad storföretagsdominans som Oskarshamn. För att finna jämförelser – och då i relativa tal – måste man gå tillbaka i historien till vissa brukssamhällen för att finna paralleller. I senare tid kan jämförelser göras med städer som Borlänge (med Domnarvets Järnverk och Kvarnsvedens Pappersbruk) eller Motala (med Motala verkstad).

Samtliga dessa gamla industristäder med en stark dominans av ett eller ett par stora företag i traditionell tillverkningsindustri har hamnat i djupa svackor på grund av internationell konkurrens och högt strukturomvandlingstryck. Vid en jämförelse med andra sådana bruksorter/traditionella industristäder med en ensidig och dominerande bransch- och företagsstruktur kan konstateras att Oskarshamn, om än man har problem, hittills har klarat sig exceptionellt bra. Oskarshamn kan i detta avseende på gott och ont hävdas vara ett *”modernt brukssamhälle”*.

Storföretagskoncentrationen är således mycket påtaglig i Oskarshamn och sannolikt en av de starkaste i landet om jämförelsen begränsas till kategorin stora eller medelstora städer. I den privata sektorn är det tre stora företag som dominerar bilden. Dessa är i storleksordning *Scania*, *OKG* och *Saft*, vilka tillsammans står för närmare en fjärdedel av alla ca 13.000 arbetstillfällen i Oskarshamns kommun. Det kan i sammanhanget tilläggas – vilket också är mycket vanligt i flertalet kommuner i dag – att **inte något** av de största företagen har sitt huvudkontor i kommunen. Något tillspetsat kan därför hävdas att Oskarshamn har utvecklats till att bli en "filialkommun" i ett internationellt perspektiv. Detta behöver i sig inte vara ett problem, men ställer samtidigt oftast speciella krav på hörsamhet till internationella konkurrenskrav.

Utöver detta kan i ett makroperspektiv tillfogas att *kommunen* själv som förvaltare av lokal service respektive *landstinget* i egenskap av huvudman för det förhållandevis stora sjukhuset kompletterar brukssamhällets karaktär med en offentlig pendang till de privata storföretagen. (Noteras bör dock att Oskarshamn, förutom Samhall Dacke med 170 anställda, i stort sett saknar statlig verksamhet). Tillsammans svarar de fem nämnda arbetsgivarna för inte verksamhet). Tillsammans svarar de fem nämnda arbetsgivarna för inte mindre än ca 6.500 arbetstillfällen eller 50 procent av all sysselsättning i Oskarshamn.



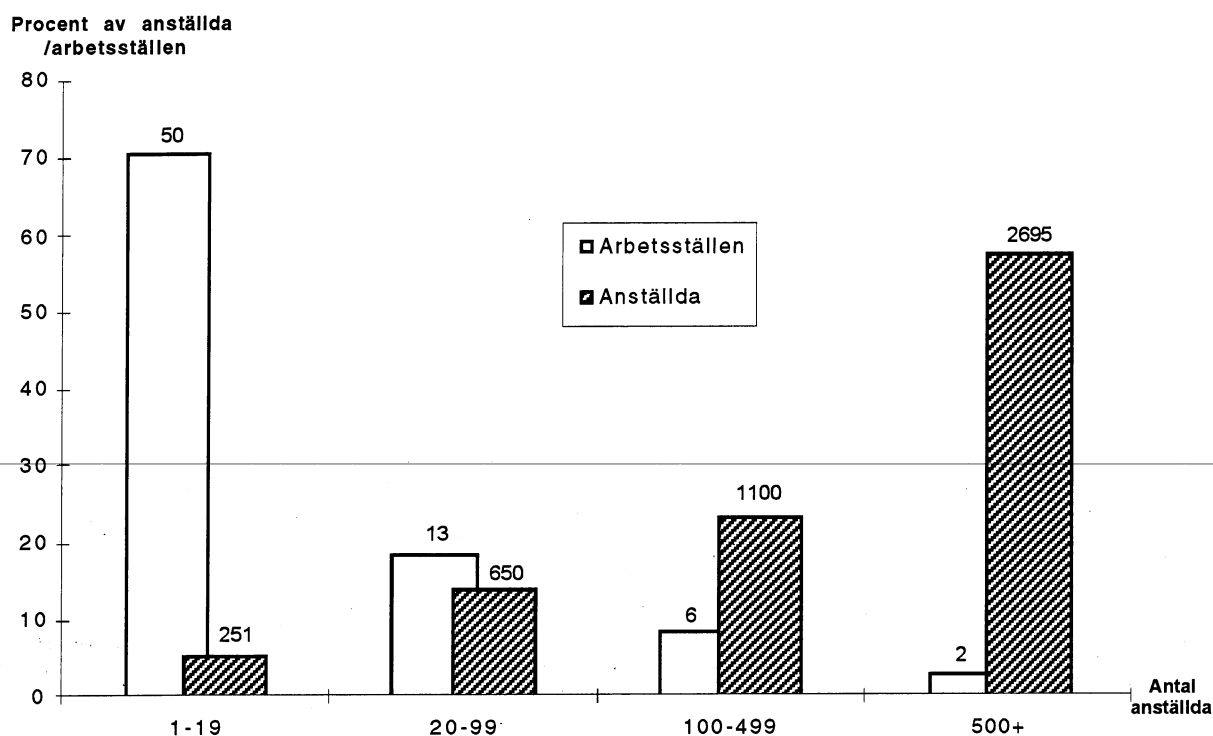
Figur 2.18. Antalet landstingsanställda åren 1986-1996.

Källa: Landstinget i Kalmar län

Av detta indikeras att den övriga arbetsmarknaden är splittrad på många tämligen små företag. Bland dessa finns ett litet antal medelstora företag som sysselsätter mellan 50 och 200 anställda. Det är främst tillverkande företag inom

svets- och plåtindustri eller verkstad som Elajo-gruppen, Be-Ge Industri AB och Press & Plåtindustri AB. Det finns också några få medelstora företag i denna grupp med helt skild verksamhet som Liljeholmens Stearinfabrik och OP Kuvert AB. Övriga företag är som regel små eller mycket små.

Den starka koncentrationen av Oskarshamns näringsliv till ett drygt tiotal företag med vardera 100 eller fler anställda framgår av nedanstående diagram (figur 2.19).



Figur 2.19. Fördelning av arbetsställen och arbetsplatser i Oskarshamns kommun. (Procent av antalet anställda respektive antalet arbetsställen)

Källa: SCB

I tabellen nedan har de största privata arbetsgivarna redovisats. Notera att antalet anställda är ungefärliga och härrör från Affärsdatas databas från år 1997.

Företag	Antal anst.	Verksamhetsområde
Scania AB	1660	Tillverkning av lastbilshytter
OKG AB	1050	Framställning av energi
Saft AB	490	Batteri- och ackumulatortillverkning
Samhall Dacke	170	
OP-kuvert	150	Tillverkning av kuvert
AB Figeholms Bruk	130	Tillverkning av kraftpapper och kraftpapp
AB Press & Plåtindustri	120	Tillverkning av delar och tillbehör till motorfordon och motorer
Elajo Mekanik AB	100	Tillverkning av metallstommar och delar
Smålandshamn AB	100	Stödtjänster till sjöfart samt hamnverksamhet
Oskarshamns Grovplåt AB	80	Tillverkn. av gruv-, berg-, brytnings- och byggmaskiner

Be-Ge Industri AB	80	Tillverkning av sittmöbler och säten
Liljeholmens Stearinfabriks AB	80	Tillverkning av stearinljus
Elajo Elinstallationer AB	70	Elinstallationer
AB Bohmans Fanerfabrik	65	Tillverkning av faner, kryssfananer och lamellträ
Be-Ge Bil i Oskarshamn AB	60	Handel med personbilar
AB Oskarshamns Plåtindustri	55	Tillverkning av delar och tillbehör till motorfordon och motorer
Oskarshamns Expressbyrå AB	55	Vägtransport av gods
Oskarshamns Ventilation & Byggnadsstål AB	45	Tillverkning av metallstommar och delar
Ge-We Sanering AB	45	Lokalvård
AB Pod	45	Batteri- och ackumulatortillverkning
Va d'eau i Oskarshamn AB	40	Lokalvård
Oskarshamns Konverterings AB	40	Tillverkning av pappers- och pappvaror
Oskarshamnsträffen AB	40	Livsmedelshandel
AB Oskarshamns Persienn & Markisfabrik OPM System	35	Tillverkning av metalltrådvaror
ADB Centrum Syd AB	35	Partihandel med kontorsmaskiner och kontorsutrustning
Harald Svenssons Måleriaffär AB	33	Måleriarbeten
Tebe Mönsterkort AB	33	Tillverkning av elektroniska komponenter
Byggnadsfirman Nils Persson AB	31	Byggentreprenör
Elajo Engineering AB	26	Bygg- och annan teknisk konsultverksamhet
Kvalitetsteknik Ndt AB	25	Bygg- och annan teknisk konsultverksamhet
Kalmar Läns Beställningscentral AB	20	Stödtjänster till landtransporter
Kristinebergs Livs AB	20	Livsmedelshandel
Plåtson i Oskarshamn AB	20	Takarbeten av plåt
U.L.E Data AB	20	Bygg- och annan teknisk konsultverksamhet

Tabell 2.2. De största företagen i kommunen (antal anställda)

Källa: Affärsdata 1997

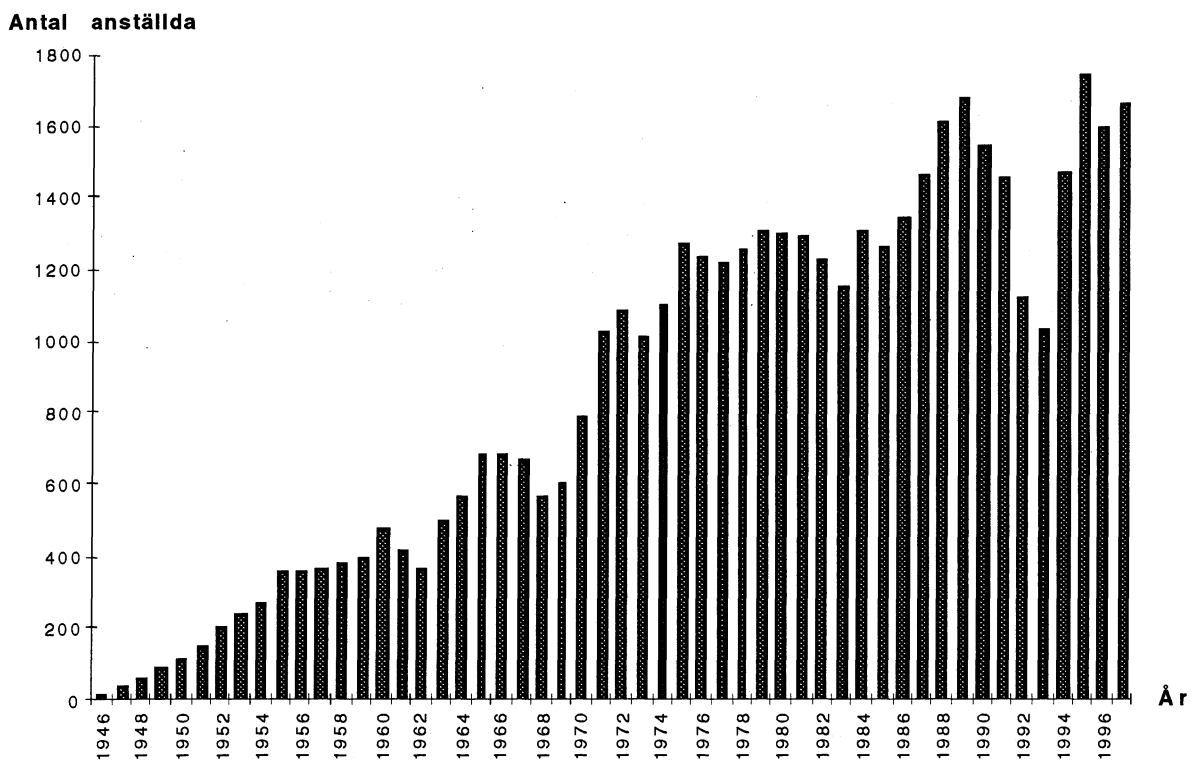
Tabellen talar sitt tydliga språk. När man diskuterar näringslivsutveckling i Oskarshamn begränsas perspektivet oftast till ett fåtal företag. Även i denna analys skall vi återkomma till de största företagen och deras betydelse för Oskarshamn. Givetvis har dessa storföretag en fundamental roll vad beträffar Oskarshamns framtid. Redan på denna punkt i utredningen står det emellertid klart att Oskarshamns framtid till minst lika stor del kommer att avgöras av det som i dag är en *bristvara* på orten; nämligen utvecklandet av en helt ny generation små och medelstora företag. Till denna senare fråga återkommer vi i slutsatsavsnittet.

Scania

Företaget Scania torde inte kräva någon närmare presentation. Möjligen kan det för den oinvidige vara värt att nämna att fabriken i Oskarshamn är en "komponenttillverkare" inom den totala lastbilstillverkningen. Låt vara att komponenten i sig – lastbilshytten – är mycket stor såväl vad gäller volym som

värde. Det är också en komplex produkt som både utgör en sammanhållen arbetsplats och ett hem för föraren mellan arbetspassen. Det är i sammanhanget viktigt att understryka att hytten i sig är en integrerad del av ett helt lastbilskoncept och att den som sådan "saknar egentligt marknadsvärde" utanför Scantias produktionssystem. Lastbilshytterna har med andra ord ingen egen marknad utom som en del av nybilsförsäljningen av lastbilar.

Scantias historia i Oskarshamn sträcker sig flera decennier tillbaka i tiden. Ända in på 1950-talet fanns det ett stort antal hyttillverkare i Sverige. Därefter skedde emellertid en mycket snabb strukturomvandling och år 1960 återstod enbart tre tillverkare. Av dessa återfanns en i Umeå – Nyströms Mekaniska – som alltmer hade börjat knytas till Volvosfären samt Be-Ge Industrier i Oskarshamn som på motsvarande sätt knöts allt närmare Scania-Vabis i Södertälje. Några år in på 1960-talet formaliserades dessa samarbeten varvid Volvo i slutet av år 1964 förvärvade Nyströms och Scania under år 1967 förvärvade Be-Ge Industrier. Därefter har utvecklingen av dessa två enheter på hundra mils avstånd från varandra varit så gott som parallell vad gäller sysselsättning, teknisk utveckling m m, med skillnaden att Oskarshamnsfabriken är något mindre än Umeåfabriken.



Figur 2.20. Antalet anställda vid hyttillverkningen i Oskarshamn. (Åren 1946-1967 anger antalet anställda hos den dåvarande ägaren Be-Ge Industrier. Åren därefter avser Scania)

Källa: Scania

Vid övertagandet hade Oskarshamnsfabriken ca 660 anställda. Efter en viss rationalisering, varvid personalstyrkan minskade med ca 100 anställda, inleddes en lång expansionsperiod. Inom loppet av några år ökade arbetsstyrkan

med närmare 500 personer och därefter med ytterligare ett par hundra för att vid mitten av 1970-talet stabiliseras på en nivå kring 1.250 anställda. Denna fördubbling av arbetsstyrkan skedde ungefär samtidigt som uppbyggnaden av OKG ägde rum. Det var också då – under första hälften av 1970-talet – som den kraftiga expansionen av svensk offentlig sektor, framför allt den kommunala, inleddes. Som vi redan har sett, satte detta sina tydliga spår i Oskarshamns befolkningsutveckling.

Beroendet av den förda svenska makroekonomiska politiken är mycket tydligt. De ekonomisk obalanserna i början av 1980-talet resulterade i en personalminskning på 150 personer; en minskning som snabbt återhämtades efter den svenska devalveringen hösten 1982. Under de goda år som därefter följde ökade personalstyrkan med drygt 500 personer varefter nästa svenska kostnads-kris började märkas. Fr o m 1989 rådde i det närmaste fritt fall i sysselsättningen. Inom loppet av något mer än tre år minskade Scania personalen i Oskarshamn med närmare 600 personer innan återigen nästa "devalvering" räddade läget under senhösten 1992. I dag svarar som redan framgått hyttfabriken för ungefär en åttondel av hela Oskarshamns arbetsmarknad.

Scanias betydelse för Oskarshamn är sannolikt mycket större än vad som framgår av denna enkla sysselsättningsstatistik. Genom sin storlek och sofistikerade produktion skapar Scania en industriell bas på orten vilket sätter sina spår i ett antal dimensioner. Ett exempel på detta är att Scania, som en följd av att hyttillverkningen är en synnerligen komplex process där tusentals delkomponenter sammanfogas till en stor komponent eller rättare sagt ett delsystem av lastbilen, lägger grunden för ett avancerat lokalt logistikkunnande. Varje lastbilshytt byggs utifrån individuella specifikationer och tillverkas under vissa exakta tidsperioder för att levereras på bestämda klockslag. Varje dag rullar ett stort antal lastbilar in resp ut från Scanias fabriksområde i Oskarshamn. Lagerhållningen är minimal.

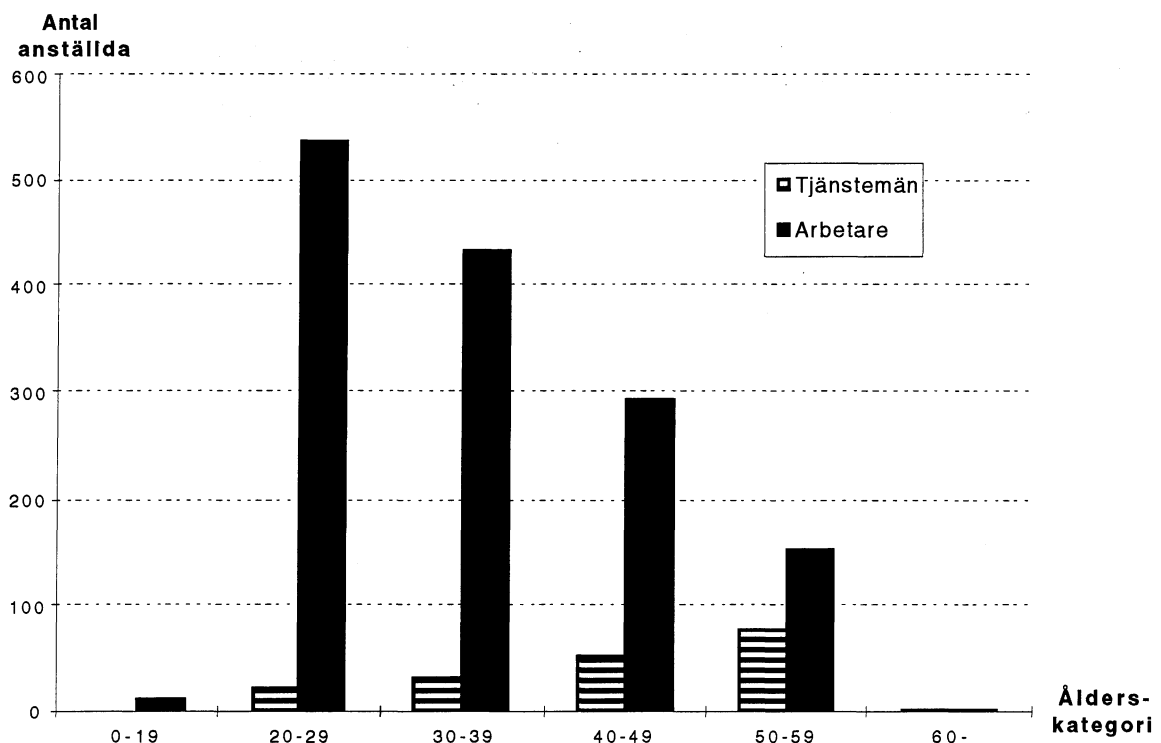
Studerar man detta materialflödessystem närmare kan man notera att 7.414 färdiga hytter levererades till Södertälje, 8.209 hytter levererades till Angers i Frankrike, 14.873 hytter levererades till Zwolle i Nederländerna samt ytterligare 1.477 hytter i nedmonterat tillstånd till övriga länder under år 1997. Sammanlagt innebär detta nästan 32.000 utlevererade hytter eller i snitt ungefär 800 hytter per arbetsvecka. Samtidigt levereras motsvarande materialmängder in till fabriken. Ca 39 procent av det inkommande varuvärdet levereras från annat land; företrädesvis från Europa. Det finns knappast någon annan verksamhet i Oskarshamn som ens kommer i närheten av detta synnerligen omfattande och komplexa transportsystem.

Scania representerar därmed en viktig nod i Oskarshamns internationella nätverk. Kontakterna med Europa är frekventa. Nederländerna och Frankrike vad avser utleveranserna och Tyskland (10 % av Scanias totala inleveransvärde), Storbritannien (9 %), Finland (6 %), Tjeckien (6 %), Nederländerna (3 %), Italien (2 %), Frankrike (2 %) samt Norge (2 %). Utan att ha gjort någon djupare analys av utvecklingen vågar vi dra slutsatsen att de internationella kontakterna blir allt intensivare över tiden. Med den utveckling som kan spåras i

näringslivet i allmänhet är det sannolikt även så att mönstret ändrar karaktär i så motto att antalet leverantörer och kontaktpunkter blir färre men samtidigt också att intensiteten i kontakterna blir djupare.

Några siffror över Scantias inköp lokalt och regionalt har dessvärre inte gått att få fram. Av andra uppgifter framgår emellertid att den alltmer specialiserade produktionen har medfört att underleverantörsnätet har blivit geografiskt mer vittförgrenat över tiden. I dag finns ingen större komponentleverantör till Scantias hyttillverkning i Oskarshamn eller ortens omedelbara närhet. Däremot finns ett stort antal serviceleverantörer i regionen liksom även bygg- och anläggningsentreprenörer, vilka i stor utsträckning är beroende av att Scania utvecklas väl. En grov skattning baserad på intervjuer och erfarenheter från liknande verksamhet indikerar att Scania, utöver sitt eget förädlingsvärde, kan beräknas tillföra den regionala ekonomin en verksamhetsvolym av i storleksordningen 200 - 300 miljoner kr per år i form av service, investeringar och underhåll. De direkta regionala spridningseffekterna kring Scania i Oskarshamn är därmed måttliga men torde ändå generera jobb för möjligen så mycket som 400 - 500 personer.

Scantias betydelse för Oskarshamn ligger således framför allt i att företaget skapar en direkt sysselsättning och att man genererar skattekraft i kommunen. Av de ca 1.650 anställda bor inte mindre än 1.260 (dvs 75 procent) i Oskarshamns kommun. Övrig anställd personal är inpendlare från Mönsterås (211 personer), Högsby (102), Kalmar (32), Hultsfred (23) samt Västervik (21). Därmed svarar Scania för drygt 17 procent av inpendlingen till kommunen.



Figur 2.21. Personalens åldersstruktur vid Scania i Oskarshamn

Källa: Scania

Scanias expansion under 1990-talet har givit företaget en mycket ung profil. Den största gruppen anställda är kollektivarbetare i åldersgruppen 20 - 29 år. Som framgår av diagrammet nedan finns nästan inga arbetare över 60 år. Inom tjänstemannagruppen är däremot ålderspyramiden den omvända med en stor grupp tjänstemän mellan 50 och 59 år. Inte heller bland tjänstemän finns några personer i åldern 60 år eller mer. En tolkning av ålderspyramiden är att Scania under de närmaste åren av åldersskäl kommer att ha liten efterfrågan på ny arbetskraft.

