

Kompetensbehov för
byggande av
infrastruktur längs
Ostlänken

BESTÄLLARE:
ÖSTSVENSKA HANDELSKAMMAREN
ANNA LÖVHEIM
REGIONFÖRBUNDET ÖSTSAM
LEJLA GROS
REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND
GÖRAN WIDE
Fell Hittar inte referenskälla.

Projektgrupp Sweco
HENRIK ROBERTSSON
Telefon direkt +46 (0)104844650
henrik.robertsson@sweco.se
OLA KROMNOW
Telefon direkt +46 (0)10 722 86 33

Förord

Vår östsvenska region står inför den enskilt största infrastrukturinvesteringen som har gjorts i modern tid – Ostlänken – och har därigenom en tillväxtchans som ger regionen stora möjligheter att växa ut till en av Sveriges mest intressanta tillväxtregioner.

De kommande 20 åren planerar Sverige för omfattande investeringar av nya höghastighetsjärnvägar för att förbättra kollektivtrafiken i Sverige. Först ut i denna satsning ligger byggandet av dubbelspåret Ostlänken mellan Järna och Linköping. Då byggandet tar fart ökar också efterfrågan på arbetskraft.

Investeringar på totalt 40-50 miljarder under den kommande 20 års-perioden för med sig ett ökat kompetensbehov inom byggsektorn som regionen inte upplevt tidigare. Det leder dock inte bara till ett omfattande järnvägsbyggande. Det leder även till ett ökande behov av annan infrastruktur och utbyggnader av samhällen runt järnvägen. Det innebär investeringar i bland annat vägar, handelsfastigheter och bostäder som en följd av det ökande tryck som regionen har framför sig tack vare Ostlänken.

Region Östergötland och Regionförbundet Sörmland har ett statligt uppdrag att planera för det kompetensbehov som kommer att uppstå i samband med byggnationen. Dessa två aktörer samt Östsvenska Handelskammaren har tillsammans med kommunerna längs med Ostlänkens sträckning kraftsamlat genom att koppla samman det breda näringslivet i regionen i East Sweden Infra Cluster. Syftet är att företag i alla branscher ska se och ta tillvara de affärsmöjligheter som öppnas och att regionen och dess kommuner ska få så stor utväxling som möjligt av projekt Ostlänken nu och efter att länken är byggd.

En del i samarbetet består i framtagandet av denna rapport. Sweco har på uppdrag av Region Östergötland, Regionförbundet Sörmland och Östsvenska Handelskammaren samt kommunerna Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping tagit fram ett underlag som beskriver det kompetensbehov som regionen står inför inom byggsektorn och som pekar på de kommande affärsmöjligheterna i regionen.

Rapporten ska utgöra ett underlag för näringslivets och utbildningsväsendets gemensamma planering framöver. En planering som handlar om hur utbildningar ska kunna matcha det ökade behov som näringslivet står inför framöver samt hur näringslivets aktörer ska förbereda sig för den upptrappning som förväntas de kommande åren.

Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken

Sammanfattning

Regionen i Östergötland och Södermanland har en intensiv period framför sig. Mellan åren 2017-2028 planeras Ostlänken att byggas, en ny järnväg mellan Järna och Linköping. När ett infrastrukturprojekt för motsvarande 35 miljarder byggs leder det till att en mängd andra infrastrukturinvesteringar samtidigt behöver göras. Dels måste kompletterande järnvägsbyggen utföras, dels måste befintliga spår och vägar flyttas och förnyas, dels leder investeringarna till att regionen växer och efterfrågan på annan infrastruktur såsom bostäder, affärsområden mm ökar. Detta innebär att efterfrågan på arbetskraft, inom framförallt byggsektorn ökar. Regionens aktörer behöver därför anpassa sig efter de nya förutsättningarna och planera för ett ökat utbildningsbehov och för att näringslivet kommer genomgå en kraftfull expansion inom flera områden.

Denna rapport är en fortsättning av rapporten *Kompetensbehovsanalys i samband med byggandet av Ostlänken* som genomfördes 2013. I denna rapport analyseras behovet av arbetskraft för de infrastrukturinvesteringar som kan komma att genomföras parallellt med byggandet av Ostlänken i de kommuner som ligger längs den planerade sträckan.