Avslutningsvis skall även arbetskraftens sammansättning beröras kort. Fabriken i Oskarshamn är en typisk produktionsenhet. Det innebär att andelen tjänstemän är förhållandevis liten eller knappt 12 procent. Förutom direkt produktionsledning och logistikfunktioner finns viss konstruktionskapacitet m m. Många mer administrativa funktioner som försäljning, PR, ekonomi och finans saknas däremot eller är svagt utbyggda. Dessa återfinns framför allt på koncernledningsnivå. Det innebär att Scania framför allt bidrar till att förstärka en "teknisk" profil på Oskarshamns arbetsmarknad och att den efterfrågan av personal som förekommer framför allt handlar om kollektivarbetare i yngre åldrar.

OKG

Oskarshamns Kraftverk (OKG) är lokaliserat ca 3 mil norr om Oskarshamn (strax norr om Figeholm) och ligger därmed helt avskilt från Oskarshamns samhälle. Kraftverket består av tre reaktorer O1, O2 resp O3. Kraftverket ligger på Simpevarpshalvön där också centrallagret för använt kärnbränsle, CLAB, finns placerat. På samma halvö ligger också Äspö-laboratoriet, vilket ger hela kärnkraftsklustret i Oskarshamn en sammanhållen och samtidigt väl avskild lokalisering. I direkt anslutning till kraftverket ligger också hamnen för M/S Sigyn och specialtransporterna av använt bränsle från övriga svenska kärnkraftverk. Det är enbart det nya inkapslingslaboratoriet, vilket placerats i hamnen i Oskarshamn, som bryter detta mönster av samlokaliserade enheter.

Sveriges kärnkraftshistoria är kort. Den första reaktorn vid OKG togs i bruk år 1972 och blev därmed Sveriges första kommersiella reaktor. O2:an togs i bruk två år senare och O3:an laddades sedan i slutet av 1984. Den tredje reaktorn blev därmed den sista att tas i drift i det svenska kärnkraftsprogrammet som det i dag ser ut. Hela denna gigantiska uppbyggnadsfas, som resulterade i att ca hälften av all Sveriges elkonsumention i dag produceras i de svenska kärnkrafts- verken, tog därmed enbart ca halvtannat decennium att genomföra. Detta om vi bortser från planerings- och förprojekteringstider.

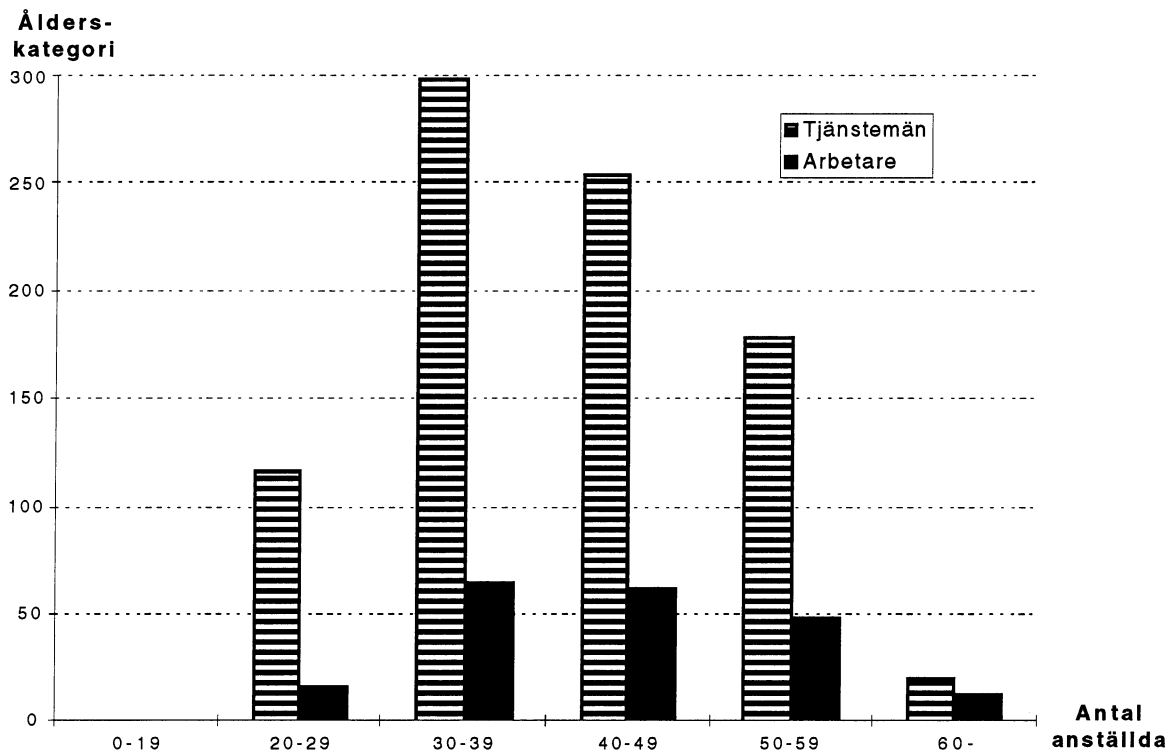
OKG:s integrering i det lokala näringslivet är svag. Detta handlar i mindre grad om den avsidens lokaliseringen utan mer om att anläggningens karaktär gör att det inte finns några lokala eller regionala underleverantörsbehov. En stor del av driften – vilken rent teoretiskt möjligen skulle kunna vara "outsourcad" – genomförs även i tämligen sluten egenregi till följd av säkerhetskrav. OKG blir

därför, i likhet med övriga kärnkraftverk, något av en solitär i det lokala och regionala näringslivet.

Helt slutet från den närmaste kommersiella omvärlden är dock inte OKG. Vid en genomgång visar det sig att OKG år 1997 genomförde upphandling av allhandla service för inte mindre än 104 miljoner kr i den norra länsdelen. Dessa inköp var av synnerligen skiftande karaktär från mer högteknologisk installationsservice till praktiska vardagssysslor som anlitande av skomakare och skorstensfejarmästare.

Låt oss göra ett antagande att den genomsnittliga årsomsättningen per anställd för den typ av service som OKG köper in ligger kring 400 - 500.000 kronor. Det innebär i så fall att OKG genom sina inköp sysselsätter ytterligare ca 200 - 250 personer i den norra länsdelen. Merparten av denna service hämtas från företag i Oskarshamns kommun. Till detta kommer sedan indirekta effekter genom det skatteunderlag som genereras lokalt/regionalt genom personalens löner och den konsumtion som personalen genererar i Oskarshamn med omnejd. Därutöver spelar OKG sannolikt en mycket stor roll för kultur- och föreningslivet i regionen. Ett drygt 60-tal föreningar ges ett visst stöd från OKG, vilket understryker den gamla bruksortskaraktären i Oskarshamn och näraliggande kommuner.

OKG:s primära betydelse för Oskarshamn står emellertid främst att finna i tillskapandet av ett stort antal direkta arbetstillfällen. Kraftverket – inklusive Äspö-laboratoriet och CLAB, vilka administreras genom SKB respektive OKG – sysselsätter i dag ca 1.072 personer. Av dessa tillhör 878 kategorin tjänstemän och 204 gruppen kollektivanställda, dvs dessa två yrkeskategorier är andelsmässigt i det närmaste spegelvända mot Scania.



Figur 2.22. Personalens åldersstruktur vid OKG.

Källa: OKG

Åldersmässigt har OKG en något äldre profil än Scania. Som framgår av diagrammet ovan är emellertid merparten av personalen i åldrarna 30 - 50 år, varför man knappast av åldersskäl kan förvänta sig någon mer omfattande draghjälp från OKG:s sida när det gäller att sätta fart på arbetsmarknaden under de närmaste åren. Till detta bidrar givetvis det faktum att det fortfarande drivs en debatt om kärnkraftens avveckling i landet. Det är också så att det även inom en processindustri som OKG finns betydande rationaliseringspotentialer i takt med att man byter ut gamla styrsystem och datorer mot nya varianter.

I likhet med Scania bor merparten av personalen i Oskarshamns kommun. Trots allt tal om en ökande pendling förefaller de flesta välja att bosätta sig i närheten av sin arbetsplats om så är möjligt. Av OKG:s förteckning över samtliga anställda kan vi notera att inte mindre än 897 personer (82 procent) bor i Oskarshamn. Av de återstående återfinns vi 71 hemmahörande i Mönsterås, 48 i Västervik, 24 i Kalmar, 21 i Högsby, 6 i Vimmerby och 3 i Hultsfred. Därutöver finns det några få långpendlare från Stockholmsregionen m fl orter. Av den totala inpendlingen till Oskarshamn svarar OKG för drygt 8 procent.

Merparten av såväl de kollektivanställda som tjänstemännen jobbar som driftspersonal. Utbildningsnivån är möjligen något lägre än vad man som utomstående i förstone kan förvänta sig. Flertalet anställda har en tämligen genomsnittlig utbildningsbakgrund. Fler än hälften av personalen (53 %) har grundskola eller högst tvåårigt gymnasium. Bilden av kärnkraftsindustrin som höggradigt akademisk bransch är därför något missvisande. Av OKG:s anställda

är det enbart 12 procent som har en akademisk kandidatexamen (motsv) eller högre.

Detta konstaterande om denna förhållandevis normala, eller jämfört med t ex läkemedelsindustrin t o m låga, utbildningsnivå är i sig inte av avgörande betydelse för OKG. Sett ur ett dynamiskt samhällsperspektiv måste emellertid konstateras att OKG endast måttligt bidrar till att skapa en efterfrågan och utkomstmöjligheter för välutbildade högskoleingenjörer m fl. I likhet med Scania finns det också en slagsida mot den mer tekniska driftssidan. Karaktären av verksamheten vid OKG och CLAB samt anläggningens karaktär av produktionsenhet gör att det inte finns några större behov av finansiell personal, ekonomipersonal, marknadsföringspersonal m fl mer administrativa funktioner.

Saft

Det tredje största företaget i Oskarshamn, Saft AB, har även det en koppling till energisektorn även om det i detta fall handlar om en helt annan typ av energi. Saft, som man nu vanligtvis kallar bolaget, bedriver tillverkning och försäljning av batterier och dess kringutrustning. Bolaget, som numera är franskägt (Alcatel Alsthom-koncernen) har ett historiskt förflutet i Oskarshamn som det i Sverige möjligen fortfarande mer välkända Nife Jungner. Saft utgör i dag en minikoncern i den stora koncernen med dotterbolag i Mexico och Nederländerna. I Sverige bedrivs verksamhet i Oskarshamn samt Sollentuna och Malmö. På de senare orterna är det framför allt fråga om försäljning. Även Saft tillhör kategorin traditionella bolag som befinner sig på en mogen marknad och där konkurrensen hårdnar internationellt. Detta medför att man ständigt ser över sin produktion och söker rationalisera tillverkningen. Saft är inget undantag i detta avseende. Trots att lönsamheten är mycket god, görs stora insatser för att ytterligare höja densamma och för att höja konkurrenskraften. Som en följd härav minskar personalen successivt. För närvarande (våren 1998) ligger ett varsel på 70 personer vilket skulle reducera arbetsstyrkan till ca 400 om varslet realiserar.

Även Saft är något av en solitär i den lokala/regionala näringslivsstrukturen. Det lokala/regionala nätverket av underleverantörer eller andra samverkande bolag är mycket glest och inskränker sig i likhet med de två största företagen till att handla om viss service. Trots den starka historiska förankringen i Oskarshamn förefaller kunnandet på batteriområdet inte ha givit upphov till några spridningseffekter i form av nya bolag med likartad produktionsinriktning eller med andra kopplingar till batteriområdet. Detta med undantag av Ni-Me Hybrid AB, ett litet företag (18 anställda) som utvecklar och tillverkar nickelmetall-hybridbatterier och som har sin hemvist i grannkommunen Mönsterås.

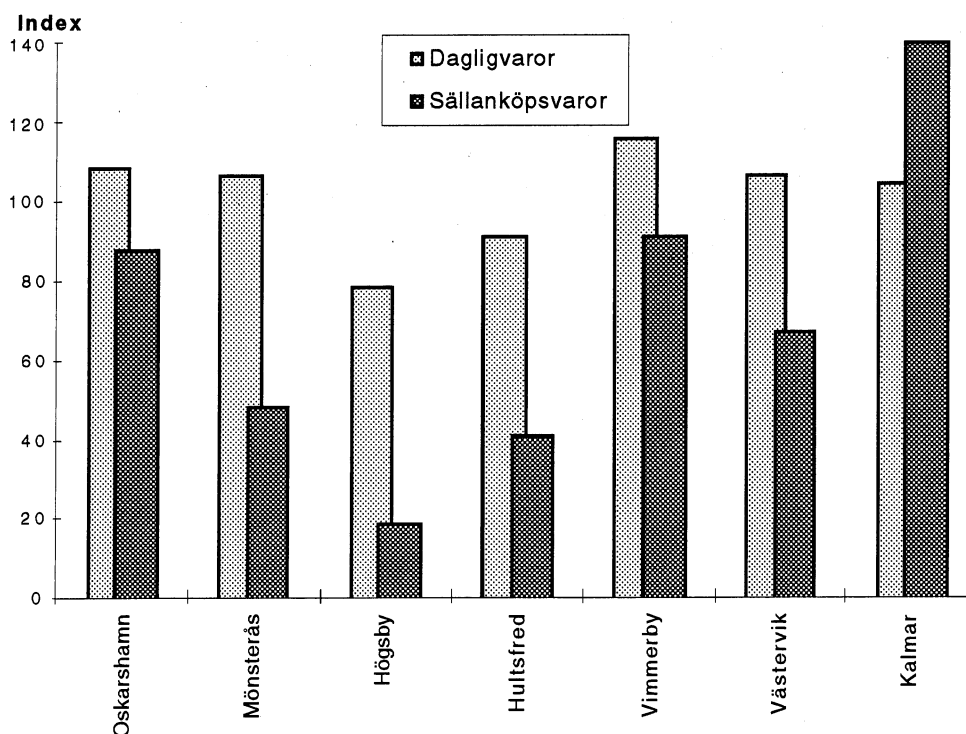
Handeln i kommunen

Som redan har framgått är handeln och servicesektorn sysselsättningsmässigt förhållandevis liten i Oskarshamn. Det är därför något överraskande att daglig-

varuhandeln i Oskarshamns kommun visar ett visst "överskott" jämfört med det egna försäljningsunderlaget och räknat med utgångspunkt ifrån hur mycket en normal-medborgare konsumerar. Eller uttryckt med andra ord: Räknat utifrån hur mycket invånare i en kommun brukar handla för, är försäljningen i Oskarshamns butiker och varuhus ovanligt stor.

En tolkning av detta något kryptiska konstaterande är att medborgarna i grannkommunerna pendlar in till Oskarshamn för att handla. Dessutom kan det vara ett tecken på att turisterna i Oskarshamn tenderar att handla mer än turister "brukar handla". Det senare är sannolikt mer osäkert eftersom Oskarshamn har en förhållandevis svagt utvecklad turism; i synnerhet om jämförelse görs med andra näraliggande kommuner.

En överblick över utvecklingen de senaste två åren visar under alla omständigheter att försäljningen har ökat. En naturlig orsak till detta är förmodligen kommunens ställning som pendlingsort när det gäller arbetstillfällena för många av de kringliggande kommunernas invånare. Oskarshamns köpmän lägger förmodligen beslag på en hel del av det köpkraftsunderskott i förhållande till försäljningsunderlaget, som handlarna redovisar i Högsby och Hultsfred.



Figur 2.23. Handeln i Kalmar län och de norra länskommunerna.

Källa: Handelns Planinstitut, 1997

Precis som i de övriga kommunerna i Norra länsdelen föredrar många hushåll att resa de 7 milen ner till Kalmar för att handla kläder, möbler, vitvaror o dyl. Oskarshamns kommun har dock i jämförelse med de övriga norra kommu-

nera en betydligt högre andel av den egna handeln av sällanköpsvaror samt sannolikt också en viss del av denna handel från grannkommunerna.

Utlokaliseringen av ICA Kvantum från centrum till det gamla folkparksområdet utanför staden, ledde till en debatt i kommunen om hur handeln i centrum skulle påverkas. Under vissa protester från grupper av invånarna i kommunen fick Kvantum för två år sedan tillstånd att bygga upp den nya butiksanläggningen. Försäljningen går i dag över förväntan. Många kommuninvånare uppskattar utbudet och möjligheten till parkering i anslutning till butiken. Utan att några större undersökningar har utförts kan det antas att den nya Kvantumbutiken tagit en stor del av dagligvaruhandeln och att dagligvarubutiker i centrum förlorat en del av sitt underlag.

Känslan bland flera av de intervjuade är att kommunen, i relation till sin storlek, har ett stort utbud av varor. Det finns dock en viss oro för att centrum på sikt kommer att få ett mer enahanda utbud. Det framhålls att det i dag står allt för många lokaler tomma i centrumkärnan vilket ger ett negativt intryck för konsumenterna. Som det ser ut i dag finns ett antal större och mindre fastighetsägare i centrum. Detta försvårar analyser av det totala antalet uthyrda ytor. En av de större är det kommunala fastighetsbolaget Byggebo i Oskarshamn AB. Bland de mindre fastighetsägarna finns ett antal privatpersoner. Byggebo upplever i dag inte några större svårigheter med att hyra ut affärslokaler inne i centrum. De lokaler i beståndet som i dag står tomma kommer med stor sannolikhet att kunna hyras ut inom kort.

2.5 Kommunens ekonomi och verksamhet

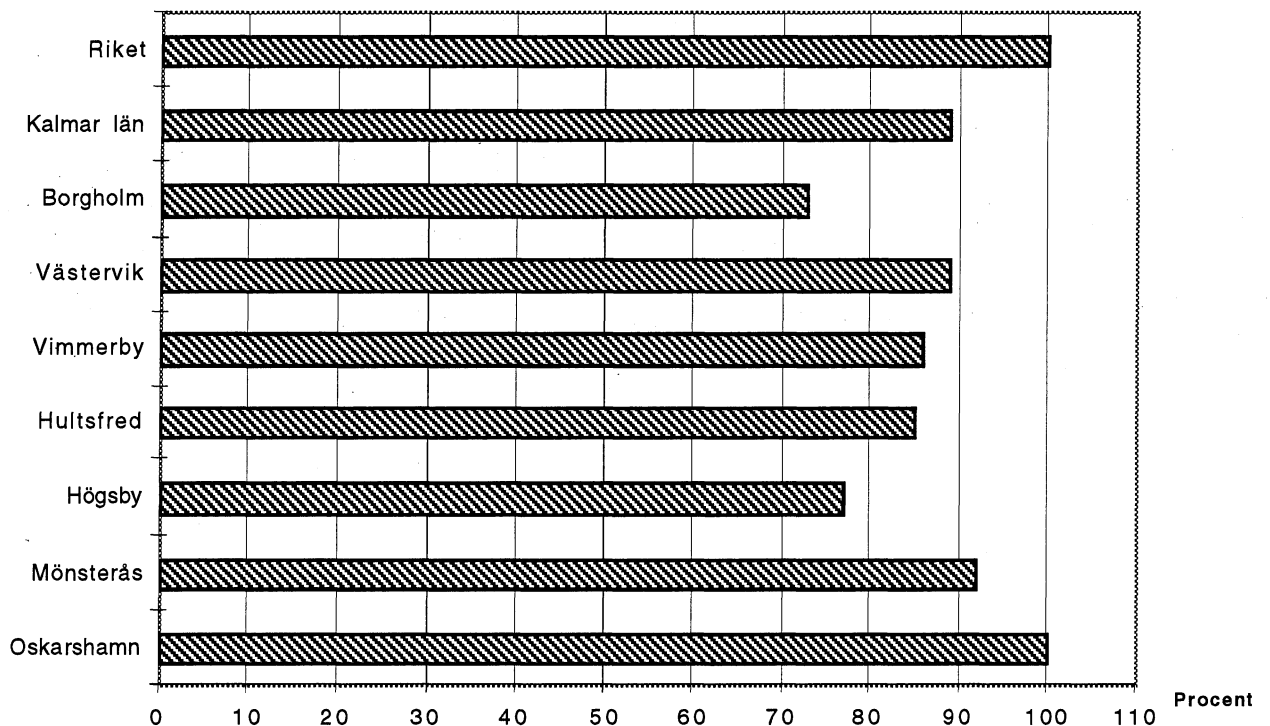
Den ekonomiska situationen för de svenska kommunerna har under de senaste åren kraftigt påverkats av yttre omständigheter som stigande arbetslöshet och minskande statliga bidrag till hushållen. I takt med att utsatta grupper i samhället fått sin ekonomi försämrad har också de kommunala kostnaderna för socialbidrag och andra individ- och familjeomsorgsaktiviteter ökat. Staten och landstingen har därutöver successivt ökat de kommunala åtagandena genom att flytta över ansvaret för äldreomsorg, skola m m till kommunerna.

Framför allt är det dock stagnationen på arbetsmarknaden och en minskande befolkning som snabbt skapar stora hål i många kommuners ekonomi. Skatteintäkterna har i många fall sjunkit medan de fasta kostnaderna har funnits kvar eller t o m ökat.

De ökade flyttströmmarna från glesbygden till storstadsregionerna ställer många kommuner inför avgörande frågor gällande den framtida utvecklingen. Under år 1997 var omflyttningen i landet stor. Befolkningen minskade i inte mindre än 191 av Sveriges 288 kommuner. De stora vinnarna är storstadsregionerna samt universitets- och högskoleorterna. Endast fem av landets 23 län ökade sin befolkning. Dessa var Stockholms, Uppsala, Göteborgs och Bohus, Skåne och Hallands län.

När befolkningsunderlaget minskar resulterar det också i minskade behov av kommunal service. Befolkningsminskningarna i många svenska kommuner utgör således ett hot för det framtida serviceutbudet. I flyttströmmarnas fotspår har många kommuner fått se antalet outhyrda lägenheter öka kraftigt i de kommunala bostadsbolagen. I vissa kommuner har utvecklingen i det egna bostadsbolaget under de senaste åren satt hela den kommunala ekonomin i gungning.

En annan faktor med stark påverkan på den kommunala ekonomin är den lokala skattekraften. Ett sätt att jämföra skattekraften för en plats med en annan är att indexera antalet skattekrönor per invånare med riket som bas. Figuren nedan visar att skattekraften i Kalmar län utgör endast ca 89 procent av rikets. Det visar sig vid en jämförelse mellan kommunerna att Oskarshamns kommun har den starkaste skattekraften i den norra länsdelen. Detta gäller också vid en jämförelse med resterande del av länet. En förklaring till detta är den höga förvärvsfrekvensen i kommunen. En annan förklaring kan vara ett förhållandevis högt löneläge hos de största arbetsgivarna Scania och OKG.

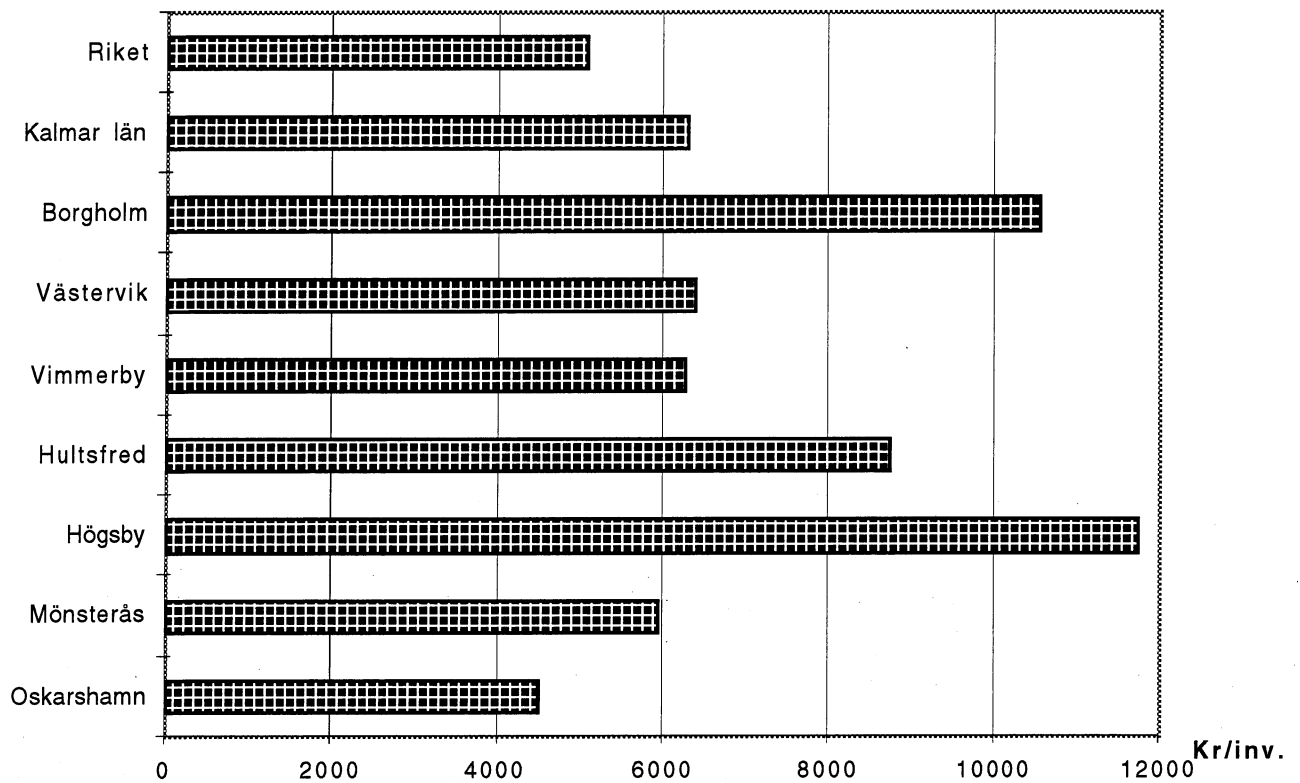


Figur 2.24. Skattekraften i kommunerna i den norra länsdelen i Kalmar län år 1996. (Index, riket=100)

Källa: SCB

Statliga bidrag

Ett annat sätt att spegla styrkan i den kommunala ekonomin är att analysera mängden statliga bidrag per invånare. Figuren nedan ger en bild av hur situationen ser ut i den norra länsdelen, Kalmar län och riket.



Figur 2.25. Statsbidrag m m i kronor per invånare år 1996

Källa: SCB

Som framgår av figuren har Oskarshamn den lägsta nivån på statsbidragen i länsdelen. Nivån för Oskarshamns kommun ligger också under rikets genomsnitt. I detta avseende kan Oskarshamn inte av någon hävdas vara en "tärande" kommun i ekonomiskt hänseende.

Den kommunala verksamheten

Nettokostnaden för kommunens verksamhet uppgick under år 1996 till ca 23.000 kronor per invånare vilket är i nivå med genomsnittet för länet. Genomsnittligt i riket ligger nettokostnaderna ca 1.000 kronor högre. Nettokostnaderna ger endast överskådlig information om kostnadsbilden i kommunen. Vid en jämförelse mellan kommuner kan det i många fall vara intressantare att gå in på enskilda kostnadsposter. I dessa fall bör man dock vara uppmärksam på att direkta jämförelser kan vara vanskliga då vissa poster hanteras tämligen olika i olika kommuner.

En märkbar kostnad för medborgarna är de avgifter som betalas för kommunala affärsverksamheter som el, fjärrvärme, VA, sophämtning och bostäder m m. Ser man till den affärsmässiga verksamhetens totala kostnader utslaget per invånare uppgick den till 2.583 kronor under år 1996. Denna siffra ligger något under länets genomsnitt på 2.860 kronor per invånare. Lägst i länet ligger Emmaboda och Kalmar och högst ligger Mönsterås.

Andra stora kostnadsposter i den kommunala verksamheten är vård, omsorg och skola. I tabellen nedan har en jämförelse gjorts mellan Oskarshamn, referenskommunerna i Norra länsdelen samt länet och riket.

	Arbets- marknads- åtgärder (netto)	Grundskola	Gymnasie- skola	Barnomsorg	Äldre- omsorg	Individ o. familje- omsorg
Oskarshamn	377	5.115	2.439	3.736	8.113	1.978
Norra länsdelen	345	5.822	2.582	3.469	8.459	1.381
Länet	336	5.677	2.535	3.719	8.292	1.460
Riket (ovägt medelvärde)	354	5.999	2.479	3.765	7.819	1.655

Tabell 2.3: Några av de större kostnadsposterna i den kommunala verksamheten 1996. (Kr per invånare)

Källa: Vad kostar verksamheten i Din kommun? Bokslut 1996. Svenska Kommunförbundet.

Det visar sig att kommunen inom de viktiga områdena skola, barnomsorg och vård av äldre och funktionshindrade, har en förhållandevis låg kostnadsnivå. Vad gäller arbetsmarknadsåtgärderna ger nettovärdena en delvis missvisande bild. Bruttokostnaderna ligger i Oskarshamns kommun betydligt lägre än i de flesta övriga kommuner i länsdelen. Det faktum att nettokostnaderna är något högre beror på att Oskarshamn till skillnad från många andra kommuner har finansierat en större del av åtgärderna via den egna budgeten och inte med statliga medel.

Vad gäller individ- och familjeomsorgen har kommunen däremot en betydligt högre kostnad än övriga kommuner i länet. Kostnaderna för denna verksamhet har stigit i takt med att den ekonomiska situationen för hushållen har försämrats till följd av sänkta bidragsnivåer och arbetslöshetsersättningar. Socialbidragsberoendet ökar på grund av arbetslösheten och tidsperioden för beroendet blir längre. Detta är dock ingen ny företeelse i Oskarshamn. Kostnaden har under de senaste åren legat högre än genomsnittet i länet.

Kostnader för den kommunala verksamheten är inte uteslutande av ondo så länge de resulterar i god service för kommunens invånare. I Svenska Kommunförbundets publikation "Vad kostar verksamheten i Din kommun? Bokslut 1996" har man indexerat servicenivån i alla svenska kommuner med genomsnittet för riket som bas. Varje kommunalt verksamhetsområde har indexerats utifrån huvudsakligen kvantitativa mått och anger hur stor del av målgruppen som utnyttjar servicen. För kommunala verksamheter som sak-

nar sådan statistik har nivån mätts i form av kronor per invånare. Därefter har indextalen för varje verksamhetsområde vägts samman för att få fram den totala utbudsnivån i kommunen.

Oskarshamn	104,0
Referenskommuner	97,5
Länet	97,6
Riket	100,0

Tabell 2.4: Utbudsnivån i kommunal service. (Index)

Källa: Vad kostar verksamheten i Din kommun? Bokslut 1996. Svenska Kommunförbundet.

Oskarshamn kan enligt denna beräkning erbjuda en synnerligen god service till sina invånare. I jämförelse med referenskommunerna i Norra länsdelen har kommunen en betydligt bättre utbudsnivå. Totalt sett har kommunen den näst högsta utbudsnivån efter Mönsterås som hade en något högre nivå på 104,3. Som jämförelse kan även Kalmar kommun nämnas som placerade sig som tredje högsta i länet med en utbudsnivå på 103,2. Högst utbudsnivå i Sverige hade enligt denna sammanställning Malå kommun i Västerbottens län. Där uppgick utbudsnivån under år 1996 till index 121,7.

2.6 Geografiskt läge och infrastruktur

Sveriges baksida

Vad som är bra respektive dåligt när det gäller geografiska lägen kan aldrig avgöras utifrån objektiva kriterier. Denna sanning gäller såväl i det lilla som i det stora perspektivet. Vissa butikskedjor som IKEA, H & M, McDonald's har när det gäller affärer utvecklat mycket tydliga – och framgångsrika – lokaliseringskoncept för att profilera sig och vinna marknadsandelar. Andra har försökt kopiera dessa framgångsexempel men misslyckats. När det gäller städer och orter är det ungefär lika svårt att uttala sig kategoriskt om geografiska lägen. Trots detta myntas snabbt begrepp som "Östersjöns mötesplats" utifrån en till synes väl genomtänkt kartbokslogik.

I Oskarshamns fall är det geografiska läget objektivt sett utomordentligt bra. Oskarshamn ligger på sätt och vis "mitt i Sverige". Oskarshamn har lika långt avstånd – drygt 30 mil – till var och en av Sveriges tre största städer Stockholm, Göteborg respektive Malmö. Samtliga dessa stora konsumtionsmarknader nås med bil inom ca fyra timmar. Omvänt är avståndet för t ex turister från dessa orter inte längre till Oskarshamn än vad det är till Sälen för en Stockholmare under vintersportlovet. Väl att märka är då att Sälen räknas som ett närturismmål i dessa sammanhang.

Geografiskt läge och avstånd handlar således mer om psykologi och synlighet än om några fysiska mått. Smålandskusten liksom hela sydöstra Sverige har av olika anledningar kommit att hamna i någon form av bakvatten. De stora

kommunikationsstråken har dragits långt västerut sett med en Oskarshamnsbos ögon. Det är välkänt att Göteborgarna ofta skämtar om att de befinner sig på Sveriges framsida. I flera avseenden har de rätt. Befolkningsmässigt håller Sverige på att få en slagsida med stark tillväxt på västkusten från Göteborg och söderut samt i Stor-Stockholmsområdet medan övriga Sverige befinner sig på reträtt. Det finns dock ingen fysisk geografisk anledning till att det även fortsättningsvis skall behöva fortsätta i samma mönster. Oskarshamns läge handlar därför mer om synlighet än om avstånd i kilometer.

Svaga kommunikationer

Vid flera intervjuer togs frågan om Oskarshamns, av invånarna själva, påstått dåliga kommunikationer upp. I de flesta fall var det dock mer utifrån ett personligt upplevelseperspektiv än utifrån reella svårigheter att bedriva affärsverksamhet. Framför allt gällde det också persontransporterna medan godstrafiken anses flyta tämligen bra. Mest kritik framfördes mot *vägnätet*. Generellt kan i detta avseende konstateras att E20 i nord-sydgående riktning håller hög standard. Däremot finns betydande brister – som så ofta annars i Sverige – i de tvärgående länkarna. I Oskarshamns fall gäller det vägarna mot Växjö och, framför allt, Jönköping.

I det senare fallet förekommer ofta långa bilköer. Detta gäller inte minst under sommarhalvåret då Oskarshamn fungerar som en port mot Gotland. Före och efter färjeanlöp skapas lätt köer på de kurviga vägarna med frekventa olycksincidenter. Det är också till vägen över Jönköping som merparten av Scantias godsflöden är koncentrerade.

Även *tågtrafiken* anses överlag vara otillfredsställande. I detta fall är det framför allt de begränsade möjligheter som föreligger att åka snabbt och bekvämt till och från Stockholm. Fler intervjupersoner uttryckte det som att det skulle vara en dröm att få en rejäl upprustning av banan till Linköping via Hultsfred. Med X2000 bör det i framtiden vara möjligt att nå huvudstaden på ca 3,5 timmar. Därigenom skulle i så fall Oskarshamn få ett tidsavstånd till Stockholm som är i paritet med Göteborg och Sundsvall.

Vad slutligen gäller *flyget* förefaller det som om diskussionen har avstannat efter den svåra Oskarshamnsolyckan i slutet av 1980-talet. Oskarshamns flygplats har i dag tre dagliga turer (utom helger) i vardera riktningen till Stockholm/Arlanda. Med detta når man sedan det övriga inrikes- och utrikesnätet och kan, om så önskas, nå mycket avlägsna platser som Arvidsjaur för en tur- och returresa över dagen. Priserna är dock avskräckande höga. Inte heller denna nackdel är emellertid specifik för Oskarshamn utan gäller för resande i Sverige som helhet. Framför allt blir dock priserna i det närmaste prohibitiva om man som resenär tvingas göra en kombinationsresa där olika regionalbolag är inblandade.

Som flygresenär till och från Oskarshamn har man även möjlighet att resa via Kalmar. Från Kalmar flygplats, som ligger på endast ca 7 mils avstånd från

Oskarshamn, har man sex dagliga avgångar i vardera riktningen till Stockholm. Från Kalmar når man även Köpenhamn i matartrafik med tre turer i vardera riktningen varje vardag.

Utifrån den genomgång vi har gjort och de intervjuer vi har fått kan slutsatsen dras att vissa förbättringar kommunikationsmässigt är angelägna. Läget är emellertid knappast så allvarligt när det gäller kommunikationsförutsättningar avseende både gods och människor att Oskarshamns framtid står och faller med någon enstaka infrastrukturinvestering.

Hamnen

Döderhultsvik var en bra och skyddad hamn som gav naturliga förutsättningar för sjöfart. Den småländska träråvaran krävde tillgång till bra utskeppningsmöjligheter och det var med den utgångspunkten som köpmän på orten såg sina utkomstmöjligheter bli fler och större. Det var också detta som var den ursprungliga orsaken till att köpingen växte och att statsmakterna fick upp ögonen för ortens betydelse. När Oskar I gav den gamla köpingen sitt nuvarande namn och stadsrättigheter var det mycket en bekräftelse på att Oskarshamn var en viktig hamn i regionen.

Konkurrens fanns då som nu med många andra hamnar men allt eftersom växte Oskarshamn till att bli den kanske allra viktigaste hamnen på Smålandskusten. Läget var bra och inseglingsmöjligheterna goda för de allt större båtar som började befrakta Östersjön och världshaven. Under efterkrigstiden har Oskarshamn lyckats positionera sig som den största hamnen i regionen. Kommunen har också bolagiserat verksamheten och genom samarbetet med Västervik har även denna kommuns hamnar "fusionerats" med hamnen i Oskarshamn.

Verksamheten bedrivs under namnet Smålandshamnar AB. I detta bolag är Oskarshamns kommun majoritetsägare. Bolaget är uppbyggt så att respektive kommun är ägare till de fasta hamnanläggningarna, medan bolaget äger de maskiner och den utrustning som behövs i det dagliga arbetet. Bolaget driver verksamheten på entreprenad för de båda kommunerna.

Smålandshamnar har ett mycket brett verksamhetsområde. Olja, träprodukter, styckegods liksom färjetrafik finns på repertoaren. Den största enskilda "produkten" utgörs av Gotlandstrafiken, för vilken Oskarshamn utgör en vital nod. Hälften av alla godstransporter till och från Gotland går över Oskarshamn. Totalt hanterades 1,2 miljoner ton gods under år 1996, vilket gör Smålandshamnar till en relativt stor Östersjöhamn även med nationella mått mätt (eller ca en femtedel av Stockholms storlek). Den tidigare expansionen har emellertid stagnerat och under senare år har även en viss minskning skett. Bolaget gick under år 1997 med en viss förlust för första gången.

Smålandshamnars framtid innehåller både ljusa och mörka sidor. Till hotbilderna hör att verksamheten är spridd på tre hamnar vilka samtliga har ett

svagt lokalt fraktunderlag. I Oskarshamns fall har ortens största företag i praktiken inget behov av hamnen. Scantias transporter går företrädesvis på lastbil och OKG har sin egen hamn. Oljeimporten minskar. Gotlandstrafiken är en ständig oroshärd och beroende av rikspolitiska inspel och subventioner. Till detta kommer att det finns klara tendenser att konkurrensen ökar vad gäller utskieppningen av den småländska träråvaran. I och med att Södra Skogsägarna investerar i ett nytt sågverk i Mönsterås kommer denna hamn att bli kraftigt specialiserad mot träområdet.

Mot alla dessa hotbilder står det faktum att hamnen i Oskarshamn redan är starkt utbyggd och att Smålandshamn AB opererar på ett professionellt sätt utan vare sig statliga eller kommunala subventioner. I och med detta har man ett försteg på marknaden. Dessutom är hamnen rent seglationsmässigt mycket attraktiv med en kort inseglingränna och i övrigt bra läge. Framför allt bör Oskarshamns centrala läge vad gäller öst-västhandeln, och då inte minst sett i perspektivet Göteborg-Borås-Jönköping och österut mot Lettland och övriga Östeuropa, vara ett mycket intressant utvecklingsalternativ.

Den omgivande regionala näringslivsmiljön

Fokus för denna omvärldsanalys är Oskarshamns kommun. Även om denna är förhållandevis stor kan inte bortses från att den närmaste omgivande regionen också är av stort intresse för att bedöma framtidsförutsättningarna. Vi har tidigare motiverat vårt val av att använda norra Kalmar län och de sju samverkanskommunerna som referensområde för analysen.

Den bild av den närmaste omgivningen som tonar fram ger knappast någon entydigt positiv bild av Oskarshamns förutsättningar. Högsby var den kommun som minskade mest befolkningsmässigt i hela landet under år 1997 eller med hela 3,0 procent! Även Hultsfred (- 2,7 procent), Borgholm (- 1,8 procent), Vimmerby (- 0,9 procent) och Västervik (- 0,9 procent) minskade sin befolkning kraftigt i en redan sedan tidigare kontrakterande region. Det finns med andra ord en stor risk för att Oskarshamn kommer, med ett amerikanskt talesätt, att hamna "in the middle of nowhere".

Att denna risk är betydande framgår redan vid en översiktlig analys av näringslivet i de omgivande kommunerna. Den industriella basen, och då även inkluderande service- och tjänstesektor, är överlag svag. Förutom verkstadsindustrin och den energi- och energitekniska sektorn i Oskarshamn saknas i allt väsentligt å ena sidan stabila och utvecklingsbara företag och å andra sidan ett sprudlande och dynamiskt nyföretagande i regionen. Den träbaserade industri som finns i regionen är, med undantag av Södras massafabrik i Mönsterås, i dagsläget tämligen fragmenterad, liten och företagsekonomiskt svag. Undantag finns givetvis, men helhetsbilden indikerar att det saknas tillräckligt många aktörer för att skapa vitalitet i ekonomin.

Den genomgång vi har gjort ger vid handen att det finns knappt 100 "utvecklingsbara" företag i Mönsterås, Högsby och Oskarshamn kommuner. Flertalet

av dessa finns i Oskarshamn. Med utvecklingsbar avser vi därmed att företaget ifråga skall tillverka och försälja en produkt som har goda förutsättningar att finna avsalumarknader utanför regionen. Bland sådana spännande företag märks Moteco AB i Ruda eller Antel Sweden i Ålem. Opti Use EMS AB i Oskarshamn är ytterligare ett sådant företag som verkar inom en dynamisk och expansiv bransch. För att regionen som sådan skall lyftas ekonomiskt krävs rimligtvis att något eller några av dessa företag skall komma in i en starkt expansiv period.

I övrigt kännetecknas regionen som helhet av ett helt dominerande inslag av traditionella branscher och företag. En av de mer dynamiska orterna förefaller Blomstermåla att vara med en omfattande struktur av småföretag. Andra orter har mer karaktären av enföretagsorter alternativt domineras mycket starkt av en näring.

Vad som nu sagts om stelheter i näringslivsstrukturen skall inte tolkas som att det är omöjligt att skapa tillväxt i en traditionell bransch som sågverk, textiltillverkning eller mekanisk verkstad. Däremot är kraven så mycket högre i dessa branscher där det redan finns etablerade konkurrenter och där totalefterfrågan är stabil eller i vissa fall nedåtgående. I Oskarshamns fall gäller det således att, tillsammans med övriga kommuner, göra en kraftsamling för att utveckla och bredda företagsbeståndet av utvecklingsbara småföretag. Det är möjligt att det Företagscenter i Oskarshamn, som bildats av näringsliv och kommunen, kan bli det starka forum för utvecklingsfrågor som tidigare har saknats.

2.7 Slutsatser om Oskarshamn i nuläget

Genomgången av Oskarshamns kommun, dess läge och näringsliv pekar både på starka och svaga sidor. Låt oss sammanfatta dessa i tio punkter. Redovisningen sker i löpande ordning utifrån hur frågeställningarna dykt upp under utredningsarbetet och utan någon rangordning av respektive iakttagelses vikt.

(i) Oskarshamn har under de senaste tjugo åren fått uppleva *en gradvis tillbakagång med sjunkande befolkningstal*. Denna långa nedgångsperiod avslöste en mycket turbulent period från mitten av 1960-talet till mitten av 1970-talet, då Oskarshamn "ömsade skinn" och vände en krisartad och snabb nedgång till en mycket kraftig uppgång i arbetstillfällen och befolkning. Uppgången förklaras av tre händelser: Lokaliseringen av OKG till Simpevarps-halvön, Scania's övertagande av Be-Ge Karosserifabrik samt utbyggnaden av den kommunala sektorn. Samtliga dessa tre händelser är exogena sett ur ett Oskarshamnsperspektiv; dvs de beslut som skapade tillväxten togs alla i regering, styrelser och myndigheter utanför Oskarshamn.

(ii) Oskarshamn har *skött sin ekonomi på ett bra sätt*. Kommunens finanser är förhållandevis starka trots många år av sjunkande befolkningsunderlag och en relativt sett allt svagare skattekraft. I jämförelse med övriga Kalmar län har Oskarshamn en hög bruttoregionalprodukt och fortfarande en hög skatte-

kraft. Oskarshamn har under de senaste decennierna utvecklats till att bli ett regionalt centrum på norra Smålandskusten, vilket i dag har en hög nettoinpendling både vad gäller arbetskraft och handel.

(iii) Det faktum att Oskarshamn har utvecklats till att *bli ett nav i en tillbakagående (gles)bygd*, kan till stor del tillskrivas utvecklingen hos ett litet antal stora arbetsgivare i kommunen och att den kommunala politiken skötts på ett bra sätt. Oskarshamn har så att säga "anpassat mun efter matsäcken" utan att ta några stora ekonomiska risker. Till en del kan emellertid den styrka som vi nu definierat för Oskarshamn vara skenbar och relativ. Styrkan hos Oskarshamn kan således vara en spegling av att omgivande kommuner har ett synnerligen besvärligt läge med mycket kraftig tillbakagång i befolkningen. Östra Småland har i flera avseenden ur regionalpolitisk synvinkel lika stora problem som delar av Bergslagen och Norrlands inland. I rapporten har vi formulerat detta som att Oskarshamn inte kan påräkna någon regional draghjälp utan riskerar att hamna "in the middle of nowhere".

(iv) Till Oskarshamns tydliga svagheter måste *utbildningssituationen* räknas. Oskarshamn har en markant lägre andel av befolkningen som har fullständig (minst 3 år) gymnasieutbildning eller högskoleutbildning än riket. Utbildningsnivån är också lägre än genomsnittet för Kalmar län. Nu genomförs ökade satsningar på utbildningens område i kommunen. Detta är emellertid ett mycket långsiktigt arbete, vilket dessutom försvåras av att arbetsmarknaden som den i dag ser ut, inte efterfrågar högutbildad arbetskraft i någon större omfattning. Det gäller också de större arbetsgivarna som har karaktären av tämligen renodlade produktionsenheter. Ett huvudproblem för kommunen är således att samtidigt bredda den lokala arbetsmarknaden som att satsningar genomförs på utbildningsområdet.