Totalt kommer det att genomföras investeringar för omkring 11 miljarder i kommunerna längs Ostlänken, samtidigt som Ostlänken byggs. När Ostlänkens har sats i drift tillkommer ytterligare infrastrukturens satsningar vilka sannolikt uppgår till det dubbla, det vill säga omkring 20 miljarder kronor.

Resultaten visar att utöver de 13 000 årsarbetskrafter som bygger Ostlänken behövs ytterligare cirka 6 000 sysselsatta som ska arbeta med liknade arbete och som ska bygga nya bostäder och andra fastigheter. Analysen visar bland annat ett behov av ytterligare 1 000 anläggningsarbetare och lika många anläggningsmaskinförare, 500 civilingenjörer inom bygg och anläggning, 800 byggingenjörer och byggtekniker och 600 betongarbetare. Dessutom ökar behovet för andra grupper, de som bygger fastigheter. Behovet innebär en fördubbling av antalet arkitekter och planarkitekter än vad regionen har idag, likaså kommer antalet stålkonstruktionsmontörer, som ökar från nuvarande knappt 100, till ett behov av ytterligare drygt 180 stycken.

Detta ökade efterfrågebehov ska samtidigt konkurrera med en mängd andra projekt i regionens närområde. Bara i södra Sverige kommer det samtidigt att byggas för omkring 100 miljarder kronor, vilket innebär att arbetskraftsbehovet med ytterligare 50 000 årsarbetskrafter måste fyllas. Dessa satsningar ställer stora krav på regionens företrädare inom offentlig verksamhet och inom näringslivet om att vara förberedda både utbildningsmässigt och för företagen när det gäller att kunna ta emot förfrågningar från både utländska och inhemska entreprenörer.

Utöver det ökade kompetensbehov som uppstår inom byggbranschen leder dessa stora investeringar till positiva följd effekter. Även om denna analys behandlar byggbranschens kompetensområden kommer andra näringar såsom hotell, restauranger, frisörsalonger etc också få en ökad efterfråga under Ostlänkens genomförande. Detta kommer ske både i kommunerna längs Ostlänken men också i tätorter/kommuner som inte ligger i direkt anslutning till järnvägen, men i regionen.

Rapporten avser att ge en bild av hur utvecklingen kommer att se ut i regionen de närmaste 15 åren. Rapporten ger en översiktlig bild av hur kompetensbehovet kommer att bli samt vilka förutsättningar det finns för näringslivet att växa. Analysen är övergripande, mycket pekar dock på att:

- regionen går in i en händelserik period framöver
- det kommer finnas ett behov av kompetenser inom en rad olika områden
- kompetens finns i regionen men investeringarna i Ostlänken och övriga projekt medför att behovet ökar rejält
- det med en aktiv utbildningsplanering finns goda möjligheter att fler boende i regionen har förutsättningar att få arbeten i dessa projekt
- lokala/regionala mindre firmor har möjlighet att kunna erhålla uppdrag i projekten
- det krävs en aktiv period av förberedelser och samarbete mellan olika byggherrar och entreprenörer, eventuella investeringar i maskiner etc., att man utbildar sig i hur man agerar som underentreprenör, hur kontrakt skrivs etc.
- det under tiden som Ostlänken byggs kommer ske ett uppsving. Fler människor kommer till regionen vilket innebär en möjlig tillväxt för tjänsteföretag, handels-, restaurang-, och hotellbranscherna i regionen.
- även kommuner och orter som inte ligger längs med Ostlänken kan få en ökad tillväxt, största ökningen kommer dock efter att järnvägen tas i drift.