(v) Till Oskarshamns definitiva styrka hör *näringslivets tydliga profilering mot tung verkstadsindustri och elektroteknisk verksamhet*. Till den senare räknar vi då även verksamheten inom OKG och SKB på orten. Det kan hävdas att samtliga de företag som är inriktade mot dessa två stora segment ägnar sig åt en mycket traditionell verksamhet där konkurrensen från Asien och nu även Östeuropa ökar påtagligt från dag till dag. Mot detta måste invändas att näringslivet i Oskarshamn genom sin kunskap och erfarenhet har ett försteg mot nya konkurrenter som man bör kunna förvalta och utveckla i positiv riktning. Möjligen förutsätter detta att samarbetet mellan företagen på det lokala planet förstärks ytterligare.

(vi) Till Oskarshamns styrka måste även räknas *de två storföretagen Scania respektive OKG*. Förutom att dessa företag har en mycket stor direkt inverkan på den lokala arbetsmarknaden tillför de även stora indirekta plusvärden i form av kompetens och kontaktnät till kommunen. Genom dessa två dominerande företag, liksom även genom Saft, OP Kuvert AB, AB Figeholms Bruk, Elektro-Sandberg AB, Elajo-gruppen och Liljeholmens Stearinfabriks AB, vidgas det lokala Oskarshamns perspektivet till en internationell dimension liksom även till den nationella finansmarknaden och börserna etc. Oskarshamn har i detta avseende sannolikt ett bättre kontaktnät och en starkare kunskapsplatt-

form än flertalet andra svenska kommuner av liknande storlek. Den fråga som måste resas är dock om man, dvs kommunen som helhet, förmår kapitalisera på denna styrkeposition vad gäller framtida utveckling.

(vii) En svaghet som har blottats under utredningen är att Oskarshamn har förhållandevis få *innovativa nyföretag*. Frågan har ställts vid upprepade tillfällen under intervjuerna och genomgångar har gjorts av allehanda statistik-källor och register utan att fler än fyra-fem exempel på spännande och utvecklingsbara småföretag har kunnat redovisas. Oskarshamn uppvisar i detta avseende tydliga drag av att vara en utpräglad "bruksort", där ett fåtal större företag helt dominerar utvecklingspanoramata. Det finns många andra orter och städer i Sverige och utomlands som har en likartad struktur och där erfarenheten gjorts att det är mycket svårt att förena en stark storföretagsdominans med en dynamisk småföretagsamhet.

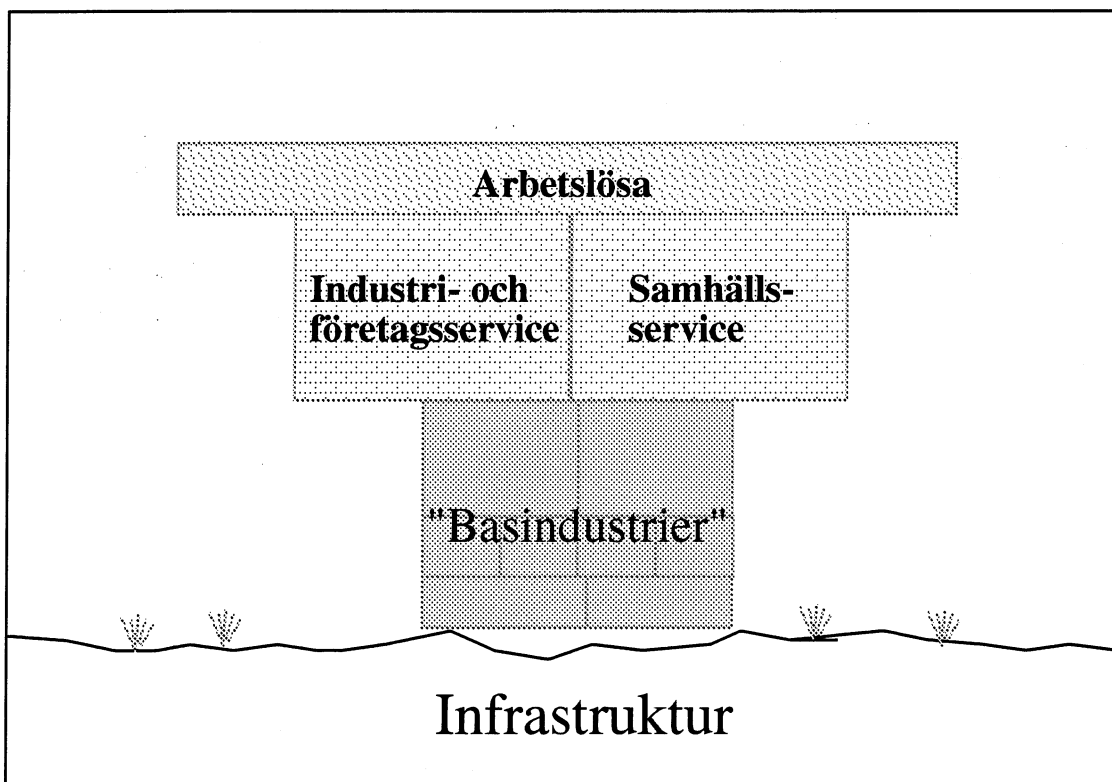
(viii) Till styrkebilderna hör, med en viss reservation, *Oskarshamns utmärkta geografiska läge som transportcentrum*. Iakttagelsen att Oskarshamn ligger "mitt i Sverige" om man med Sverige menar de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö har en viss relevans. Oskarshamn befinner sig på dagsreseavstånd (med bil och flyg) till samtliga dessa tre marknader och beslutscentra. Problemet är att relationen hittills har varit enkelriktad i så måtto att medan Oskarshamn har haft ett betydande intresse av att utveckla detta kommunikationsläge, har det motsatta intresset saknats. De svenska kommunikationerna i huvudsakligen nord-sydlig riktning har gått Oskarshamn förbi. Detta hänger samman med att det historiskt inte har funnits någon anledning av att utveckla kontakterna österut under de senaste 70 - 80 åren. Som en konsekvens härav har kommunikationerna – och då speciellt med tåg – till och från Oskarshamn präglats av en viss eftersläpning. Därmed dock inte sagt att just kommunikationsfrågan är den mest avgörande framtidsfrågan för Oskarshamns kommun.

(ix) Kommunikationsfrågan hör dock nära samman med den regionala bilden som helhet. Oskarshamns läge i en omgivande svag region ställer speciella krav på *utvecklandet av kontakter, allianser och nätverk med andra expansiva centra*. Den bild som därvid framtonar innehåller många frågetecken. Å ena sidan förefaller de större företagens starka och internationella kontaktnät hittills ha givit mycket begränsade spridningseffekter inom kommunen. Flera av företagen kan ur ett kommunalt/regionalt perspektiv uppfattas som solitärer med få kopplingar till den lokala arenan. Detta tar sig uttryck i form av få lokala underleverantörer, inpendlande personal vad beträffar högre chefer och tjänstemän, temporära chefsbefattningar på orten etc. Å andra sidan förefaller också kommunen ha koncentrerat sig på att – med framgång – "sköta sitt" och utveckla ett regionalt perspektiv i form av lokala kommunallianser. Utifrån den debatt som i dag förs globalt vad gäller förutsättningarna att få till stånd regional utveckling bör därför frågan om alliansbyggande och nätverk diskuteras ytterligare.

(x) Slutligen bör även en speciell dimension av föregående slutsats uppmärksammas ytterligare och det gäller därvid utvecklandet av *relationerna till*

Östeuropa. Vid flertalet av intervjuerna kom denna fråga upp och många pekade på Oskarshamns strategiska läge när det gäller den tillväxande handeln inom Östersjöregionen. Det gäller å ena sidan själva hamnen och de möjligheter som Oskarshamn kan få som en transportnod för gods från Estland, Lettland och möjligen även Litauen. Det gäller å andra sidan också utvecklandet av direkta näringslivskontakter. De förhoppningar som därvid ställs rimmar dock illa med dagens verklighet. Åtminstone har intervjuerna – och då kan vi jämföra med situationen i ett stort antal andra svenska kommuner – givit vid handen att varken den kommunala sektorn eller näringslivet i Oskarshamn hittills har satsat på att utveckla starka relationer i österled. Risken finns att detta kommer att visa sig vara svårt att ta igen när relationerna mellan öst och väst fortsätter att expandera i snabb takt.

Sammanfattningsvis kan noteras att Oskarshamn har en betydande styrkeposition men också vissa fundamentala svagheter. Situationen kan illustreras med följande bild som bygger på den analys man gjorde i Karlskrona för ett antal år sedan.



Figur 2.26. En illustration av Oskarshamns nuläge

Oskarshamn kan liknas vid en upp-och-nedvänd pyramid, vilken vilar på en rad mer eller mindre goda infrastrukturförutsättningar. Dessa kan och bör givetvis utvecklas vidare för att pyramiden skall ges en stabilare grund. Framför allt är det viktigt att grunden blir sådan att de basindustrier som finns på orten kan utvecklas vidare. Med basindustrier menar vi därvid de företag

som har en extern marknad och vilka inte är primärt bundna till att just Oskarshamn som kommun utvecklas positivt.

Under utredningsarbetet har det vid upprepade tillfällen framkommit att det i Oskarshamns fall handlar om ett mycket litet antal företag som dominerar näringslivet både kvantitativt och kvalitativt. I klartext handlar det om Scania och OKG. I figuren ovan har detta symboliserats med ett par mycket stora tegelstenar i den något instabila pyramiden. Om någon av dessa tegelstenar skulle ryckas undan är det stor risk för att hela pyramiden skulle tippa. Det är sannolikt att hoppas på för mycket att Oskarshamn ännu en gång skulle kunna upprepa "reptricket" när varvet lades ned och då man med statens hjälp istället fick tre mycket expansiva, och större, arbetsställen som ersättning.

Den stora mängd företag som är verksamma med industri- och företagservice resp samhällsservice är, till skillnad från basindustrierna, beroende av att just Oskarshamn med omnejd utvecklas positivt. Vi kan likna detta vid den eviga diskussionen om hönan och ägget. Innan det finns en större basindustri är det svårt eller i det närmaste omöjligt att bygga ut företags servicen. Kommunen kan inte heller bygga ut samhällsservicen i förhoppningen om att serviceunderlaget senare skall öka. Det har också visat sig svårt att omvandla denna typ av lokalt inriktade företag till att bli exporterande basindustrier ur kommunal synvinkel även om detta har underlättats med dagens förbättrade distanskommunikationer.

Önskeläget är således det, att den stora grupp av arbetslösa som nu finns och som gör pyramiden bildligt och bokstavligt ännu mer instabil, i framtiden kan "slussas ned" till basindustrierna och därmed förstärka grundfundamentet för fortsatt utveckling av kommunen. Risken är dock att detta enbart blir temporära svängningar, dvs att några hundra personer går in och ur arbetsmarknaden i takt med att världskonjunkturen växlar. Faktum är också att såväl sjukhuset som OKG och Scania befinner sig i en nedåtgående fas där fortsatta rationaliseringar är möjliga. I Oskarshamns fall handlar det därför om att "få in flera tegelstenar" i den basindustri som håller upp kommunen.

3. Oskarshamn - Scenarier för år 2010

I föregående kapitel har vi trängt djupt in i olika statistikuppgifter och även redovisat slutsatser från det trettiotal intervjuer som genomförts. Avsikten har dels varit att presentera en så aktuell och rättvisande nulägesbild som möjligt av Oskarshamns kommun och dess näringsliv. Dessutom har syftet varit att identifiera ett antal s k kritiska faktorer vad avser den framtida utvecklingen. Ordet kritisk betyder i detta sammanhang inte att någonting är fel, utan istället att just dessa faktorer kan antas vara särskilt viktiga att analysera och diskutera inför framtiden. De kritiska faktorerna handlar således både om starka och svaga sidor som har identifierats i kommunen.

I detta avsnitt skall vi blicka framåt. Vad kommer att hända med Oskarshamn under de närmaste tio - femton åren? Frågan har – som tur är – inget tydligt svar. Framtiden är inte ödesbestämd utan det bästa svaret blir: Det beror på... Oskarshamns framtid beror på vad som händer i Europa och världen, vad som händer i Sverige och inte minst vad som görs i Oskarshamn för att påverka utvecklingen. Även om möjligheterna att *styra* utvecklingen är så gott som obefintliga, kan mycket göras för att parera olika tänkbara situationer. I detta avsnitt skall vi i scenariots form presentera vissa tankar om hur dessa situationer kan komma att te sig.

3.1 Prognoser, scenarier och visioner

Det finns flera olika sätt att formulera framtidsbilder. Alla har de ett gemensamt; de är i grunden bara gissningar. Detta åtminstone om vi försöker blicka tio - femton år framåt i tiden. Framtiden går inte att förutsäga med bestämdhet; den skapas av alla de miljontals beslut som fattas varje dag runt om i världen. En bråkdel av dessa fattas i Sverige och en fraktion av denna bråkdel har direkt med Oskarshamn att göra. Oskarshamn är emellertid i högsta grad beroende av många av alla de övriga beslut som fattas, men som inte direkt har att göra med kommunen eller dess arbetsmarknad och näringsliv.

För att göra utredningen om Oskarshamn mer gripbar har vi kortfattat skissat på två scenarier om hur framtiden kan komma att gestalta sig ur ett Oskarshamnsperspektiv. Scenariotekniken används därför att den erfarenhetsmässigt förmår att skjuta fram perspektiven på ett ofta konkret sätt. Scenarier stimulerar människor att tänka på framtiden; *att tänka efter, före!* Det behöver inte vara i enbart positiva bilder. Tvärtom; styrkan i ett scenario ligger i dess förmåga att förmå människor att tänka i lite mer ovanliga banor. Det har sagts att syftet med scenarier är att förmå människor "*att tänka det otänkbara*".

Scenariotekniken ger till skillnad från prognoser en grund för en friare och mer kreativ diskussion om hur framtiden kan komma att gestalta sig. Där prognoser binder tanken vid enskilda variabler eller resulterar i dispyter om

hur utfallet kommer att bli, ger scenarierna ett bättre utrymme för möjlighetstänkande. Ingenting är vare sig helt fel eller helt rätt. När det gäller prognoser respektive scenarier är det inte heller något antingen eller. Prognoser och scenarier utesluter inte varandra. De är istället instrument som kompletterar varandra. Scenarier pekar på möjliga trendbrott och på viktiga variabler i omvärlden, medan prognoserna kan användas för att sätta värden på dessa olika variabler.

I sammanfattning kan skillnaden mellan de vanligt förekommande prognoserna – särskilt i traditionella regionalpolitiska sammanhang – och de mer ovanliga scenarierna redovisas i följande termer:

PROGNOSER

- Fångar upp enstaka orsakssammanhang
- Lyfter fram till synes säkra samband
- Skapar rätlinjiga eller kurvlinjära framskrivningar
- Kvantitativa
- Visar på trögheter
- Systemorienterad
- Förenklar
- Stimulerar säkerhetstänkande
- Används för att sätta värden på olika beslutsalternativ

SCENARIER

- Skapar tänkbara helhetsbilder av framtiden
- Accepterar osäkerhet och oklarhet
- Försöker skapa förståelse för komplexa mönster snarare än att visa på bestående trender
- Kvalitativa
- Visar på förändring
- Aktörorienterad
- Visar komplexiteten
- Stimulerar möjlighetstänkande
- Används för att ta fram beslutsunderlag

Möter vi varje dag

Möter vi sällan

Nedan kommer vi att skissa på vad som kan komma att hända i Oskarshamn under de närmaste tio - femton åren. Syftet med tankeövningen är således att försöka leta efter de trendbrott i den nuvarande utvecklingen som medför att Oskarshamns utveckling inte skall behöva fortsätta i den långsamt nedåtgående trend som har kännetecknat de tjugo närmast föregående åren. Eller, alternativt, ett trendbrott som kommer att få den nedåtgående kurvan att bli ännu mycket brantare och mer hotfull.

Utifrån dessa – och andra – scenarier, kan en vision formas om Oskarshamns framtid. En vision är någonting helt annorlunda än vad ett scenario (eller en prognos) är. En vision är grundad på vad man *vill* skall hända; en form av önsketänkande. Men en vision får inte handla om enbart önsketänkande om den skall vara ett utvecklingsinstrument. En vision måste kopplas till en strategi för att nå målet, dvs den måste vara handlingsorienterad. För att nå det syftet måste både visionen och strategin vara någonting mer än enbart torra

siffror över antal företag och invånare. I det avslutande kapitlet återkommer vi till frågan om vision och strategi för Oskarshamn med sikte på år 2010.

3.2 Ett Sverige i förändring

I det följande presenterar vi två framtidsbilder av Oskarshamn. Det första har kallats för *"Skomakare bliv vid din läst"*. Bakom denna rubrik döljer sig en utveckling som i många avseenden kan beskrivas som en fortsättning på den trend som har format Oskarshamn av i dag. Det andra scenariot har kallats *"Du sköna nya värld"* för att anspela på att Oskarshamn kommer att förändras i grunden under de kommande tio - femton åren. Rubriken har som bekant lånats från Aldous Huxleys roman, men i övrigt kan inga som helst paralleller dras till den skrämmande framtidsbild som skildras i romanen. Vi har avstått från att spekulera i alltför snabba teknikförändringar eftersom vi vet att dessa tar tid och att det mesta, åtminstone till det yttre, kommer att se ut som i dag.

Huvudmålsättningen har varit att ge två så neutrala skildringar som möjligt. Det är dock tveklöst så, att utfallet av det första scenariot är mer negativt än det andra. När framtiden skildras på detta sätt uppstår den paradoxala situationen att det faktum att allt är sig likt, kan förefalla negativt. I verkliga livet brukar de flesta människor reagera precis tvärtom. Det är just förändringarna som skrämmer och som de flesta värjer sig emot, eftersom man inte riktigt vet vad förändringarna kommer att ge för slutresultat. Det är detta som ibland brukar kallas för *"dynamisk konservatism"*. De flesta människor brukar vara positiva till förändringar – åtminstone under förutsättningen att man får garantier att dessa kommer att resultera i något positivt. Däremot är det inte lika många som är beredda att ta risken för att utfallet skall komma att bli negativt. Det är inställningen till risktagandet som skiljer entreprenörer från andra medborgare.

De två scenarierna bygger på en gemensam ram gällande vad som händer i den svenska omvärlden. Denna kan tecknas i många olika dimensioner och göras mer eller mindre detaljrik. Vi nöjer oss i detta fall med att presentera två olika dimensioner av samhällsutvecklingen och hålla beskrivningen på en mycket översiktlig nivå. Vi vill inte påstå att detta är den mest sannolika utvecklingen, men den är onekligen fullt möjlig sett i ett tioårsperspektiv.

Sverige kan således se ut som följer om ett drygt decennium:

Ekonomi. Situationen i Sverige förändrades dramatiskt under 1990-talets senare hälft. Den diskussion som då fördes av och till och som handlade om *"återställare"* och *"att återupprätta välfärdsstaten"* klingade så småningom ut. Dels blev det uppenbart för allt fler att det aldrig rörde sig om något val mellan ett antingen - eller. Det offentliga och privata var intimt förbundna med varandra och pendeln kunde aldrig tillåtas slå över för långt åt någotdera hållet. I det avseendet var det tydligt att ideologiernas tid var förbi. Dels blev det alltmer uppenbart att Sverige inte kunde välja att gå någon egen väg.

Internationaliseringen hade gått alldeles för långt på alldeles för många områden.

Det något besynnerliga resultatet av denna utveckling var att, samtidigt som den offentliga sektorn i ideell mening återupprättades efter 1980-talets nyliberala väg, skedde fortsatta neddragningar av offentlig verksamhet i Sverige. Fram växte en mindre men mer effektiv, mer rättssäker och av allmänheten mer omhuldad offentlig sektor. Fram växte också en offentlig sektor som utifrån sina speciella förutsättningar internationaliserades; eller europeiserades är kanske ett mer adekvat uttryck. Det europeiska perspektivet började få praktiska återverkningar i form av en geografisk gränslöshet inom Europa. Tull, polis, skattemyndigheter m fl myndigheter i olika länder började under 2000-talets första decennium att samarbeta allt intensivare och bättre. Det praktiska samarbetet resulterade i förslag till förändringar som gjorde ländernas lagstiftning gradvis mer lika. Med detta följde att också produktionsförutsättningarna blev alltmer lika inom hela Europa.

För Sverige innebar detta en stor omställning. Skattesatserna justerades successivt ned till en europeisk genomsnittsnivå. Paradoxalt nog var det enbart den skatt som de flesta i slutet av 1990-talet verkade eniga om skulle sänkas, nämligen fastighetsskatten, som höjdes drastiskt. Det var den enda skatten som visade sig vara autonomt bunden till Sverige. Alla andra skattesubjekt var rörliga över gränserna. Dessutom kommunaliserades fastighetsskatten så att den blev ett instrument i det kommunala näringslivsarbetet. En första föräning om detta, som dock negligerades, fick man när många idrottsstjärnor och andra höginkomsttagare lämnade landet redan under 1970-talet. Den andra varningen blev mer känslig då man tvingades ge upp både den höga tobaks- respektive alkoholskatteprofilen under 1990-talet.

Den svenska ekonomin kom därför att halta betänkligt under början av 2000-talet. Den rekordtillväxt som ställdes i utsikt i regeringens vårbudget år 1998 blev aldrig mer än en ljus prognos. De korrigerande krafterna i omvärlden var för starka. Hålen i den gamla kostymen visade sig vara alldeles för många att stoppa och antalet utsatta grupper med eftersatta och rättmätiga krav var alldeles för många. Arbetslösheten kom aldrig i närheten av den nivå vid sekelskiftet som diskuterades politiskt, åtminstone inte om man räknar den icke-offentligt finansierade delen av arbetskraften och korrigerade för det mörkertal som doldes i olika typer av utbildningar, förtidspensioneringar m m. De regionala skillnaderna växte ytterligare, där Stockholm och delar av Mälardalsregionen närmast var överhettade och vissa norrländska inlandskommuner hade tvingats upphöra genom sammanslagningar.

Trots alla dessa problem växte Sverige. Industriproduktionen har sedan år 1998 ökat kraftigt fram till i dag, år 2010. Detta har kunnat ske tack vare en fortsatt utomordentligt snabb produktivitetsutveckling. Det är färre anställda i industrin i dag än för halvtannat decennium sedan. Utvecklingen inom tjänstesektorn har däremot varit långsammare än vad man hoppades på i slutet av 1990-talet. Expansionen på hushållstjänstemarknaden tog aldrig riktig fart. Marknaden räckte aldrig till för att betala de löner som var rimliga sett ur

den "vita marknadens" perspektiv och med ett bibehållet jämlikhetsperspektiv. Ingen ville erkänna att en stor tjänstemarknad i grunden bygger på stark specialisering, stora löneskillnader och en positiv inställning till tillfällighetsarbete. Försöken att skattesubventionera en konventionell och stabil tjänstemarknad slutade i ett fiasko med avslöjanden om mygel och oegentligheter.

Dessutom visade det sig att även tjänstemarknaden gick att rationalisera i avsevärd utsträckning. Ett bra exempel på omfattande rationaliseringar var handeln som ändrade karaktär helt i och med att Internet blev var mans egen- dom under åren strax före och efter millennieskiftet. Ett annat exempel var finansmarknaderna där en bank under en femårsperiod kring sekelskiftet sänkte sin personalstyrka med 20 procent samtidigt som affärsvolymen fördubblades. Att bankerna sedan nyanställde en stor del personal var mer en konsekvens av det nya pensionssystemet och människors ökade intresse av fondsparande m m än något mått på avtagande effektivisering. Ytterligare ett exempel är strukturkrisen inom den mängd av s k call centers som växte upp så sent som på 1990-talet. Att dessa växte upp så snabbt var inte bara ett tecken på att företag och myndigheter ville öka servicegraden gentemot kunder i telefonväxlar o dyl, utan också ett bevis på att man med hjälp av statliga subventioner fick hjälp att lösa svårförhandlade interna övertalighetsproblem. Exempelen kan mångfaldigas.

Sammanfattningsvis kan konstateras att svensk ekonomi har växt med i genomsnitt ca 1,5 procent per år sedan slutet av 1990-talet. Denna tillväxt har inte räckt till för att radikalt minska vare sig statsskulden eller att få ned arbetslösheten. Statens årliga betalningar hålls numera emellertid i schack tack vare att landet har tvingats uppfylla de tämligen hårda konvergenskrav som EU-medlemskapet kräver för att upprätthålla den fria rörligheten för varor, tjänster, kapital och människor.

Politik. Den inrikespolitiska arenan har varit fortsatt turbulent i Sverige. Något starkt nytt maktblock har inte gått att skapa utan landet har kastats mellan olika samsarbetskonstellationer och regeringskoalitioner ända sedan början av 1990-talet. Någon har liknat det vid en fotbollsmatch utan ett starkt mittfältsspel och en match där spelet har böljat fram och tillbaka mellan anfall och försvar. Händelsefattigt har det inte varit men det är svårt att se någon klar långsiktig rörelse eller strategisk utvecklingsriktning.

Vad som möjligen kan skönjas är ett successivt allt större intresse för moral och etikfrågor och en allmän revitalisering av den offentliga sektorn. Skandaler i Motala, Gävle och Alingsås under 1990-talet blev onekligen en väckarklocka för medborgarna i allmänhet och en väckarklocka som fick lagstiftarna och rättsväsendet att, likt historien om den berömda danska kejsaren, se att myndighetsvärlden stod där i sina nya obefintliga kläder. Efter en lång och seg debatt har revisionsmyndigheternas roll stärkts och synen på användandet av offentliga medel har rört sig i riktning mot den mycket strikta amerikanska inställningen. Detta innebär en tydlig uppstramning mot den förflackning som höll på att breda ut sig under slutet av 1990-talet.

Parallellt med den diskussion som föddes ur alla 1990-talsskandaler började frågan ställas om samhällsansvar och samhällsskyldigheter i största allmänhet. Starkt påverkade av både anglosaxiska och latineuropeiska men också av centraleuropeiska strömningar började svenska folket intressera sig för frågan om vad som egentligen är samhällets uppgift och vad som kan skötas privat av individer, av intresseorganisationer respektive av företag. Och, om man finner att samhället skall ta ett ansvar för utvecklingen, vilken del av samhället är då bäst lämpad att engagera sig i frågorna? Är det staten, kommunen, eller någon annan form av regional sammanslutning? Debatten gällde också delegationsordningen, dvs vem och vilken nivå ansvarar för vad i samhällsutvecklingen.

Det visade sig att dessa frågor var tämligen nya och besvärliga att hantera i det svenska samhället. Någon utbredd förståelse för den ideologiska debatt som sedan länge hade förts i t ex Frankrike om det "civila samhället" fanns inte i Sverige. I detta avseende kan påstås att Axel Oxenstiernas arbete med att bygga upp en centralstyrd förvaltningsmodell hade varit mycket framgångsrik. Det visade sig också att Sverige var en av de nationer i Europa som hade svårast att finna praktiska former för att inom EU:s ram skapa nya samarbetsprojekt mellan offentlig sektor och näringsliv. Innebörden av ordet partnerskap var det få som förstod när det bredde ut sig som en farsot i slutet av 1990-talet. Det fanns en övertro på offentlig ensamrätt att hantera olika frågor precis på motsvarande sätt som de gamla brukspatronerna hade trott på sitt tolkningsföreträde under industrialismens tidigaste skeden.

Egentligen var det få om ens någon politiker som ville ge upp tanken på "politikens supremati" som den dåvarande riksrevisionsgeneralen formulerade sig. Med detta avsåg hon att det fanns en underliggande och fördold tanke i att allt som kom ur den politiska sfären var definitionsmässigt av godo. När denna bild började misstämman med den enskilda människans bild av samhället uppstod sprickorna i glasyren. Det visade sig inte vara så, som många politiker verkade föreställa sig i slutet av 1990-talet, att människorna reagerade mot nedskärningarna i offentlig sektor i sig; man reagerade på ryckigheten, den synbara planlösheten och vad man bedömde som orättvisor i nedskärningarna.

Det var också så att allt fler samhällsmedborgare hade omfattande internationella erfarenheter för sina bedömningar. För första gången i historien började Sverige jämföras med omvärlden inifrån, dvs av de egna medborgarna. Det började cirkulera allmänt spridda bedömningar av typen att sjukvårdssystemet fungerar bättre i England, att skatterna är mer fördelaktiga på Irland, att trygghetsförsäkringssystemet är bättre i Tyskland osv. Kort sagt: Med den ökade internationaliseringen följde inom den offentliga sfären, vad företagsekonomer i många år hade talat om i form av "benchmarking". Medborgarna började alltmer plocka russin ur kakan och inom sektor efter sektor jämföra sig med det land som ansågs fungera bäst inom området ifråga. Det var fråga om en ny upplysningstid där det svenska politiska systemet inte längre hade den suveränitet som man tidigare hade byggt upp och stenhårt försvarat ända sedan flerkammarriksdagen instiftades.

Med detta följde också att den internationella konkurrensen spred sig till den offentliga sfären. Från början märktes inte så mycket, men allt eftersom blev det mer och mer naturligt att den offentliga sektorn anlade ett internationellt perspektiv i samband både med förändringar och i rena handläggningsärenden. Till att börja med förekom denna internationella konkurrens framför allt när det gällde samarbetet mellan samhälle och näringsliv vad gäller lokaliseringen av arbetsplatser och i samband med olika typer av utvecklingsprojekt. Under 1980-talet formulerades begreppet "place-hunting" vilket kom att bli mer och mer betydelsefullt kring sekelskiftet. Orter spelades ut mot varandra i jakten på den bästa lokaliseringen av en anläggning och kommuner engagerade sig allt hårdare för att förbättra sin image och sitt näringslivsklimat ur ett internationellt perspektiv.

När detta skrives är det redan år 2010. Sverige har nog trots allt förändrats ganska mycket under den senaste 15-årsperioden om man ser till både de politiska och ekonomiska spelreglerna. För kommunerna har detta inneburit ökade frihetsgrader i agerandet men också att helt nya kompetenskrav nu reses för att man skall klara sina åtaganden. Låt oss titta lite närmare på vad som har hänt i Oskarshamn.

3.3 "Skomakare blir vid din läst"

En turbulent omvärld

Utvecklingen under 1990-talet hade varit orolig för Oskarshamns kommun såväl som för länet som helhet. Känslan av att Sverige befann sig i en brytningstid var påtaglig. Oron befanns mest bestå i att man inte riktigt kunde tolka omvärldens signaler. Det fanns både positiva och negativa tecken i skyn.

Till det negativa hörde neddragningarna i den offentliga sektorn, som hela länet ytterst visade sig vara mycket sårbart för. Befolkningsutvecklingen var också mycket negativ med en samtidig minskning och föråldring av länet. Negativt ur ett Oskarshamnsperspektiv var också den fortsatta kärnkraftsdebatten, vilken medförde att man visste varken ut eller in vad beträffar framtidsutsikterna.

Till det positiva, å andra sidan, hörde ett ökat intresse såväl bland politiker som hos gemene man vad beträffar utbildningsfrågor och ekonomisk tillväxt. Till det positiva måste också fogas att Östersjöfrågorna (trots en ständigt närvarande stor turbulens) kom upp på den politiska agendan i Sverige och även internationellt. Detta medförde att Oskarshamn, Kalmar och flera andra tidigare tämligen "bortglömda" orter nu hamnade mer i debattens fokus igen. Som sagt, det var ungefär ett hundra år sedan någon bredare allmänhet, affärsmän och politiker ägnade sig åt att betrakta med östrelationerna som en möjlighet och inte enbart ett hot!

Ett ofruktbart Östsamarbete

I Oskarshamn antogs ett nytt näringslivs- och sysselsättningsprogram den 2 juni 1997. Timingen var rätt. Programmet lades fram strax före 600-års-celebrerandet av Kalmarunionen och kan ses som ett Oskarshamns-initiativ att skapa en ny, men lösare, unionsbildning byggd på lokala initiativ. Den första punkten i programmet var symboliskt nog också att utveckla östkontakterna. Så här i efterhand kan emellertid konstateras att programmet på denna punkt inte fick det genomslag som man hade hoppats på. Det var inte enbart Oskarshamns oförmåga utan snarare en rikssvensk ovilja att ta på sig den ledartröja i regionen som Tysklands förbundskansler Kohl och Rysslands president Jeltsin hade överlämnat till statsminister Persson i samband med Visby-mötet år 1996.

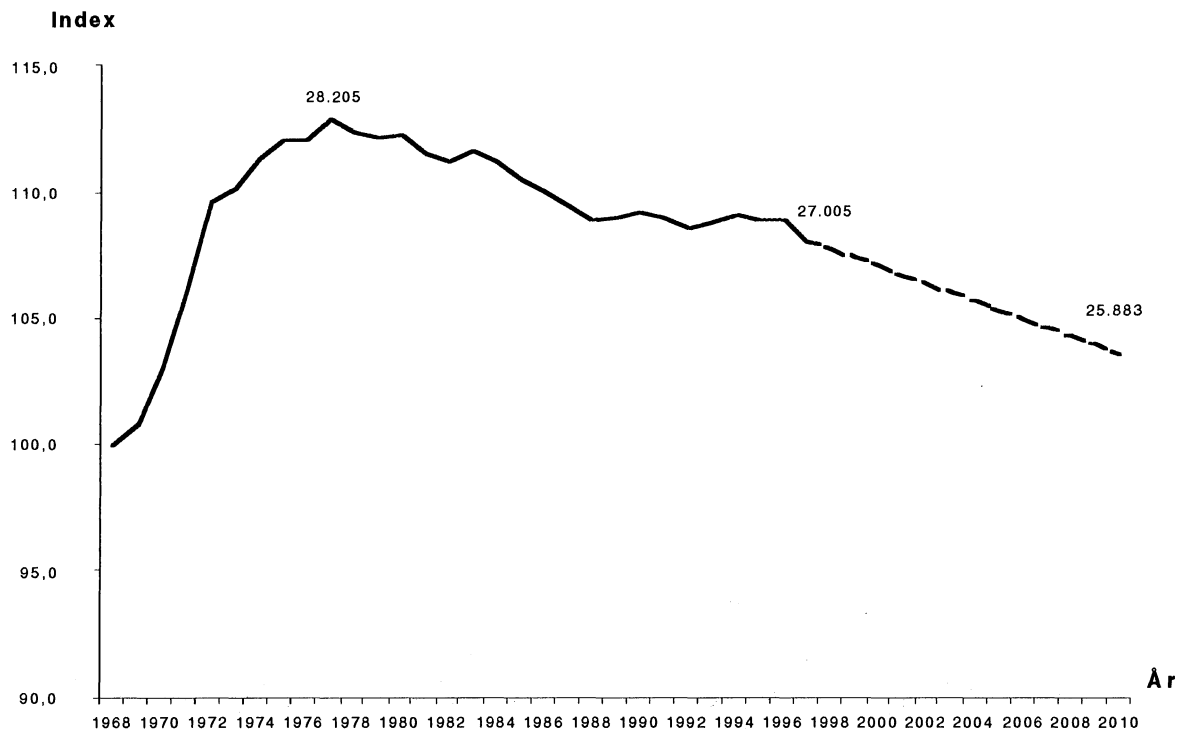
Att Oskarshamn inte fick ut full effekt av sina engagemang berodde också på att kommunens fokus var alltför mycket riktat mot Estland respektive Polen, dvs de två grannländer där "konkurrensen" från andra svenska kommuner var stenhård. Exempelvis visade sig lilla Norrtälje och Nynäshamn ha betydligt större framgångar i Estland genom att ligga geografiskt bättre till och genom att satsa på att exploatera sin alldeles speciella "U.S.P." i form av att vara inkörsporthar till den expanderande Mälardalsregionen. När det gäller Polen låg både Karlskrona/Ronneby och Kristianstad bättre till. I den senare ortens fall visade sig dessutom den tidigare alltför ofta bortglömda livsmedelssektorn vara en alldeles förträfflig inkörsporthar till samarbete med det jordbrukstunga Polen. Det var inte bara beträffande vodikaproduktion som man hade gemensamma intressen.

Ja, förresten, för nutida yngre läsare måste troligen U.S.P.-begreppet förklaras. U.S.P. (Unique Selling Proposition) blev ett av 1990-talets mest använda anglosaxistiska slanguttryck i den kommunala sfären. Med detta menades att varje region eller kommun måste hitta sin alldeles egen unika marknadsföringsprofil. För att utvecklas måste även en kommun göra sig intressant i omvärldens ögon. Möjligen var det här som Oskarshamnsstrategin gick något snett, eller mildare uttryckt, som strategin inte lyckades fullt ut. Även om den fjärde punkten i programmet avsåg just attraktivitetsskapande åtgärder, kan konstateras att den riktiga spetsen saknades. Attraktiviteten blev vittsyftande och spretig och handlade mer om att utveckla kulturlivet och vissa redan befintliga delar av turismen än att ge sig ut på ett nytt hav (i både symbolisk och geografisk mening) och utveckla exportförbindelserna.

En stadigt minskande befolkning

Detta bidrog till att målsättningen att skapa ett väl differentierat näringsliv endast nådde begränsade framgångar i kommunen. Näringslivet har således under det halvannat decennium, som nu förflutit sedan mitten av 1990-talet, utvecklats i ungefär samma riktning och har bibehållit ungefär samma struktur som situationen under tidigare decennier visade. Som vi strax återkommer till har detta inneburit såväl direkta kriser som glädjande inslag av nyföretagande.

Låt oss dock först rekapitulera vad som har hänt i ett totalbefolkningsperspektiv.



Figur 3.1. Oskarshamns befolkningsutveckling 1970-2010

Källa: SCB

Som framgår av figuren ovan har Oskarshamns befolkning fortsatt att minska. Utvecklingen har på intet sätt varit dramatisk, men inger ändå fortsatt oro. En fortsatt befolkningsminskning på ca 1.000 personer sedan millennieskiftet har medfört att den tidigare mysiga och optimistiska Oskarshamnsatmosfären nu har övergått till ett allmänt utbrett missnöje och en ny typ av gnällighet såväl vad avser den lokala politiska debatten som ute i samhället i stort. Detta fostrar en defensiv inställning där inslagen av kreativt nyskapande blir allt tunnare.

En alltmer komplicerad kommunal närmiljö

I detta perspektiv hjälper det inte att andra näraliggande kommuner som Hultsfred, Västervik och Högsby har fortsatt att utvecklas ännu sämre. Det är en pyrruseger att vara bäst i en klass av idel förlorare. Beträffande Högsby skall förresten tilläggas att kommunen för tre år sedan upphörde som egen kommun och numera ingår i Oskarshamn. Siffrorna ovan har rensats från denna kommunsammanslagning och avser således enbart Oskarshamn. I kommundelen Högsby bor i dag bara 5.160 personer, vilket kan jämföras med 7.183 invånare år 1995. Att det inte har minskat ännu mer beror på att ett ökat antal tyska pensionärer har valt att skriva sig på orten i samband med att de har

köpt sommarhus och kan dra fördel av det svenska socialsystemet. Frågan huruvida Oskarshamnsborna är att gratulera eller beklaga utifrån detta kommunsammanslagningssperspektiv har därmed inget enkelt svar.

Det är bara Vimmerby och Mönsterås i regionen som har kunnat uppvisa en viss tillväxt. I det första fallet har kommunen med idel kreativitet och goda omvärldskontakter på något osannolikt sätt lyckats skapa ett ekonomiskt utbyte av "Astrid Lindgren-USP:en". (Inom parentes kan nämnas att Hultsfred var på god väg att skapa något liknande genom sin "festival-USP", vilken dock desavouerades av ortens pensionärsförening som tyckte att det blev för mycket skrik och skrån när festivalen utsträcktes i tiden och även fick efterföljare under andra årstider.) I Mönsterås fall lyckades man egentligen inte med någonting nytt utöver att tillgodose Södras krav på att vara en gedigen och traditionell bruksort.

Minskad transportsektor och en hamn med problem

Södras fortsatta satsning på Mönsterås har inneburit att man genom den utbyggda hamnen har tagit över en stor del av den småländska trävaruexport som tidigare gick över Smålandshamnar. Det senare företaget situation är i dagläget återigen prekär efter att ekonomin stabiliserades under några år efter rekonstruktionen år 2003. I och med att oljeanvändningen har fortsatt att minska och dessutom att Gotlandstrafiken stadigt minskar i takt med att öns näringsliv minskar och turismen har gått i stå, har godsvolymer i Oskarshamn nästan halverats sedan toppåren under 1990-talet. Det har inte hjälpt att hamnen i Västervik lades ned i samband med rekonstruktionen. Volymerna är ändå för små och konkurrensen från Stockholmshamnarna har knäckt så gott som samtliga andra ostkusthamnar som inte har inriktat sig på specialtonnage.

Dessvärre har inte heller övrig transportutveckling varit speciellt offensiv och positiv sett ur ett Oskarshamnsperspektiv. Vägstandarden mot Jönköping, som tyvärr aldrig har givits statusen som en sammanhängande Europaväg, är i dag rent bedrövlig efter att ha varit lågprioriterad under hela decenniet. Det hjälper inte att man har lappat och lagat med vissa förbifarter kring några orter. Vägen är inte attraktiv som transportled. Detsamma kan sägas om vägen mot Växjö. Någon bra direktförbindelse mot Linköping har aldrig existerat. Det har kort sagt visat sig bli alltmer omöjligt att få igenom nya vägprojekt mot en fortsatt stark (vissa hävdar allt starkare) miljöopinion. När det gäller vägar har Oskarshamn blivit än mer utlämnat till att bygga trafikströmmar i nord-sydlig riktning.

Däremot har tågtrafiken rustats upp avsevärt vad gäller banstandard. Detta föranledde SJ att på försök sätta in X2000-tåg (nu namnbytt till X3000) med direktförbindelse till Stockholm. Rent tekniskt är det nu möjligt att färdas sträckan Oskarshamn – Stockholm C på 2 timmar och 48 minuter. Problemet är att det inte finns ett tillräckligt resandeunderlag för sådan direktrafik. För Oskarshamns del innebär det därför s k snabbpendel till Linköping och sedan

byte till X3000. Resan tar 3 timmar och 54 minuter enkel riktning. Förbindelserna mot kontinenten har för Oskarshamns vidkommande egentligen inte påverkats alls av alla trafikpropositioner som lagts på riksdagens bord och trafikreformer som har beslutats. Detta gäller i synnerhet vad beträffar godstrafiken där lastbilstrafiken har fortsatt att ta marknadsandelar från tåget.

Det mest positiva som har hänt för Oskarshamns del är att flygplatsen har byggts ut och moderniserats. Debatten pågår nu för fullt vad man skall använda den "nya" flygplatsen till, dvs hur man skall kunna få upp volymen på både gods- och persontrafiken. Många svenska kommuner tittar med avund på Nyköping som mot alla odds lyckades etablera en godstrafikflygplats genom att helt sonika marknadsföra sig som Stockholm syd i internationella kretsar.

Kris inom bruksföretagen

En bidragande orsak till att transportnäringen aldrig har fått det uppsving som många hoppades på ligger i bruksföretagens gemensamma stagnation. Begreppet stagnation är dock möjligen missvisande eftersom det bakom total-siffrorna – som visar på en samlad sysselsättningsminskning på ca 1.000 personer sedan år 1995 – döljer sig stor dramatik. I korthet har följande hänt:

Scania har fortsatt att rationalisera verksamheten. Den genomsnittliga produktivitetstillväxten har varit hela 5 procent per år vilket, allt annat lika, skulle ha inneburit att personalstyrkan skulle ha halverats sedan mitten av 1990-talet. Nu har dock sysselsättningsnedgången varit betydligt mindre än så beroende på att fabriken har fått nya produkter på sitt program. Framför allt innebar det en islossning när Scania år 1999 köptes upp av Volkswagen, varigenom Oskarshamnsfabriken fick ta över ansvaret för tillverkningen av vissa komponenter till det lätta lastbilsprogrammet inom den stora koncernen.

Nu är man dock mycket illa ute igen eftersom man från koncernledningshåll har tillsatt en ny strukturutredning där, enligt tillförlitliga källor, all hytt-tillverkning föreslås flyttas till Tyskland och enbart viss komponenttillverkning ligga kvar i Oskarshamn. Det är framför allt de dyra transportkostnaderna som ligger Oskarshamn i fatet för att i framtiden få bli kvar som koncernens huvudleverantör av hytter till tyngre lastbilar. Rent lönemässigt ligger Oskarshamn bra till eftersom de svenska verkstadslönerna har fortsatt sjunka i jämförelse med omvärlden. Dock tillkommer skatter och löneomkostnader som gör att företagets personalkostnader blir ungefär desamma om produktionen läggs i Finland, Sverige eller Tyskland.

OKG har under det senaste decenniet hunnit genomgå både en snabb expansion och en ännu snabbare tillbakagång. Det något besynnerliga är att kärnkraftsverket egentligen inte alls påverkades av alla hot, diskussioner och politiska beslut om nedläggning. I grunden visade det sig att det var omöjligt att avveckla kärnkraften på det sätt som vissa politiker hade tänkt sig. Eftersom det svenska elberoendet av kärnkraften så sent som år 1999 var hela 50 procent var det givetvis praktiskt ogörligt att bara ta ett kanslibeslut om en avveckling.

Visserligen lyckades man att stänga Barsebäck till gemensam nordisk glädje, men detta visade sig vara ett bondeoffer som aldrig betalade tillbaka sig i det internationella schackspel som hade utvecklats på energiområdet. En gång visade sig vi svenskar vara alltför blåögt troskyldiga.

Resultatet av Barsebäcks stängning blev således dels att danskarna kunde köra sin kolkraft till mycket hög lönsamhet och dels att det tidigare förmånliga nordiska elpriset nu tvingades upp till en nordeuropeisk nivå. Också norrmän, finländare och ryssar gnuggade händerna eftersom deras vattenkraft respektive kärnkraft nu fick ett betydligt bättre konkurrensläge. Det mest besvärande var nog ändå, sett ur ett politiskt perspektiv, att avvecklingen av Barsebäck blev den utlösande faktorn till att Vattenfall styckades och så småningom kom ut på börsen – till underpris.