Innehåll

Sammanfattning	4
Inledning	8
Bakgrund	9
Avgränsning	9
Rapportens genomförande	10
Kompetensbehovsanalys	10
Kommunerna längs Ostlänken	10
Linköping	11
Kommunfakta	11
Infrastrukturprojekt	11
Norrköping	11
Kommunfakta	11
Infrastrukturprojekt	12
Nyköping	12
Kommunfakta	12
Infrastrukturprojekt	12
Trosa	13
Kommunfakta	13
Infrastrukturprojekt	13
Arbetsmetodik	13
Identifiering av yrkeskategorier	15
Projektkostnader	15
Bedömning av årsarbeten	16
Tidplaner	16
Fördelning av projektkostnaderna per yrkeskategori	17
Arbetskraftsbehovet för olika delprojekt i regionen.	19
Ostlänken	19
Övriga järnvägsprojekt	20
Vägprojekt	21
Fastighetsprojekt	22
Kompetensbehov	23
Yrkeskategorier som behövs inom samtliga områden	24
Civilingenjör Bygg och anläggning	24
Civilingenjör Elkraft	24
Betongarbetare	25

Byggnadsträarbetare	25
Anläggningsarbetare och Anläggningsmaskinförare	26
Yrkeskategorier som behövs inom fastighetsområdet	27
Takläggare	27
Stålkonstruktionsmontör	27
Installationselektriker	28
Svagströmselektriker	28
Golvläggare, VVS, Målare och Plåtslagare	29
Arkitekter och planarkitekter	30
Känslighetsanalys	32
Utländska entreprenörer	32
Risker med en eftersatt bostadsmarknad	33
Byggsektorns utveckling	34
Andra investeringsprojekt	37
Regionens möjligheter	39
Viktigt med planering av projekten	39
Befintliga yrkesutbildningar	40
Utvecklingsscenario	41
Analys av földeffekter	41
Resultat, slutsatser och rekommendationer	42

Inledning

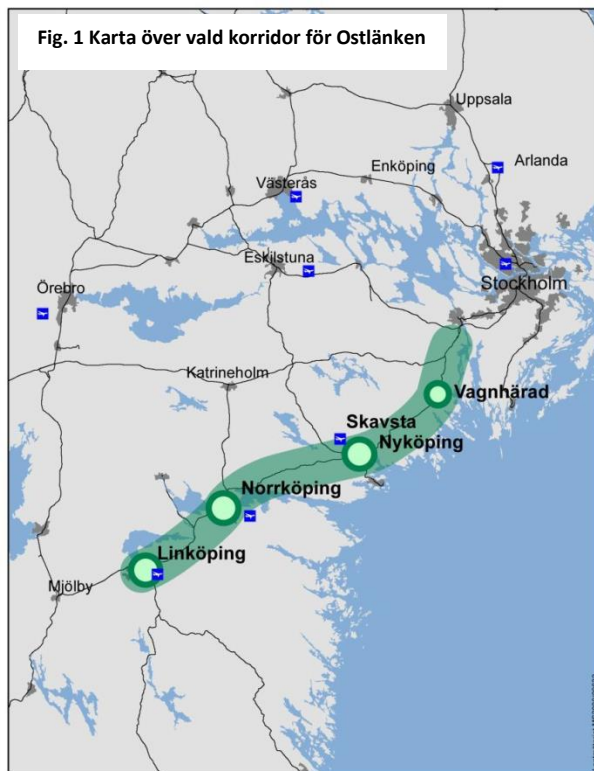
Denna rapport är en fortsättning och vidareutveckling av den utredning som Sweco (Vectura) genomförde under 2013. I föregående rapport bedömdes kompetensbehovet för byggande av järnvägsprojektet Ostlänken. Utredningen bygger vidare på samma tema men syftar istället till att lyfta fram det kompetensbehov som kan komma att behövas för att bygga övrig infrastruktur i Östergötland och Södermanland under samma period som byggandet av Ostlänken pågår. Det innebär att det fokuseras på de investeringar i fastigheter och infrastruktur som genomförs i kommunerna längs Ostlänkens dragning och som byggs tack vare Ostlänkens tillkomst. Denna distinktion är komplex då hela regionen är ett expansivt område och skulle sannolikt ha utvecklats oavsett Ostlänkens tillkomst eller inte. Huvudpoängen är dock att lyfta fram det kompetensbehov som behövs under denna period (2014-2028) utöver den arbetskraft som redan finns tillgänglig. Detta innebär att den situation som gäller i dagsläget ligger som bas för den fortsatta bedömningen.