För OKG:s räkning blev denna melodramatiska utveckling kring Barsebäck att verket fick klartecken av sina internationellt mycket erfarna ägare till en omfattande upprustning. Totalt sett investerades flera miljarder i OKG i nya styr- och reglersystem och andra produktivitetshöjande åtgärder. Det medförde att verkets elkraftsproduktion kunde höjas med inte mindre än 25 procent till ägarnas stora förnöjelse. Hela investeringsprogrammet innebar att Oskarshamn återigen fick en omfattande "inflyttning" under några år av tillfällig högavlönad och högutbildad projektpersonal. Hotell- och restaurangnäringen gnuggade händerna.

För några år sedan kom emellertid den stora chocken: OKG skall läggas ned! Beslutet har ingenting med den politiska debatt som förts om kärnkraftens vara eller inte vara. Beslutet hänger helt samman med att man förutser att reaktortankarna börjar bli slitna och kräver mycket stora renoweringar inom de närmaste tio åren. Beslutet är också föranlett av att elpriserna långsiktigt har sjunkit under många år till följd av att distributionssystemet (och då framför allt i Östeuropa) nu har byggts samman och moderniserats, den lokala kraftvärmeförsörjningen har ökat och detta samtidigt som en verklig konkurrens har börjat uppträda på elbörserna runt om i Europa. Fjärran är den tid då Vattenfall kunde tala om att elpriset skulle komma att vara så eller så under de närmaste tre åren.

Framför allt var det dock konkurrensen som skapade de största förändringarna på marknaderna. Det ryska gasnätet är nu säkert integrerat med det omfattande västerländska nät som byggdes ut snabbt under 1980-talet utan att svenska energiaktörer eller politiker behövde ta notis om det. De i dag kända gastillgångarna i närområdet är enorma. Enbart den ryska gasen skulle rent volymmässigt räcka till att försörja hela EU-området samt Ryssland under ca 130 år vid nuvarande energikonsumtion. Därtill kommer den nordnorska gasen, där kända och bevisade kvantiteter har flerdubblats enbart sedan år 2000. Mot det politiska flertalets vilja har Sverige blivit ett gasberoende land.

I Oskarshamn visste förstämningen inga gränser när beskedet om OKG:s stängning kom. Nu pågår emellertid en mycket spännande utredning om att bygga om kraftverket till gasdrift. Det skulle i så fall återigen betyda ett tillskott

på åtskilliga hundra nya arbetstillfällen i kommunen. Och dessutom är en stängning av ett kärnkraftsverk ingen lättsnuten historia. Det mest tyder på att alla tidigare beräkningar av antalet årsarbeten för en stängning har varit alltför optimistiska.

Lasarettet är kanske det lokala "bruksföretag", som befinner sig mest illa ute. Trots alla politiska mantra om nysatsningar och expansion som gång på gång har basunerats ut, är verkligheten en helt annan. Den svenska sjukvården har fortsatt att skäras ned eller rättare sagt, har först under senare år reellt börjat skäras ned. Bakom dessa nedskärningar döljer sig helt nya analyser och att ett nytt totalgrepp har tagits på vårdsektorn. Eftersom landstingen avvecklats har vårdsektorn blivit en fråga för staten och kommunerna, varvid kontrakt numera sluts årligen mellan olika regionalförbund och staten.

Dessutom har den privata försäkringsverksamheten och privatvården expanderat mycket kraftigt under senare år. Man kunde se embryon av detta redan under slutet av 1990-talet då investmentföretaget Bure började gå in aktivt på den nationella vårdmarknaden. Därutöver fanns redan då många lokala lösningar i form av såväl rehabiliteringstjänster som förebyggande vård. Dessa har expanderat mycket kraftigt och då speciellt i storstadsområdena. Utöver detta har helt nya aktörer som stora globala medicinskt-tekniska företag givit sig in på den mer tekniska sjukvårdsmarknaden med både vårdpersonal, utrustning samt styr- och kontrollsystem. I dag känns den gamla "pysslingdebatten" från början av 1980-talet mycket avlägsen.

För Oskarshamns del innebär detta att lasarettet har fortsatt att avlövas på både kompetens och personal. Verksamheten är bara en tredjedel i dag mot vad den var för ungefär två decennier sedan. Beslut finns att det skall avvecklas helt. Redan några år innan beslutet om kärnkraftsverkets avveckling togs, förlorade sjukhuset sin akutvårdsavdelning. Efter omfattande analyser hade man på riksnivå kommit fram till att ett system med avancerade ambulanshelikoptrar efter schweizisk modell skulle möjliggöra att akutsjukvården koncentrerades till de gamla universitetssjukhusen samt några ytterligare lasarett runt om i landet vilka graderades upp. På samma grunder koncentrerades i stort sett all kirurgisk verksamhet till stora specialkliniker. Kvar blev de lokala läkarstationerna med en alltmer sofistikerad klinisk support via Internet och andra direkta telelänkar.

Återigen hörs kraven på att Oskarshamn måste satsa på de små företagen. Det är de nya entreprenörerna som skall rädda kommunen från fortsatt kräftgång...

3.4 "Du sköna nya värld"

Det andra scenariot som målas upp ger en mer gynnsam utveckling för kommunen. Tillsammans med andra aktörer skapas ett positivt förändringsklimat i kommunen vilket bäddar för ett annat angreppssätt än i det första scenariot.

Underbara framtid, det bästa är ännu ogjort

Rubriken är ett citat från Ingvar Kamprads tidiga bok *"En möbelhandlares testamente"*. Och visst stämmer det på Oskarshamnssjälén. Det finns inte många gamla Oskarshamnsbor som känner igen sig i dagens Oskarshamn. Förändringarna har varit omfattande under den senaste femtonårsperioden. Offensivlustan har varit spektakulär. I takt med framgångarna har politiker och näringsliv vågat sig på allt mer djärva nysatsningar som i fräckhet sannolikt inte står Karlskrona/Ronneby efter när dessa kommuner proklamerade sig som Sveriges informationsteknologiska centrum redan under 1980-talet.

Allra mest häpnadsväckande var det kanske när man för några år sedan tog beslut om att spränga Domus och ett antal gamla förvaltningsbyggnader mitt i staden för att "få ljus och luft" som Strindberg skulle ha uttryckt det. I stället byggs nu som bäst ett helt nytt och internationellt redan mycket uppmärksammat köpcentrum ritat av en ny stjärnarkitekt från Burkina Faso. Här ryms utbildningslokaler, butiker, biografier och andra samlingsplatser med kaféer och restauranger och andra småföretagare. Den svenska modellens representanter i form av arbetsförmedlingar, statliga och privata, försäkringskassor, partilokaler m m finns också här men har rent exponeringsmässigt dragit sig undan i olika s k back-office lokaliteter. Allt under ett och samma tak givetvis, vilket har givit Oskarshamn Nordens största sammanhängande köpcentrum. Det räckte med ett besök av den afrikanske arkitekten för att komma fram till att Sverige inte lämpar sig för uteaktiviteter utom några få dagar då och då.

Förnyelsen av stadskärnan kan ses som kulmen på den revolutionerande omprövning som staden har gått igenom under senare år.

Porten mot Öst

Slagordet känns igen. Under några år under mitten av 1990-talet tävlade snart sagt alla svenska Östersjöstäder om att kunna titulera sig porten mot Östersjöregionen. Det var under den perioden man fortfarande trodde att politiska slagord kunde frammana ett förändringsbeteende och att verkligheten bestod i det som sades och inte i det som gjordes. Man var överlag också påfallande inskränkt i sina perspektiv och trodde att man kunde behålla sina svenska grundkoncept och med dessa erövra världen.

Hela denna till synes orubbliga svenskhet gick igen i närmandet till Östeuropa under 1990-talet. Vi svenskar skulle komma dit och hjälpa dessa stackars kom-

munistiska offer. Ingen funderade speciellt mycket på om och i så fall vad människorna i öster kunde erbjuda oss. Ingen, utom kommunalrådet och kommunfullmäktige i Oskarshamn. I Oskarshamn vände man på perspektivet och låtsades aldrig att man var någon port mot öster. Man bestämde sig i stället för att göra någonting och började sin hemläxa med att ställa sig frågan vad man skulle kunna göra i Oskarshamn för att få till stånd ett utbyte med Östeuropa som skulle vara av ömsesidigt intresse.

Redan efter några månader fann man att det fanns en hel del projekt som kunde förverkligas. Klokt nog bestämde man sig redan i inledningsskedet att detta inte var någonting som den kommunala förvaltningen skulle ägna sig åt. Istället satsade man på ett mycket konkret partnerskap med det lokala näringslivet. Efterhand anslöt sig även företag från kommuner i närheten liksom företag i både Jönköping, Göteborg och Stockholm. Jämfört med det näringslivs- och sysselsättningsprogram som antogs år 1997 skiftade man snabbt fokus och satsade alla kort på Lettland, Litauen och Kaliningrad. Just den senare enklaven visade sig vara ett lyckokast eftersom denna dels blev en skattefri zon i den ryska federationen av den tidigare kinesiska HongKong-karakteren och dels förklarades av EU (av säkerhetspolitiska skäl) utgöra ett särskilt gynnat område.

För Oskarshamns del innebar detta att man snabbt skaffade sig ett överläge när det gäller relationerna österut. Strategin som lades fast var mycket klar: Tidsfaktorn skulle prioriteras och alla projekt skulle vara ekonomiskt försvarbara i betydelsen dels att kommunen inte skulle utsätta sig för alltför stora risker och dels att alla projekt som hade en kommersiell potential att gå med vinst redan inom ett år skulle ges företräde. Till detta lades att kommunen inte skulle agera ensam utan alla godkända projekt skulle förutsätta partnerskap med vissa insatser av näringslivet. Slutligen bestämde man sig för att starta i liten skala för att sedan växa om projektet visade sig svara upp mot förhandsgissningarna.

Kommunens satsning var att anställa en EU-koordinator och placera denne på Företagarcenter samt att svara för finansieringen för vissa målinriktade konsultinsatser. Sammantaget innebar detta att kommunen inte band upp sig för kostnader på mer än ca 1 miljon kr per år. Och detta var under förutsättning att projekten visade sig utvecklas väl. Den långsiktiga bindningen var emellertid mycket låg. Konsulterna kunde man kasta ut redan på ca en månads varsel om det visade sig att dessa inte höll måttet och EU-koordinatorens kompetens efterfrågades inom olika andra kommunala förvaltningar.

Som framgår av den följande berättelsen har just Östersjösamarbetet blivit en mycket viktig del av näringslivsutvecklingen i Oskarshamn.

Ett stärkt kommunalt samarbete

Den kommunala utvecklingen i Sverige ger anledning till stor oro. Åtminstone om man analyserar förändringarna utifrån vad man var van vid

på 1980-talet. Den mest påtagliga förändringen i den svenska samhällsutvecklingen var att den kommunala självstyrelsen inte bara tilläts leva kvar utan att den dessutom gavs ett reellt innehåll. Det började först inom den sociala sektorn, varefter skolan och sedan arbetsmarknadsfrågorna kommunaliserades. Överlag gavs kommunerna ett allt större inflytande med vilket också följde ett krav från staten att kommunerna skulle finansiera en allt större del av nämnda sektorers verksamhet.

Detta var en svensk revolution i det tysta. Staten gav successivt upp ambitionen att styra utvecklingen i detalj över hela landet. De lokala avvikelserna – till en början våldsamt debatterade som vad gäller vårdområdet – blev allt eftersom större och större. Att driva en skola i Pajala var något helt annat än att driva skola i Norrköping. Varför skulle dessa skolor behöva följa samma läroplan? Det är kanske viktigare att Pajalaborna finner former som likställer deras skola med norska Kautokeino eller med finländska Rovaniemi? Snart var det ingen som ens höjde ett ögonbryn när det avslöjades att "missförhållanden" rådde i Luleås dagssystem. "So what, det är väl Luleåbornas ensak att bestämma hur deras dagis skall se ut och fungera!?"

Utvecklingen har således under de senaste tio – tjugo åren gått entydigt i riktning mot verkligt ökat ansvar, makt och befogenhet för den kommunala sektorn. Med detta har följt att kommunerna har tvingats höja sin egen kompetens högst avsevärt. Personalomsättningen har varit stor under senare år och stora resurser har satsats på kompetensutveckling. Med de förvaltningsmässiga förändringarna har också följt stor olycka i många kommuner som inte har förmått klara sig själva. Frivilliga kommunsammanslagningar har skett och i andra fall har näraliggande kommuner inlett ett mycket resultatorienterat och praktiskt samarbete.

Förändringarna har också "drabbat" Oskarshamn. Till skillnad från en majoritet av landets kommuner hade man i Oskarshamn emellertid redan tidigt börjat fundera över dessa förändringar och också övervägt nya grepp. Ett sådant grepp var att man gick in i ett mycket nära samarbete med Mönsterås och Högsby, vilket i praktiken kan likställas med att man har bildat en ny storkommun med ca 49.000 invånare, fördelade på tre kommundelar. Den "nya kommunen" växer sakta. Målet är att år 2015 ha nått 50.000-gränsen varvid man kan kvalificera in sig i ett nytt EU-program riktat mot medelstora städer.

Det visade sig finnas en ganska naturlig arbetsfördelning mellan dessa kommuner. Oskarshamn blev ett naturligt kommersiellt centrum och ett centrum för utbildning, dock utan att all utbildning lades där. Blomstermåla/Högsby blev ett nytt småföretagscentrum med ett fokus bl a på träförädling. I Högsby utvecklades dessutom en stark landsbygds- och friluftsturism inriktad på den tyska marknaden. Mönsterås blev även fortsättningsvis det naturliga centrat för pappersmassa och sågade trävaror liksom för mindre miljövänlig kemisk industri samt givetvis för transporter inom dessa områden. Därmed kunde Oskarshamn specialisera sin hamnverksamhet på ro-ro-fartyg och färjetrafik.

Hamnen återtar sin position

Det var med stor pompa och ståt som kung Carl XVII Philip invigde den nya hamnen år 2006 eller 150 år efter det att hans anfader Oskar I hade döpt om Döderhultsvik till Oskarshamn. Då liksom nu var hamnen en av de största attraktionerna i bygden. Däremellan har vi en lång period under vilken man överlag trodde att det var enbart industriell verksamhet som kunde skänka ekonomisk välfärd. Cirkeln var sluten.

Bakom hamnens återinvigning ligger ett omfattande investeringsprogram och en mycket medveten satsning på transportsektorn från kommunens sida. Bakgrunden var enkel. Den 5 augusti år 1998 fick dåvarande kommunale näringslivssekreteraren av en slump se en artikel i Dagens industri om framgångarna för Nässjö/Eksjö som transportcentrum, dvs två kommuner som visserligen hade ett ur järnvägssynpunkt betydligt bättre läge än Oskarshamn, men som tillsammans inte var större än Oskarshamn, Högsby och Mönsterås tillsammans. Tanken föddes: Varför skulle vi inte slå oss tillsammans!

Järnvägsknut nytt transportcentrum

MALMÖREDAKTIONEN
Henric Borgström

Tel 040: 23 07 07 henric.borgstrom@dl.se

Jönköping och Nässjö är på väg att bli Nordens största transportcentrum. Allt fler distributörer anser att området är det bäst belägna för lastbilar som över matten ska nå storstäderna i de fyra nordiska länderna.

Nyligen meddelade butikskedjan Jysk Bäckdager att ett nordiskt centrallager på 48 000 kvadratmeter ska byggas i Nässjö. Det innebär 100 nya jobb med olika kringtjänster. Samtidigt läggs två mindre lager ned i Arlov och Södertälje.

I våras etablerade också det tyska mejeriföretaget Westfalia, konkurrent till Alfa-Laval, ett skandinaviskt distributionskontor i Nässjö.

Där har även BTL (Bilspedition) slagit sig samman med Telia i ett gemensamt bolag NVL, Nordic Logistics Villages, som med 225 anställda sköter Telias varudistribution för Sverige. Bland externa kunder finns Nordenlagret för General Lightning, lamp- och lysrörverksamheten inom General Electric.

Ännu fler lagercentraler har byggts i närbelägna Jönköping. Jönköping är den punkt var-

ifrån man bäst når flest större städer i Sverige, Norge, Finland och Danmark med lastbil över natten", säger Hasse Sjölund, näringslivssekreterare i Jönköpings kommun.

Bra vägstandard

E4 är numera motorväg nästan hela sträckan Malmö-Stockholm. Väg 40 mot Borås har hög standard, därefter är det motorväg till Göteborg. Dessutom är Nässjö en stor järnvägsknut.

I Jönköping hoppas man att den planerade Götalandsbanan från Stockholm till Göteborg blir verklighet en bit in på 2000-talet. Det kommer att gynna Jönköping på bekostnad av Hallsberg.

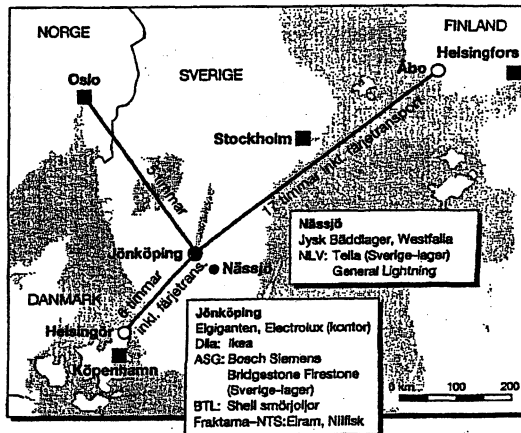
I Jönköping har norska Elkjöp byggt Nordenlager för sin svenska kedja Elgiganten med 100 anställda.

Ikea bygger nytt lager

TVå entreprenörer i transportbranschen, Anders Palm och Jan Widheimer, har med sitt företag Dila tagit hand om exporten till de nordiska länderna och USA för Ikea. Ett nytt stort lager byggs nu.

ASG sköter Nordenlagret för bilelektronikverkaren Bosch Siemens och det svenska lagret för däckstillverkaren Bridgestone Firestone.

BTL, som köpt det tidigare börsnoterade Adamssons transport i Jönköping, sprider Shells smörjor över hela Norden.



HET REGION: Transportcentralerna omkring södra Vättern sysselsätter i dag uppemot 2 000 personer.

Fraktarna-NTS (Dan Transport) har lager för belysningsföretaget Eram och ska sköta distributionen för Nilfisk dammsugare via Jönköping.

Vitvarutransporter

Electrolux har en avdelning för vitvarutransporter inom Europa placerad i Huskvarna; sju personer som lyder under Distri-lux. Men varulagren finns vid fabriker i Motala och Mariestad.

"Jönköping som transportcentrum kommer att stärkas ytterligare genom att högskolan i samarbete med näringslivet inrättat utbildning i logistik. Transportföretagen har förklarat att de kommer att anställa de nyutexaminerade transportingenjörerna, ett 30-tal i varje kull. Transport är ju inte längre att bera frakta en vara, det är numera högteknologi att sköta flödena", säger Hasse Sjölund i Jönköping. □

Figur 3.2: Ett småländskt kommunikationsnätverk

Källa: Dagens Industri, 24 juli 1998.

Ur denna enkla tanke har nu växt upp ett mycket betydelsefullt kommunikationsnätverk. Efter en första idéskiss och dragning för den nye kommunikationsministern har konceptet successivt utvecklats. Någon initial hjälp från departementet fick man givetvis inte från Oskarshamns sida. I stället blev mottagandet tämligen avmätt och man riktigt såg att det lyste en förtvivlan bland alla departementsföreträdare att detta skulle komma att kosta pengar och dessutom sannolikt utmana olika miljöintressen.

Man lät sig dock inte nedslås utan jobbade vidare på idén att utveckla Oskarshamn till en betydelsefull hamn och omlastningspunkt för godstrafiken till Lettland, Litauen och Kaliningrad. Strategin var att utveckla transportflödena i en öst-västlig riktning mellan England respektive Jylland och Östeuropa. Det visade sig exempelvis finnas många intressenter inom livsmedelsområdet som fann denna tanke intressant. Mycket snabbt drogs, förutom Jönköping/Nässjö/Eksjö, även Göteborg in i samarbetet. I Göteborg fanns dessutom Stena Line som under 1990-talet befann sig i vissa svårigheter och som sökte efter nya länkar i sitt transportnät.

Konceptet presenterades och blev betydligt mer positivt mottaget av EU-kommissionen i Bryssel. Det visade sig finnas betydande summor avsatta för nya Interreg-program liksom inom andra EU-program för ett konstruktivt utvecklingsarbete med Östeuropa. Oskarshamns vägvinnande koncept var beslutet att satsa på hamnen och den korta inseglingstrännan utan besvärande miljöproblem. Mellan Oskarshamn och de tre utvalda hamnarna på den östra sidan Östersjökusten kunde man dessutom operera en tur i vardera riktningen varje dag med ett och samma fartyg. I och med detta blev man ekonomiskt konkurrenskraftig.

Samarbetet med just Nässjö/Eksjö blev mycket lyckosamt. Därigenom fick man också tillgång till den nord-sydliga axel som löpte genom dessa två orter. Tillsammans var man också politiskt starkare och förmådde successivt mala ned kanslihusets motstånd mot en ny tvärförbindelse. Redan år 2005 kunde den nya Europavägen från Moskva till Göteborg invigas, visserligen med betydande brister men ändå med en helt ny länk mellan Oskarshamn och Jönköping.

Ett kompetenslyft som verkligen blev ett lyft

Den andra stora satsningen som man beslutade sig för i Oskarshamn var att lyfta upp utbildningen på en betydligt mer framträdande plats på den kommunala agendan. Ett första mycket begränsat steg togs i och med satsningen på högskoleutbildning tillsammans med KTH. Projektet lyckades och man fick redan år 2000 status av att vara en stadigvarande filial till KTH med sammanlagt ca 200 årsstuderande. På denna bas kunde man rekrytera en universitetslektor, två assistenter och två kanslistor. Resten av sysselsättnings-tillfällena sköttes från Stockholm på distans.

Redan innan denna etablering var säkrad kom man i kommunala kretsar underfund med att denna högskolesatsning var alldeles för marginell för att säkra att en ny och bestående värdemiljö skulle komma att utvecklas i Oskarshamn. Man tog därvid det drastiska beslutet att gå förbi det formella statliga systemet i form av Högskoleverk och kanslihus. I Oskarshamn drog man nämligen slutsatsen att man i konkurrens med Kalmar alltid skulle komma att dra det korta strået i centralmaktens ögon.

Det nya greppet blev därför att tillsammans med europeiska partners utveckla ett helt nytt "högskolekoncept" baserat på individuell återkommande utbildning inom ramen för en serie diplomerade kurser. Man satsade därvid på en omfattande kvalitetssäkring, vilket så gott som samtliga svenska universitet och högskolor hade försummat å det gravaste. Den internationella profilen var också mycket ovanlig för svenskt vidkommande. Den var så ovanlig att det nya Studiemedelsverket inte ansåg sig kunna godkänna studier i Oskarshamn med samverkansparter som studiemedelsberättigad utbildning. Oskarshamn löste detta dels genom att ta ut terminsavgifter på motsvarande sätt som gjordes i stora delar av övriga Europa och dels genom att bygga upp fonder där både EU-kommissionen och företag visade sig vara intresserade att satsa.

Man har satsat på teknikerutbildning och på entreprenörsutbildning utifrån en mycket praktisk infallsvinkel. Den elektrotekniska divisionen anses hålla en mycket hög kvalitet enligt flera utomstående bedömare. Oskarshamn har utnyttjat detta till att bli inom elektrotekniken vad Karlskrona lyckades uppnå inom IT-området. "Man kan jämföra detta med gamla tiders tekniska gymnasier men på en dubbelt så hög nivå", som någon student uttryckte det under sin examensintervju. Studenterna kommer från hela Europa med en överrepresentation från Östeuropa.

Utbildningen har således blivit en stor succé. I dag har Oskarshamn en av få svenska, internationellt erkända profilskolor med mycket praktiskt orienterad utbildning. "Kom till Oskarshamn!", som det står i reklambroschyerna, "Vår utbildning är inte inriktad på att göra Dig till forskare utan till att ge Dig ett välavlönat jobb i en spännande internationell miljö". I dag har man 3.000 årsstuderande och siktar inom en femårsperiod på att fördubbla den siffran.

Resultatet av utbildningssatsningen har också blivit ett ökat nyföretagande. För första gången har man lärt av andra universitets misstag och lyckats undvika att "teoretisera sönder" entreprenörsämnena. I stället har man genom kontakter med flygvapnets överblivna psykologer funnit helt nya vägar att testa fram de risktagande individer som kan tänka sig att starta eget. Detta är något helt annat än de gamla starta eget-kurser som drevs i Arbetsförmedlingens regi...

4. Utredningens slutsatser

4.1 Problem, men inte direkt kris

De resultat som presenteras i föreliggande undersökning är i fler än ett avseende svårtydbara. Å ena sidan ger både intervjuer och statistikunderlag fog för att hävda att Oskarshamn har hamnat i en oåterkallelig nedförsbacke. Beroendet av några få företag och av offentlig sektor är stort, strukturen är ålderdomlig och de dynamiska skeendena svåra att spåra. Det är lätt att måla upp en bild av att Oskarshamn lever på "gamla meriter", vilket i detta fall är liktydigt med ett par - tre betydelsefulla beslut under 1960-talet. Det skall tilläggas att samtliga dessa beslut – om uppbyggnaden av OKG, om Scantias övertagande av karosserifabriken och om lasarettutbyggnaden – fattades utanför Oskarshamns gränser.

Historien kommer sannolikt inte att upprepa sig. Oskarshamn råkade under 1960-talet ligga helt rätt i tiden för de stora beslut som då fattades på riksplanet. I dag är det svårt att se att några motsvarande beslut skulle kunna komma att fattas annat än i så fall i direkt motsatt riktning, dvs nedläggningsbeslut. Alltför många kommuner brottas med likartade eller svårare problem i dagsläget för att statsmakterna skall känna sig tvingade att intervensera i just Oskarshamn.

Å andra sidan kan hävdas att Oskarshamn har förvalt sitt pund mycket väl under de senaste tio – tjugo åren. Den kommunala ekonomin är bättre än i många andra städer av liknande storlek. Det geografiska läget är bättre än för tio år sedan. Med detta franka påstående menar vi att den enkelsidiga fokusering som den svenska ekonomin har haft västerut, nu har brutits. Även om problemen i Ryssland kommer att vara stora många år framöver, så har de facto den östeuropeiska marknaden öppnats upp. Relationerna österut kommer med största sannolikhet att växa snabbare än relationerna västerut.

Till detta kommer att Oskarshamn sannolikt har en större inneboende kompetens inom verkstadsområdet, det elektrotekniska området samt inom transportområdet än vad man hittills har utnyttjat. Parallellen kan dras till Newcastle i England; en stad som från att ha hamnat i en tidig varvskris efter varvens nedläggning, sadlade om och blev en stor exportör av "sjöfartskunskap" i konsultform över hela världen. Kunskapen fanns där, den hade bara inte exploaterats i nya former.

Den berättigade fråga man nu kan ställa sig är hur Oskarshamn, utan att ännu en gång behöva hamna i djup akut kris, skulle kunna utveckla sina starka sidor för att vända den nedåtgående trenden. Vi skall i detta avsnitt peka på och kortfattat diskutera några möjliga handlingsvägar för kommunen. Denna konstruktiva syntes görs med en direkt återkoppling till det näringslivs- och sysselsättningsprogram som antogs av kommunalfullmäktige i juni 1997. Kapitlet avslutas därefter med en kort analys av vilka kopplingar vi kan se till ett framtida djupförvar av använt kärnbränsle.

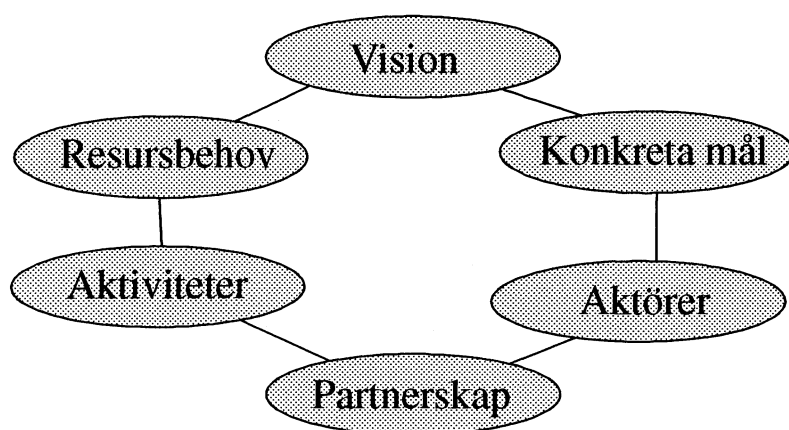
4.2 En möjlig utveckling för Oskarshamn

Utvecklingsmodell

I det näringslivsprogram som presenterades under år 1997 täcks flertalet av de frågor som också har ställts i denna utredning in. Som extern bedömare slås man av att detta program mycket väl kan ligga till grund för en utvecklingsplan för kommunen, men att det då behöver konkretiseras ytterligare. Den slutsats som kan dras från många andra regionala utvecklingsprogram, och som även kan skönjas i Oskarshamns fall, är att programmen tenderar att bli för vidlyftiga i bemärkelsen att programmen skall täcka in allt. Inga direkt avgörande prioriteringar görs och ingen skall i förväg ha anledning att känna sig utanför i processen. Den politiska text, som det alltid är frågan om i dessa sammanhang, riskerar därigenom att tappa fokus och få karaktären av en "Mädchen für alles". Samtidigt saknas den konkreta nivån för genomförandet i programmen och underliggande analyser.

För att föra analysen framåt föreslår vi således att det nuvarande programmet ges ett tydligare fokus och att målbilden reduceras så långt detta är möjligt. I praktiken har det visat sig näst intill omöjligt att styra ett företag eller organisation mot tio – tjugo mål samtidigt. Ett par – tre mål måste prioriteras och resten av "målen" tvingas att ges en sekundär status eller behandlas som restriktioner i utvecklingsarbetet. Det finns även mål som inte bör vara föremål för kommunala överväganden och därmed bör kunna sorteras ut från programmet. I Oskarshamns exempel är målsättningen att Oskarshamns företag skall vara konkurrenskraftiga ett typexempel på ett sådant icke-kommunalt mål. Konkurrensansvaret skall företagen uppfylla.

Vi föreslår således att det nuvarande näringspolitiska programmet renodlas enligt en mycket enkel grundmodell:



Figur 4.1 Principiell arbetsmodell för Oskarshamns utvecklingsarbete

Modellen ovan torde tala sitt tydliga språk. Visionen finns där, men kan behöva diskuteras ytterligare en gång mot bakgrund av ovanstående reflexioner. Målen bör reduceras och ges en konkret innebörd. Att märka härvid är att

det är just detta som EU i olika sammanhang kräver för att engagera sig finansiellt i utvecklingsprojekt. En delmängd av målbilden är att skissa en önskvärd och realistiskt uppnåbar näringslivsstruktur år 2010.

Att ange olika aktörer är långt ifrån liktydigt med att ange en lista över olika organ som finns i kommunen. En definition av aktörer krävs och att olika aktörer "utvärderas" utifrån vad de kan bidra med i sammanhanget. Det handlar om prestationsnivå och kvalitet och kan i mångt och mycket liknas vid den uppgift en coach har i ett ishockeylag. Det handlar inte om att bara ta ut de bästa, de som helt enkelt råkar finnas tillgängliga eller än värre enbart de som hittills har råkat vara "medlemmar i klubben". Det handlar om att skapa en konstellation som kan prestera något tillsammans.

Denna fråga är så viktig att vi vill ge just begreppet partnerskap ett eget momentum i modellen. I EU-kretsar trycks mycket hårt på behovet av att skapa partnerskap. I detta ligger ett implicit konstaterande att utvecklingsfrågor är inte enbart en fråga för politiker eller offentlig sektor. För att få till stånd en genuin utveckling krävs breda samförståndslösningar där olika aktörer känner sig involverade. Idéer om utveckling måste med andra ord säljas in hos flera aktörer och relationerna mellan dessa aktörer måste klargöras innan arbetet sätts igång. Frågor som vem gör vad och hur ansvar och befogenheter fördelas kräver sina självklara svar innan ett projekt påbörjas.

Vad slutligen gäller aktiviteter och resursbehov kan dessa betraktas som självklara inslag i ett utvecklingsprogram. Vår iakttagelse är dessvärre att det ofta är lite så och så med eftertanken beträffande båda dessa komponenter. Det är lätt att sätta igång projekt men ofta svårt att komma till slutsatsen att projekt skall avblåsas, att aktiviteter skall ändras, att alternativa aktiviteter skall övervägas osv. Många gånger saknas också en långsiktigt hållbar finansieringslösning. Det är därför lätt att få intrycket av att många utvecklingsprogram mer styrs av ett (politiskt) behov av att komma igång, dvs att något händer, än av en långsiktigt strategisk tanke på hur programmet ifråga framgångsrikt skall föras i hamn.

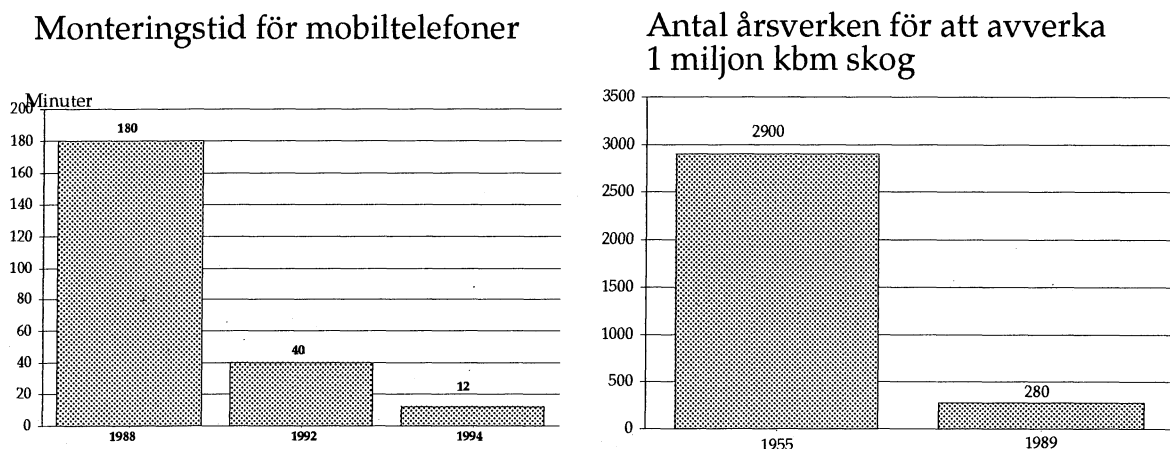
Med dessa generella iakttagelser skulle vi vilja föreslå några tema som det fortsatta utvecklingsarbetet i Oskarshamn bör fokuseras mot. Vi väljer dock att inte, i en offentlig skrift som denna, ge oss in i spekulationer om vare sig vilka aktörer som skall städslas eller vilket generellt resursbehov man skall räkna med. För detta saknar vi helt enkelt i dagsläget tillräcklig kunskap. Vårt förslag är emellertid att man i Oskarshamn koncentrerar sig på nyföretagandet, utbildningen samt Östersjörelationerna. Vi skall i korthet beröra vart och ett av dessa utvecklingstema.

Nyföretagande

Just konstaterandet att Oskarshamns kommun lider av en gammaldags bruksstruktur är kanske den allra viktigaste slutsatsen i denna utredning. Låt vara att det i Oskarshamns fall handlar om tre "bruk", Scania, OKG respektive

lasarettet. I grannkommunen finns därutöver ett "riktigt" traditionellt bruk i form av Mönsterås bruk, som är en dominerande aktör i regionens utveckling. Om bruksmiljöerna finns dessvärre mycket litet positivt att säga i ett utvecklingsperspektiv annat än att de är goda sysselsättningsgeneratorer och ekonomiska stabilisatorer i tider av lugn strukturomvandling. När turbulensen i ekonomin ökar har brukssamhällena i så gott som samtliga fall (undantag finns dock) haft svårt att hänga med.

Just nu lever vi i en tid av stor strukturomvandling. Omvandlingstrycket är sannolikt större än vad som syns på ytan. Det handlar helt enkelt om en brytningstid. Det märks på flera plan; i utbildningsavseende (till detta återkommer vi nedan), i marknadsutvecklingstermer, i teknikhänseende osv. Två mycket enkla exempel kan tjäna för att belysa de förändringar som är på gång och den tempoväxling som har inträffat.



Figur 4.2 Strukturomvandlingstakten har ökat

Inom skogssektorn tog det ungefär en generation att höja produktiviteten lite drygt tio gånger. Under denna tid hann skogsarbetarkåren reduceras genom sin naturliga avgång och även vidareutbildas i AMS-regi där så bedömdes lämpligt. Inom det aktuella mobiltelefoniområdet ökade produktiviteten 15-falt på bara sex år. Och vad värre är; efter år 1994 har produktiviteten fortsatt att öka minst lika snabbt. Så fort efterfrågan stabiliseras eller viker kommer branschen att behöva reducera sin arbetskraft för att bibehålla konkurrenskraften.

För att svara upp mot sådana kraftiga förändringar måste flexibiliteten vara mycket stor. Den näringslivsstruktur som skall klara detta måste kännetecknas av ett mycket stort inslag av dynamik och småföretagande. Oskarshamn klarar inte det i dag. Som Oskarshamns näringsliv ser ut handlar det mer om att hålla tummarna för att inget obehagligt skall drabba de stora "bruket" än att hoppas på att några nya spännande utvecklingsprojekt spontant sätts igång.

För Oskarshamns del handlar det således att lägga stor kraft i att utveckla det lokala entreprenörslandskapet. Och detta utan att kommunen går in med direkta subventioner i enskilda företag. Perspektivet måste dock genomgående vara företagens. Det gäller att skapa nya företag och att utveckla vissa av de

befintliga småföretagen med exportkapacitet. Utvecklingsprojekt som kan resultera i ett eller flera företag är enligt vedertagna konkurrensregler och praxis undantagna från dessa restriktioner om direkta subventioner.

Det finns mycket material skrivet om hur man kan arbeta för att stimulera lokal nyföretagsamhet och många föregångsexempel att studera. Utan att här ge oss in på konkreta aktiviteter vill vi enbart peka på att det sannolikt krävs insatser i skolorna, att det möjligen kan finnas intresse för att konkret utvecklas k outplacement eller intraprenörskap i de större företagen, att det möjligen finns mer att göra genom urvalstester och mentorskap bland arbetslösa och bland nuvarande småföretagare, att skapa kraftfulla, framför allt lokala /regionala, allianser för att generera nödvändiga resurser (och då inte enbart direkta bidrag) till utvecklingsarbetet m m.

Genomgående bör alla aktiviteter inom hela detta viktiga utvecklingsområde föras bort från den direkt kommunalpolitiska agendan och byggas upp som ett aktivt partnerskapsarbete mellan näringsliv och berörda institutioner. Utgångspunkten måste vara att alla inblandade skall ha något att vinna på ett intensifierat samarbete. Det Företagscenter som har bildats i Oskarshamn förefaller, utan att vi har utvärderat centrals verksamhet, i princip att vara en lämplig plattform att bygga vidare på.

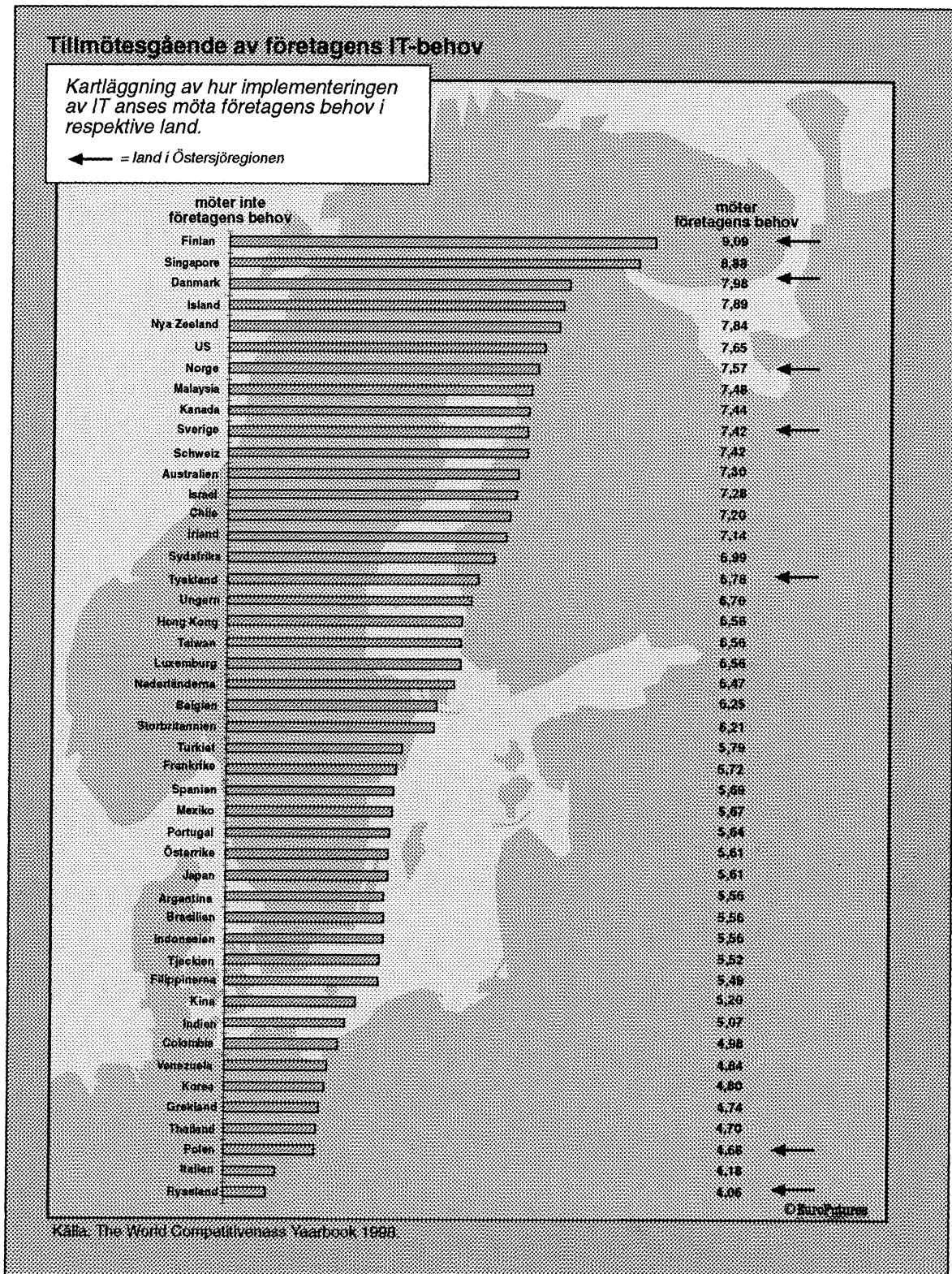
Utbildning

Det finns få frågor som har debatterats så flitigt under senare år som skolan. Skolan har ifrågasatts för bristande effektivitet och skolan har gått till motangrepp för att resursindragningarna har blivit verksamheten övermäktig. Parallellt med denna debatt har nya medel anslagits till Komvux och annan verksamhet och nya generalbegrepp som kompetenslyft lanserats. De små högskolorna har fått ökade resurser och även i några fall förlänats rätten att kalla sig universitet. Hela utbildnings-Sverige jäser av samtidig irritation och stora framtidsförhoppningar.

Det finns dock anledning att ställa sig frågan om så särskilt mycket har hänt inom detta område. Om utbildningssystemet i verkligheten har blivit särskilt mycket effektivare, mer dynamiskt inför yttre förändringar eller kvalitetsmässigt bättre. Svaret på dessa frågor kommer vi aldrig att få annat än mycket långt i efterhand och då i termer av hur den svenska levnadsstandarden har klarat sig i jämförelse med omvärlden. Vid den tidpunkten är det emellertid för sent att göra någonting åt situationen. Utbildning kräver, kanske mer än de flesta andra politiska insatsområdena, mycket långa ledtider. Vad som görs i dag kan vi se resultatet av i bästa fall om fem - sex år.

Sverige har haft och har sannolikt än i dag ett kompetensmässigt försprång gentemot många andra länder. Den ytterst intressanta frågan är emellertid om detta räcker eftersom vissa andra länder har kommit ifatt och förbi inom områden som kanske är mer avgörande för landets utveckling på lång sikt än vad mera generella betraktelser ger för handen. Finland har t ex en IT-

kompetens som av omvärlden betraktas som mer utvecklad än den svenska. Och det intressanta är sannolikt inte vad vi i Sverige tycker och hur Sverige står sig vid en jämförelse med Singapore eller USA utan hur landet bedöms av omvärlden i ett nordeuropeiskt perspektiv.



Figur 4.3 Svensk IT-kompetens i ett regionalt perspektiv

För att vidareutveckla utbildningsfrågorna i Oskarshamn torde det således vara viktigt att ta ett bredare grepp än hittills. Huvudfrågorna är: Vilka kompetenser behövs på orten utifrån dess nuvarande struktur? samt Vad skulle Oskars-

hamn kunna utveckla i form av kompetensnischer sett i ett nordeuropeiskt perspektiv? Helt klart är att detta är en mycket bredare ansats än att söka få ytterligare medelstilldelning inom nuvarande ramar eller att kämpa för att få en universitetsfilial. Med detta vill vi dock inte säga att de senare ansatserna är fel utan enbart understryka att utbildningsområdet är i behov av ett stort mått av nytänkande, från grundskolenivå och uppåt.

Den bild man därvid måste ha för ögonen är att arbetsmarknaden uppenbarligen inte fungerar i dagsläget. Någoting måste vara fel när den genomsnittliga effektiva pensionsåldern har sjunkit till ca 58 år samtidigt som t ex energibolag och verkstadsindustri har stora svårigheter att rekrytera lämpligt utbildad personal i 30-årsåldern. Någoting måste också vara fel när amerikanska universitet med framgång startar grundnivåutbildning i Europa och t o m i Sverige utan att motsvarande attraktivitet förmås byggas upp i Sverige för utländska studerande. Om man ser utbildning som en marknad utsatt för internationell konkurrens ser det dessvärre ut som om Sverige i dagsläget förlorar marknadsandelar.