Efter att kommunernas översiktplaner studerats samt kompletterande intervjuer med företrädare från kommunerna har genomförts har en bedömning gjorts av vilka objekt som kan tillskrivas den extra tillväxt som kan följa av att Ostlänken byggs. Resultaten av studien ger en bild av hur regionens utbildningsväsende kan förbereda sig för att möta den ökade efterfråga på olika kompetenser som förväntas framöver. Utöver en ökad sysselsättningsefterfråga leder Ostlänkens tillkomst också till förbättrade möjligheter för näringslivet i regionen att växa. Byggandet av Ostlänken innebär sannolikt att stora byggföretag, både svenska och utländska, genomför byggandet inom ramen för totalentreprenader. Det samma gäller antagligen andra större infrastrukturprojekt i regionen såsom resecentrum, bostadsområden etc. Däremot förväntas behovet av underentreprenader att öka avsevärt. Det ger goda förutsättningar för näringslivet att utvecklas och växa. Det kräver dock att företagen tillsammans med relevanta myndigheter förbereder sig på att möta efterfrågan för att underlätta både för byggherrar att få tag på underentreprenörer samt för entreprenörerna själva att veta hur de ska ta emot förfrågningar och beställningar. Om detta planeras i tid ökar möjligheterna för lokala aktörer att bli tillfrågade angående olika byggprojekt betydligt.

Bakgrund

Infrastrukturprojektet Ostlänken är Sveriges största transportinfrastrukturprojekt i modern tid. Järnvägen är en 15 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna utanför Södertälje, via Nyköping och vidare söderut till Linköping. Investeringskostnaden är beräknad till 35,5 miljarder kronor enbart för järnvägsbyggandet och satsningen kommer att ge effekter för hela södra Sverige men särskilt i regionen Östergötland och Södermanland. Även om järnvägsbyggandet i sig påverkar efterfrågan på arbetskraft i regionen kommer effekterna av järnvägen också påverka kommunernas expansionsmöjligheter på ett positivt sätt. Det innebär att satsningar på andra infrastrukturprojekt som följer av att Ostlänken kan genomföras.

Denna rapport syftar till att bedöma det arbetskraftsbehov som förväntas uppkomma av alla de omgivande projekt som byggs i de olika kommunerna längs Ostlänken, under samma period, 2017-2028.



Avgränsning

Rapporten är en fortsättning av den utredning som Vectura (Sweco) genomförde under 2013, *Kompetensbehovsanalys i samband med byggandet av Ostlänken*. Där behandlades kompetensbehovet kring själva järnvägsbyggandet medan avsikten i denna rapport är att bedöma den övriga infrastrukturen som följer av Ostlänkens genomförande. Det innebär att de multiplikatoreffekter som uppkommer och påverkar näringslivet och arbetsmarknaden på andra sätt inte kommer att bedömas. I rapporten kommer, i den mån det är möjligt, enbart objekt som är en följd av Ostlänken att bedömas. Anledningen är att andra objekt skulle ha byggts oavsett Ostlänkens tillkomst eller inte. Vidare kommer inte projekt som kommunerna avser att bygga efter år 2028 läggas in i analysen då den arbetskraft som används tidigare till stora delar frigörs. En annan avgränsning är att

rapporten förhåller sig till de kommuner som ligger längs Ostlänkens dragning vilket innebär att effekterna för övriga kommuner i Östergötland och Södermanland utelämnas.

Rapportens genomförande

Denna rapport genomförs av Sweco på uppdrag av Östsvenska Handelskammaren i samarbete med Region Östergötland och Regionförbundet Sörmland. Arbetet på Sweco har utförts av Henrik Robertsson och Ola Kromnow med expertstöd av Krister Ledberg och Tommy Stenlund avseende bedömning av personalbehov och kostnader i fastighetsprojekt. Dessutom riktar vi ett tack till representanter från kommunerna som har bidragit med underlag till kommunernas investeringsplaner och statistik. Trosa kommun, Hans-Erik Eriksson och Jonas Ivervall, Nyköpings Kommun, Anders Svedberg och Christian Udin, Norrköpings Kommun, Ulf Arumskog, Linköpings Kommun, Oscar Lindgren samt statistiskt underlag från Bo Wictorin och Mikael Sonesson.

Kompetensbehovsanalys

För att underlätta förståelsen och metodiken av denna rapport rekommenderas den tidigare rapporten som en introduktion.¹ I analysen bedöms det kompetensbehov som uppstår i samband med byggandet av infrastruktur längs Ostlänken. Analysen förhåller sig till samma period som Ostlänkens färdigställande sker. Dessutom bedöms delar av de effekter på samhället som uppkommer när ett infrastrukturprojekt i denna storlek växer fram. Syftet med analysen är att få kunskap om följande:

- Behov av kompetens
- Vilka yrkeskategorier det handlar om med uppdelningar i relevanta kompetensområden
- Vikten av förberedelser och planering

Målet med rapporten är att resultaten ska bidra med underlag till den fortsatta utbildningsplaneringen i regionen de kommande åren samt ge input till hur regionens näringsliv ska planera och förbereda sig för att bäst kunna få utväxling av denna satsning.

Analysen i rapporten beskriver inte det direkta kompetensbehov som uppkommer till följd av järnvägsbygget, under byggperioden, mer än som en tillbakablick till föregående rapport. Däremot tar analysen hänsyn till de infrastrukturinvesteringar och investeringar i byggnader som kommer göras i anslutning till stationsområden i städerna samt andra större investeringar som kommer att behövas antingen för att göra plats för Ostlänken eller som är en del av den ökade tillväxten som förväntas av detta bygge. En viktig aspekt är att ingen hänsyn tas till vem som genomför investeringarna. Det kan vara både privata eller offentliga beställare men bedömningen är att det är samma kompetenser som genomför byggnationerna och därmed samma efterfrågebehov.

Kommunerna längs Ostlänken

Kommunerna i regionen planerar i dagsläget för ett stort antal nya projekt. Några är planerade sedan länge och skulle ha fullföljts oavsett Ostlänkens genomförande eller inte. En del av planeringen behöver göras om på grund av Ostlänkens tillkomst vilket innebär ett omtag i processerna med översiktsplaner. Utöver detta tillkommer nya projekt som en direkt följd av Ostlänken. Regionen förväntas få en ökad befolkningstillväxt tack

¹ <http://www.regionostergotland.se/Samverkan/Kompetens--foretagande/Kompetensforsorjning/Regional-kompetensplattform/>

vare Ostlänken, både under tiden som bygget pågår och i takt med att nya områden kommer till och attraktiviteten av att bo i regionen ökar. I följande avsnitt beskrivs kommunerna kortfattat. Dessutom ges en översikt av de projekt som är planerade. Då alla objekt inte är beslutade kommer beskrivningarna hållas på en övergripande nivå.

Linköping

Kommunfakta

Linköping är med sina 151 000 invånare Östergötlands största och Sveriges femte största kommun. Befolkningstillväxten är i nuläget runt 1 100 invånare per år och kommunen bedömer att tillväxten ökar ytterligare när Ostlänken står färdig.

Linköping har en något ovanlig näringslivsstruktur jämfört med många andra kommuner i Sverige. Runt 40 procent av de sysselsatta arbetar inom vård och omsorg, 19 procent inom försvars- och säkerhetsindustrin samt en stor andel indirekt i samma industri. Även skogs och jordbrukssektorn är väldigt stor i regionen, drygt 1 000 företag vilket motsvarar över 20 procent av företagsverksamheten i Östergötland. Dessutom är fördelningen över arbetsplatsens storlek mer ovanlig. Antingen arbetar de sysselsatta på ett av de stora företagen (SAAB-gruppen, Ericson och Scan) eller på ett väldigt litet företag med 1-4 anställda.²