Inte heller i detta fall är vi beredda att föreslå några väl definierade program för Oskarshamns kommun. Mer utförliga analyser bör genomföras. Klart är dock att det embryo som finns till högskoleutbildning som har inletts i samarbete med KTH i Stockholm och Linköpings universitet måste var ett mycket prioriterat inslag i en ny lokal näringslivspolicy. Klart är också att man i Oskarshamns fall mentalt bör kasta loss från det ok som det svenska studieplanssystemet innebär. Oskarshamns kommer aldrig att bli ett nytt Umeå eller ett nytt Kalmar inom utbildningspolitikens område. Härtill är den dynamiska konservatismens krafter alltför starka. Oskarshamns möjligheter ligger i att skapa det nya, det ovanliga, där begrepp som nischutbildning och verklig internationalisering är två bärande honnörsord.

Östersjörelationer

Det tredje prioriterade området som vi vill framhålla gäller att ta vara på förutsättningarna i det nya närområde som har öppnats upp på andra sidan Östersjön. Frågan om pågående utvecklings- eller samarbetsaktiviteter med företag, kommuner respektive län (motsvarande) på andra sidan Östersjön ställdes vid samtliga intervjuer. Det gällde därvid både om intervjupersonen själv eller det företag, organisation etc som personen representerade eller andra aktörer i regionen bedrev något Östersjösamarbete.

I så gott som samtliga fall var svaren vaga eller direkt nekande. Den slutsats vi kan dra av dessa intervjuer, av den exportprofil som Oskarshamnsföretagen i dagsläget har eller vad gäller konkreta utvecklingsprojekt i övrigt, är, att de direkta relationerna mellan Oskarshamn och den östra sidan av Östersjön är förhållandevis svaga. Östersjösamarbetet förefaller hittills mest ha bedrivits på länsnivå eller i andra former av "storforum".

När denna rapport slutredigeras har situationen i Ryssland intagit tidningarnas förstasidor sedan några veckor. Pessimismen breder ut sig. Otaliga artiklar

pekar på "katastrofala" bankförluster för den europeiska bankvärlden och varningsorden för fortsatta börsras ljuder i etern. Som alltid förefaller sans och besinning att kastas över bord när stormklockorna börjar ringa. Ingen pekar på att det hittillsvarande samlade bankförlusterna i ett europeiskt perspektiv i relativ jämförelse inte ens uppgår till 1 (en) procent av det svenska banksystemets förluster under åren 1991-1996. Ingen skiljer ut Ryssland från de övriga länderna. Polens och Estlands utveckling är t ex fortfarande anmärkningsvärt starka.

Vi skall här inte gå djupare in på utvecklingen på andra sidan Östersjön. Denna finns utförligt redovisad i de båda publikationerna *The Baltic Sea Region – Facts and Figures* (utgiven i januari 1998) och i *IT-Watch in the Baltic Sea Region* (utgiven i augusti 1998). Det enda som med yttersta kraft skall understrykas är, om vi lämnar problematiken i Ryssland därhän, att i de tre baltiska staterna finns en samlad population av samma storlek som Sveriges. I dag är dessa tre länders samlade ekonomi visserligen bara ungefär en tiondel av Sveriges eller en sjättedels av Finlands. Detta är dock mycket nog för att enbart negligeras. I all synnerhet som tillväxttakten i dessa länder har varit mer än dubbelt så hög som den svenska under de senaste två åren. Det är svårt att se ett scenario (utom ett rent katastrofscenario som i sig blir tämligen ointressant) där dessa länder inte kommer att fortsätta att tillväxa snabbt genom allt tätare kontakter västerut.

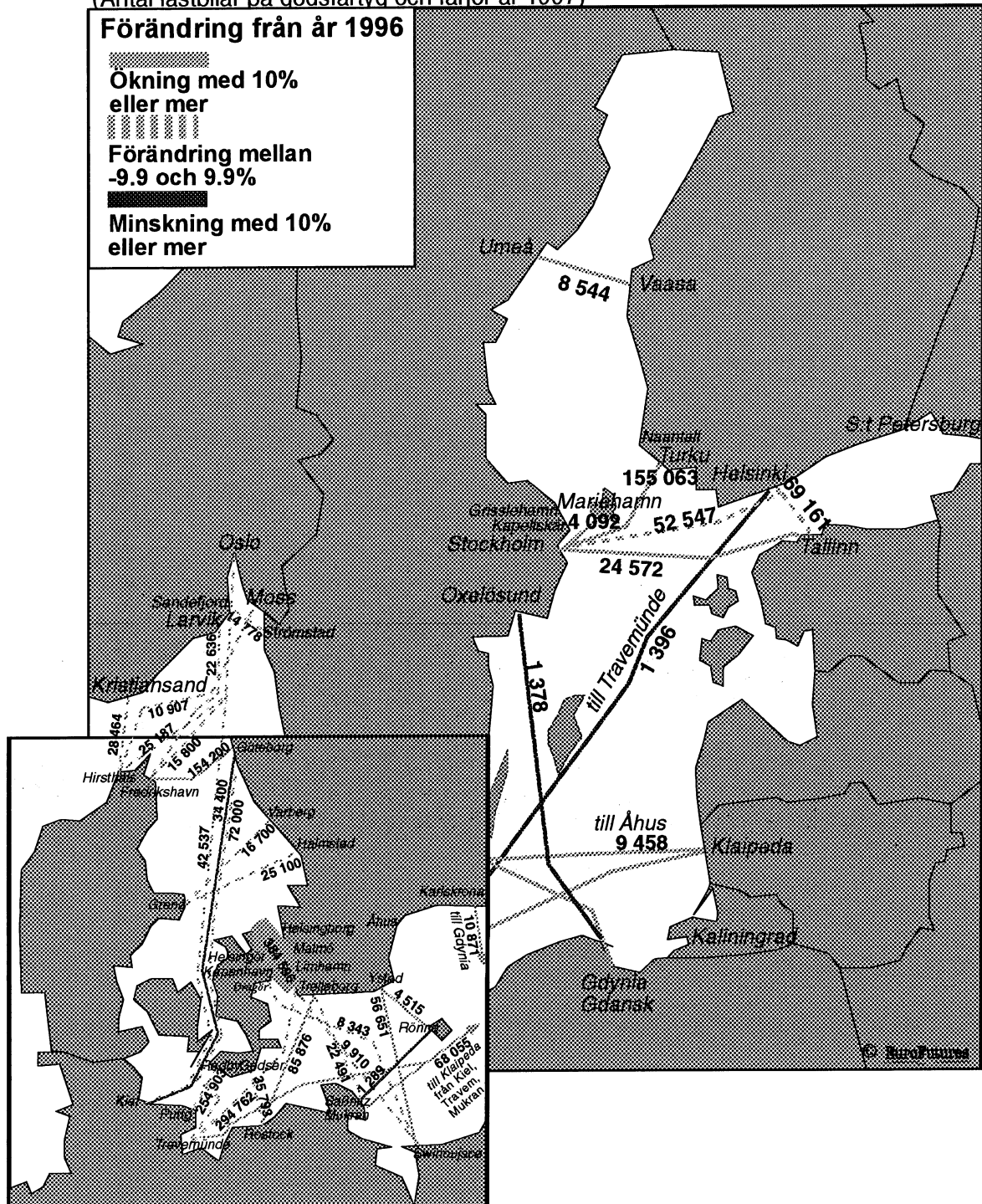
Till den östra delen av Östersjöregionen räknas också Polen. Polen är det land av de forna kommunistländerna som har kommit längst i reformarbetet. Man har i dag en samlad bruttonationalprodukt som är större än Finlands och i år sannolikt i nivå med Norges. Tillväxttakten har i genomsnitt legat på 5 - 6 procent under de senaste fyra - fem åren. Att inte utveckla de ekonomiska förbindelserna med Polen är med andra ord lika fel som att tacka nej till ekonomiskt utbyte med Finland eller Norge. Och i ett tioårsperspektiv sannolikt ännu mer felaktigt. Det faktum att Polen eftersträvar att utveckla kontakterna med Sverige för att inte bli alltför ensidigt beroende av Tyskland förändrar inte situationen till det sämre.

Oskarshamn måste med andra ord eftersträva att ta vara på den möjlighet som ligger i förstärkta relationer österut. Det handlar härvid om att systematiskt bygga upp kompetens och relationer som ger återbäring för båda parter. Alltför ofta har vi dessvärre mötts av kommunala och regionala program, där den svenska kommunen eller motsvarande söker skapa ensidig nytta för sig själv och där man ställer sig oförstående till motpartens loja intresse eller bristande vilja till att ställa upp. Att utveckla relationerna är i sanning ingen enkel uppgift där det bara är att ta för sig. Det handlar om en långsiktighet och en insikt om att det gäller att skapa mervärden för båda parter.

Det skulle föra för långt att här gå in i diskussioner om vad som konkret behöver göras i Oskarshamns fall för att utveckla affärsrelationerna österut. En sak som dock bör framhållas är det geografiska läget i ett öst – västligt perspektiv. En blick på det nuvarande transportsystemet kan ge viss kreativ inspiration:

Större godsflöden i Östersjön

(Antal lastbilar på godsfartyg och färjor år 1997)

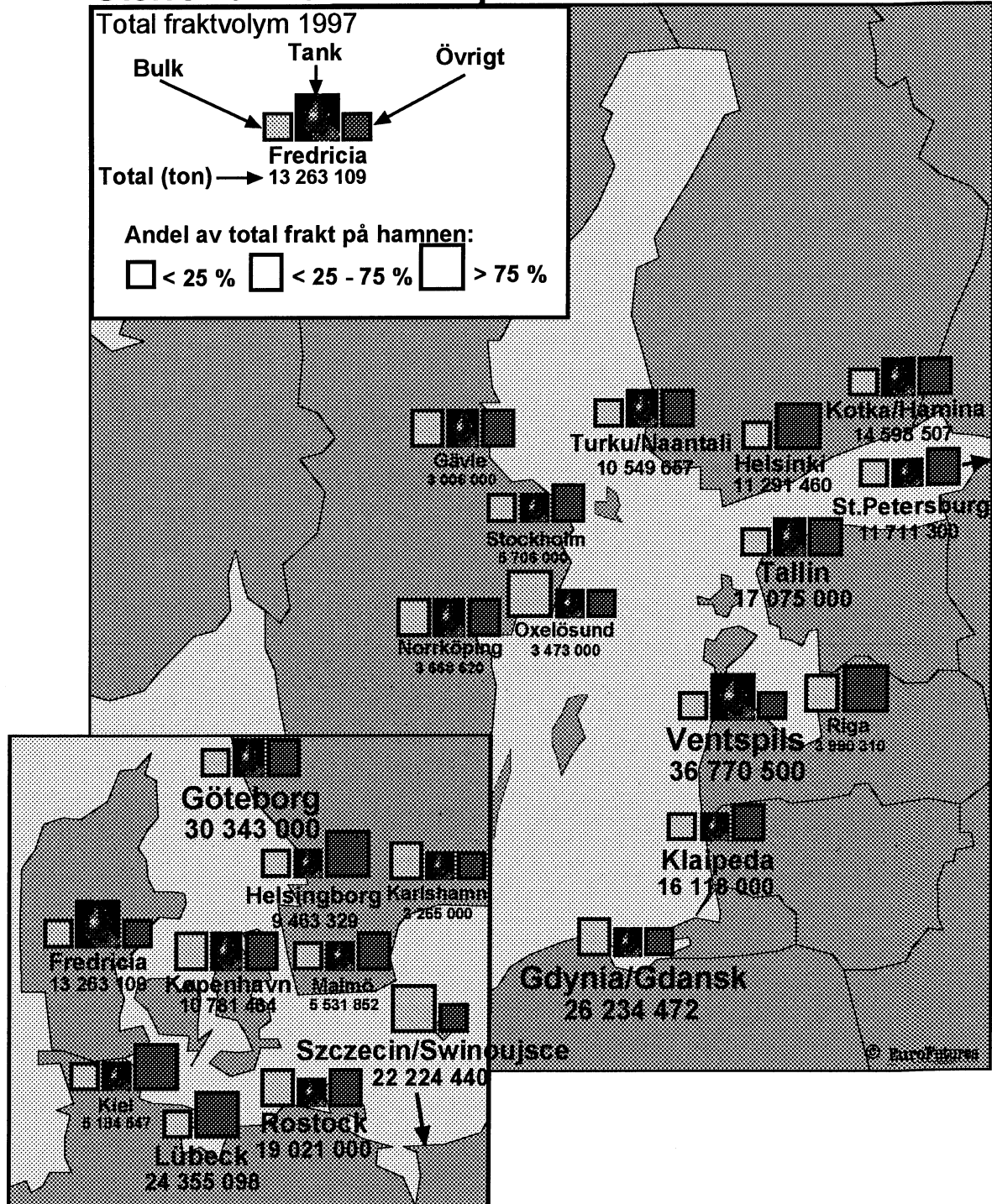


Källa: Cruise and Ferry Statistics 1998

Notera: Siffrorna för Riga och St. Petersburg är inte tillgängliga (ca 2.000 lastbilar till vardera staden)

Figur 4.4 Godstransportflöden i Östersjön.

Större hamnar i Östersjön



Källa: Baltic Ports Organization 1998
 Notera: Endast hamnar med mer än 3 000 000 ton gods finns med på kartorna.

Figur 4.5 Större hamnar i Östersjön.

Som kartorna utvisar finns det i dagsläget i stort sett sju hamnar av betydelse på den östra sidan av Östersjön. Några av dessa är mycket stora bulk- och oljehamnar medan andra har en omfattande trafik av ro-ro-karaktär m m. Vidare skall konstateras att landtransporterna från länderna på den östra sidan av Östersjön inte hänger med i utvecklingen, utan transporterna går före-

trädesvis snabbaste vägen ut till ett västland. Sverige (läs Stockholms län) har i dag blivit ett transitland för gods mellan öst och väst.

Skälen härtill är flera men framför allt handlar det om en kombination av bristande infrastruktur i öst och en omfattande korruption. Varje gränspassage mellan länderna i öst tar tid och kostar oproportionerligt mycket pengar. Det finns ett tryck på hamnarna i öst i dag och detta tryck lär inte minska under överskådlig tid om vi förutsätter, vilket är rimligt att anta, att de samlade godsmängder som skall transporteras ut från öst till väst växer med 5 – 10 procent per år.

Om vi därtill lägger att lastbilstrafiken, trots politiskt motstånd och olika miljömässiga besvärjelser, förefaller fortsätta att ta marknadsandelar på järnvägs- trafikens bekostnad, inses lätt att vi står inför ett tillväxtproblem. Transportsektorn i öst utgör idag, liksom den alltid har utgjort, en flaskhals för fortsatt ekonomisk utveckling. Nya alternativ måste tillskapas. Ett sådant alternativ skulle exempelvis kunna vara en öst-västlig axel från Göteborg – via Jönköping/Nässjö – Oskarshamn – Klaipeda – Vilnius alternativt Ventspils – Riga. Avståndet och inseglingsförhållanden är så vitt vi har erfarit mycket konkurrenskraftiga och möjliggör ett bra ekonomiskt utbyte av färjorna. Det faktum att skattefriheten kan upprätthållas på dessa linjer till skillnad från förbindelserna mellan Sverige och Finland (och sannolikt Estland) gör inte ekonomin på dessa eventuella nya linjer svagare.

Det finns med andra ord starka skäl att Oskarshamn gör en ordentlig analys av sina östliga relationer. Det är dessutom så att den konkurrens mellan olika orter som vi kan känna av vid intervjuerna, eller rättare sagt som olika kommuner och regioner känner sinsemellan, sannolikt är fiktiv. Behovet av att utpeka sig som porten mot öster, är mer av politisk slagdänga än av reell ekonomisk betydelse. Volymen har förutsättningar att bli så stor att man på det kommunala planet har mer att tjäna på att samarbeta, uppmuntra och hjälpa varandra än att konkurrera. I detta avseende bör Oskarshamn förstärka sitt alliansbyggande på ett svenskt och nordiskt plan.

Kompletterande slutsats

Ovan har tre områden pekats ut för kraftsamling. Detta innebär inte att annan utveckling skall stoppas. Det finns till exempel anledning att söka vidareutveckla den turism som "spontant" har uppstått kring OKG och den nyfikenhet som kärnkraftteknologin fortfarande skapar. Ett starkare samarbete med Glasriket och Öland skulle här vara eftersträvänsvärt. Det handlar då om någon form av upplevelseturism och detta i ett internationellt perspektiv. Någon gång borde vi svenskar inse att våra soltimmar och badstränder har en minst lika begränsad attraktionskraft på mellaneuropéer som på oss själva.

Den mest väsentliga slutsatsen ligger emellertid fördold i de avslutande orden i föregående avsnitt. Vad Oskarshamn sannolikt behöver som en grundläggande röd tråd i ett fortsatt utvecklingsarbete, är ett förstärkt alliansbyggande. Det

handlar då om både ett närarbete tillsammans med framför allt Mönsterås vad gäller utvecklingen på utbildningsområdet och även avseende framtida transportmässiga strukturer. De båda orterna utgör när allt kommer omkring en mer eller mindre gemensam arbetsmarknad. Till detta kommer utvecklandet av "distansrelationer" med Linköping (som inom högskoleutbildningens område) och med Göteborg/Jönköping/Nässjö på transportområdet. Den moderna ekonomin handlar nämligen i mångt och mycket om att samarbeta med sina synbara konkurrenter och att alltid försöka leva efter formeln $1 + 1 = 3$. Utveckling handlar om att skapa mervärden för samtliga inblandade parter.

4.3 Näringslivets kopplingar till ett framtida djupförvar

Låt oss avsluta denna utredning med några korta iakttagelser beträffande de samhällsekonomiska förutsättningarna i Oskarshamn för ett framtida djupförvar. Med detta avser vi primärt en bedömning av Oskarshamn som lokaliseringsort för djupförvaret utifrån dagens företagsstruktur och kompetensprofil. Av den samhällsekonomiska "systerutredning" som har genomförts återges beräkningar för hur många arbetstillfällen som ett djupförvar kommer att generera direkt och indirekt under olika antaganden. Av denna utredning framgår också långsiktigheten i dessa arbetstillfällen. Den slutsats som gärna dras av dessa beräkningar är ofta ett häpet "jaså, blev det inte mer!" Vi finner det dock angeläget att framhålla den omvända tolkningen. Varje 100-tals nya, och över minst en generation bestående, arbetstillfällen som kan tillskapnas i en kommun av Oskarshamns storlek måste betraktas som ett mycket stort sysselsättningstillskott. Alla andra jämförelser är missvisande.

Vi skall här inte kommentera antalet arbetstillfällen i sig utan fastmer inrikta oss på den näringslivsmiljö som ett framtida djupförvar i Oskarshamn skulle hamna i. Med detta avses de mer kvalitativa och företagsekonomiskt inriktade aspekterna på ett djupförvar. I detta sammanhang kan konstateras att Oskarshamn rent näringslivsmässigt har flera styrkefaktorer för att härbärgera ett djupförvar. Framför allt vill vi peka på att Oskarshamns kompetensprofil ligger på transportområdet och på tung verkstadsindustri. Detta innebär exempelvis att flera av de nuvarande transportföretagen (inkl hamnen) bör kunna få ett uppsving under byggnationstiden. Samma sak gäller de tyngre verkstadsföretagen. Det torde vara få kommuner i Sverige av motsvarande storlek eller mindre som "på pappret" har en bättre mottagarkapacitet för ett djupförvar än Oskarshamn.

Den lokala entreprenadsektorn vad gäller stora anläggningsprojekt är också väl utvecklad tack vare ortens "storföretagskaraktär". I detta avseende kommer visserligen en hel del specialistkompetens inom entreprenadområdet att importeras till regionen. Det är dock sannolikt att flera företag på orten kommer att kunna vara med i upphandlingen och möjligen också ges tillfälle till kompetensutveckling och att träffa nya affärspartner. Det faktum att orten redan rymmer OKG, CLAB, Äspö-laboratoriet samt ett kapsel-labororium understryker ytterligare detta. Det finns i dag en omfattande erfarenhetsbas vad

gäller olika aspekter på kärnkraftsteknologin som kommer att vara av nytta vid ett eventuellt byggande av ett djupförvar. Vissa tveksamheter kan dock hysas vad gäller möjligheterna att fullt ut ta till vara alla s k spinoff-effekter som ett djupförvar kan ge.

Oskarshamn torde vara en alldeles utmärkt lokaliseringsort för själva inkapslingsanläggningen. Givet den struktur som redan etablerats i och med CLAB:s lokalisering till Oskarshamn, bör Oskarshamn de facto vara den mest sannolika lokaliseringen för inkapslingsanläggningen oavsett var det framtida djupförvaret hamnar. I Oskarshamn finns kompetensen att hantera kärnavfall och här finns också den tunga verkstadskompetensen väl företrädd. Det som möjligtvis talar mot Oskarshamn i detta avseende är att "kopparkunnandet" inte är lika starkt som "järn- och stålkunnandet". Denna kompetensnackdel kommer kommunen och dess företag emellertid att tämligen lätt kunna kompensera.

För att ytterligare spekulera i eventuella svagheter i Oskarshamns struktur för att kunna tillgodogöra sig de fulla effekterna av den mycket betydelsefulla impuls som ett djupförvar trots allt skulle ge, måste företagsstrukturen och utbildningsnivån än en gång framhållas. Som det ser ut idag skulle Oskarshamn vara en alldeles utmärkt och gedigen lokaliseringsort för ett framtida djupförvar. Man skulle till det kunna göra tillägget "men mer blir det troligen inte".

Som läget ser ut i dag är det svårt att föreställa sig att det i kommunen skulle dyka upp nya spännande ingenjörsföretag som skulle se möjligheterna att utveckla nya företagsidéer utifrån den enormt kraftfulla impuls ett djupförvar skulle komma att ge. Likaledes är det svårt att föreställa sig att hotell- och restaurangnäringen skulle ta tillfället i akt och skapa nya spännande koncept på temat upplevelseturism eller att sjukhuset skulle passa på och utveckla nya konkurrenskraftiga vårdkoncept för en internationell arena i samband med att kommunen kommer att hamna i fokus för världsmedia och de internationella resandeströmmarna automatiskt kommer att öka. Exempler kan mångfaldigas.

För att få ut den fulla effekten av ett djupförvar måste kommunen med andra ord också utveckla det mindre näringslivet och kompetensnivån både generellt sett hos människorna i Oskarshamn och inom mycket specifika nischor. I detta avseende förändrar tillkomsten av ett djupförvar inte de slutsatser om prioriterade områden som drogs ovan. Möjligen kan sägas att det förstärker dessa behov. Sammanfattningsvis går det dock inte att komma till någon annan övergripande slutsats än att Oskarshamn, i ett rent näringspolitiskt perspektiv, torde vara en av de kommuner i Sverige som skulle kunna få ut största möjliga långsiktiga effekt av ett djupförvar.

Intervjulist

Intervjuer har genomförts med en eller flera personer i de organisationer som nedan räknas upp.

Oskarshamns kommun
Mönsterås kommun
Högsby kommun
Hultsfreds kommun
Västerviks kommun
Vimmerby kommun
Borgholms kommun
Kalmar Läns Landsting
Ernst & Young AB
AB Press & Plåtindustri
Smålandshamn AB
Liljeholmens Stearinfabriks AB
Företagarnas Riksorganisation Kalmar län
Elajo Invest AB
Be-Ge Industri AB
Oskarshamns företagsgrupp
ICA Kvantum
ADB Centrum Syd AB
Företagarna Oskarshamn
Oskarshamns Köpmannaförening
ALMI Företagspartner Kalmar län
OP-Kuvert AB
Kalmar läns Trafik AB
Oskarshamns Folkhögskola
OKG AB
Oskarshamns Energi AB
Scania AB
Saft AB