Infrastrukturprojekt

I Linköping kommer det att byggas ett nytt resecentrum. Detta är den enskilt största utgiftsposten vad gäller byggnationer i Linköping. Dessutom kommer ett antal broar över Stångån byggas, nya vägar och gator runtomkring och inom stadsdelen Kallerstaden samt bostäder och nya arbetsplatser fram till 2030. I kommunens översiktplaner ligger det investeringar på 2,5 miljarder kronor. Den nya stadsdelen Stångebro fylls med blandade funktioner. Offentliga miljöer utvecklas med bland annat torgytor, parker, lekplatser och kajpromenader. Nya kvartersmarker tillåter lokalisering av bostäder, handel, kontor, nöje och dylikt. I Linköping förväntas infrastrukturensatsningar på sammanlagt 4,5 miljarder kronor att genomföras. Ovanstående är en översiktlig beskrivning på några av de projekt som blir aktuella till följd av utbyggnaden av Ostlänken och som kommer att påverka arbetsmarknaden och näringslivet i Linköping de närmaste 15 åren.

Norrköping

Kommunfakta

Norrköpings kommun är Sveriges åttonde största kommun med 135 000 invånare. Kommunen växer stadig och har ökat invånarantalet med 25 procent sedan 1980. De kommande åren förväntas kommunen växa med 1 100 - 1 500 invånare per år där den senare siffran är när driften av Ostlänken kommit igång. Norrköping har en diversifierad arbetsmarknad där de fyra största branscherna, Vård och omsorg (16 %), Handel (13,7 %) samt Tillverkning och Utbildningssektorn har över 10 % vardera av de sysselsatta. Byggsektorn, som är i fokus i denna rapport, sysselsätter cirka 8 % medan övriga branscher har lägre andelar.

² <http://webblisher.textalk.se/linkoping/10op/?page=1&mode=50&noConflict=1>

Infrastrukturprojekt

I Norrköping kommer det genomföras infrastrukturprojekt i samband med Ostlänkens uppförande som är beräknat till en kostnad på 4,4 miljarder kronor. I kommunen kommer, förutom det nya resecentrat, bland annat en bangård att behöva flyttas, hamnområdet ska flyttas och utvecklas, nya dragningar av befintliga järnvägar samt ett stort antal byggnationer av bostadsområden och förtätningar i de centrala delarna.

I samband med att Ostlänken byggs finns ett antal åtgärder kommunen och andra aktörer måste genomföras för att de positiva effekter som kan skapas av bättre kommunikationer förverkligas. Ett antal åtgärder har direkt koppling till järnvägsbygget, exempelvis resecentrum. Andra åtgärder är snarare en effekt av den omvandling som staden förväntas genomgå för att staden, kommunen och regionen ska få full utväxling av satsningarna, exempelvis genom omlokalisering och utveckling av den inre hamnen.

Omvandlingen av området Inre hamnen blir viktig för att kunna erbjuda en attraktiv lokalisering av verksamheter och boende. Det blir också viktigt att kopplingen mellan nuvarande innerstaden och resecentrum utformas så att innerstaden utvidgas till att omfatta hela detta område. Denna utveckling blir också avgörande för hur stora intäkter som kommunen och andra investerare kan räkna med. På sikt planerar kommunen för 6 000 lägenheter i Butängen men dessa kommer efter att Ostlänken står färdigt. Utöver detta kommer det dock att krävas nya bostäder även under byggnadstiden.

Nyköping

Kommunfakta

Nyköping kommuns befolkning omfattas av drygt 53 000 invånare varav närmare 36 000 bor i centralorten. Befolkningstillväxten har ökat de senaste åren och 2013 ökade kommunens befolkning med 700 personer. Det är främst de yngsta och de äldsta åldersgrupperna som står för ökningen och kommunen har högre andel av personer över 60 år men färre i åldersspannet 20-44 än riksgenomsnittet. Kommunens sysselsatta är relativt jämnt fördelade mellan de olika branscherna. Den övervägande delen, 18,1 procent, är sysselsatta inom vård och omsorg, 13,2 procent i handeln, 10,6 procent inom företagstjänster, 11,4 procent inom utbildningsområde 8,4 procent arbetar inom tillverkningsindustrin, 7,8 procent inom byggsektorn och 7,6 procent i offentlig förvaltning, i övriga branscher är runt 4 procent eller färre sysselsatta.

Infrastrukturprojekt

I Nyköpings kommun tillkommer två nya resecentrum, ett i centrala tätorten och ett vid Skavsta flygplats. Planeringen av dessa delar är långt gångna och mycket tyder på att dessa resecentrum kommer att byggas i den tidigare delen av Ostlänkens projektperiod.

Nyköpings övriga infrastrukturprojekt innebär till stora delar en förtätning av centralorten. Kommunen räknar med en stark tillväxt och planerar för omkring 10 000 nya boende, motsvarande omkring 5 000 bostäder fram till 2030. För att lyckas med detta krävs stora investeringar dels för att skapa ett anpassat vägnät, dels för att göra stadskärnan attraktiv så att inflyttningen löper på i den takt som prognosticeras. Ostlänkens utbyggnad gör att Skavsta sannolikt kommer att växa vilket innebär att investeringar även krävs kring flygplatsen. Kommunen räknar med investeringar kring 800 miljoner kronor i Skavsta inklusive resecentrum för att kunna

öka kapaciteten från 2 miljoner passagerare till omkring 6 miljoner per år. I centrala Nyköping krävs ytterligare 1,6 miljarder kronor. Totalt investeras det för 2,4 miljarder kronor i Nyköpings kommun, stora summor för en liten kommun, delar av investeringarna kommer dock från Trafikverket och från andra privata intressenter.

Trosa

Kommunfakta

Trosa kommun har nästan 12 000 invånare och består av tre orter, Västerljung, Vagnhärad och Trosa. Befolkningen har ökat med drygt 20 % sedan kommunen bildades 1992 och kommunens prognoser pekar på 15 000 invånare år 2030. Även om Trosa har ett framgångsrikt näringsliv med många småföretag är det en stor utpendlingskommun där runt 3 000 personer pendlar till andra kommuner dagligen. En stor andel pendlar norrut mot Stockholm och dess förorter.

Kommunen har en diversifierad arbetsmarknad med 19 procent av sysselsättningen inom tillverkningsindustrin, 14 procent inom vård och omsorg samt 11-13 procent inom Handel, Bygg och Utbildningssektorn. Hotell och restaurangbranschen är en liten sektor, men det är den som har vuxit mest de senaste åren.

Infrastrukturprojekt

Ostlänkens tillkomst förväntas öka befolkningstillväxten och därför planerar kommunen för att själv och tillsammans med Trafikverket genomföra flera nya infrastrukturprojekt för att förbättra pendlingsmöjligheterna. Det bedöms ske investeringar för cirka 550 miljoner kronor i kommunen och de flesta stora investeringarna kommer att genomföras i Vagnhärad, i nära anslutning till nya resecentrum. Bland annat planeras ett större bostadsområde i Solberga med plats för omkring 1 000 bostäder. Området ska även inkludera handel och andra verksamheter. Dessutom kommer en ny utformning av väg 218 att genomföras för att bättre samspela med Vagnhärad's tätort samt för att trafiken ska flyta bättre och säkrare till Trosa. Utbyggnaden av Ostlänken innebär att Vagnhärad blir en central punkt även för pendlare från närliggande kommuner såsom Gnesta. Det innebär ökade möjligheter för kommunens näringsliv och en ökad handel på orten.

Arbetsmetodik

För att kunna genomföra byggandet av de objekt som kommunerna planerar kommer behovet av arbetskraft vara stort. Redovisningen i den föregående rapporten visade att det krävs runt 13 000 nya årsarbetskrafter för ett genomföra ett järnvägsbygge för cirka 30 miljarder (gällande uppgifter när rapporten skrevs, 2014 var den bedömda summan uppe i 35,5 mdr kronor).³

I denna rapport har utgångspunkten för analysen varit översiktsplaner och intervjuer med företrädare i stadsplaneringsfrågor i de kommuner som beskrevs ovan. En stor utmaning är frågans komplexitet, dels är det kommunerna som planerar vad som ska byggas och de har inte samma beslutsförfarande vad gäller byggande

³ <http://www.regionostergotland.se/Samverkan/Kompetens--foretagande/Kompetensforsorjning/Regional-kompetensplattform/>

av fastigheter, dels är varken kostnaden för projekten klara eller när i tid de ska genomföras. Utöver detta är det flera kommuners satsningar som ska vägas samman vilket är än mer komplext då inte ens Ostlänkens olika delar är färdigplanerade.

I rapporten används samma metodik som i förra rapporten. Det vill säga att de totala kostnaderna för de olika projekten bryts successivt ner i olika delar för att slutligen mynna ut i antalet årsarbetskrafter för olika yrkesgrupper. Observera att hela regionens sammanlagda behov bedöms i de tabeller och diagram som redovisas. Objekten delas alltså inte upp för Östergötland respektive Södermanland.

Oavsett komplexiteten finns det ett antal infrastrukturprojekt som man vet ska genomföras, exempelvis ett antal resecentrum. Dessutom är kommunernas översiktplaner långt framskridna, både vad gäller kostnader och planering av nya områden, och kan på goda grunder användas som underlag för denna typ av analys. Vi har gjort en bedömning av investeringskostnaderna för projekt i de olika kommunerna. I många stadsutvecklingsprojekt finns det flera olika aktörer som finansierar och genomför olika delar av projekten. I denna bedömning är finansören eller den som genomför byggandet oväsentlig. Utgångspunkten är att få fram antalet individer som bygger de nya anläggningarna.

För att tydliggöra de olika investeringsobjekten har projekten delats in i fyra olika grupper. Dels används material från föregående rapport, projektdel *Ostlänken* för att visa att det i många fall är samma kompetensbehov som behövs både för byggandet av Ostlänken och för omkringliggande projekt. Övriga tre grupper av projekt är dels övriga järnvägsprojekt som framförallt är investeringar i befintligt järnvägsnät och som inte var medtagna i föregående rapport, kallat projektdel *Övrig Järnväg*, dels alla de vägombyggnader som kommer att behöva genomföras både utifrån bygget av Ostlänken och utifrån de stadsutvecklingsprojekt som sker i kommunerna, kallat *Vägprojekt* och slutligen kommer byggandet av *Fastigheter*, vilket är de stadsutvecklingsprojekt som sker i kommunerna.

Projekten bryts sedan ner i olika arbetspaket på en övergripande nivå. Järnvägar och vägar får ungefär samma upplägg som tidigare, det vill säga att arbetspaketen delas in olika skeden såsom broar, tunnlar, terrassering, BEST (Ban, El, Signal och Tele) (gäller ej vägar), projektering och projektledning. I arbetspaketet *Fastigheter* ingår några fler moment men i huvudsak är det Projektledning, Projektering och Genomförande (uppdelat i Väg och VA samt Byggnader) som är utgångspunkten även här.

För varje arbetspaket har de viktigaste arbetsmomenten identifierats. I dessa arbetspaket har sedan en bedömning gjorts av fördelningen mellan maskin-, material och personalkostnad. Personalkostnaderna har sedan brutits ner till enskilda yrken. Exempelvis för en tunnel behövs det betongarbeten, transporter av massor, bergborrning etc och i paketet *Fastigheter* tillkommer målare, elektriker, VVS, mm. För varje arbetsmoment identifieras vilka yrkeskategorier som huvudsakligen arbetar med de olika arbetsmomenten.

Identifiering av yrkeskategorier

Utifrån de olika arbetspaketen och arbetsmomenten har ett antal yrkesgrupper identifierats. Dessa byggprojekt omfattas naturligtvis av en mängd olika yrkesgrupper och när en stor arbetsstyrka koncentreras till en region under flera år leder det till övervältringseffekter även till andra yrkesgrupper och näringar såsom handel och restaurangverksamheter. I denna analys har fokus dock legat på de yrkesgrupper som bedömts vara viktigast och direkt kopplade till de olika byggprojekten kring Ostlänken. I tabell 1 framgår att projektledningen är likartad för både järnväg/väg och vid fastighetsplanering. När det gäller projektering skiljer det sig dock då järnväg/väg består av blanda annat mark och väg projektörer, anläggningskonstruktörer, geotekniker och BEST-projektörer medan fastighetsbranschen håller sig med Arkitekter och planarkitekter, konstruktörer och olika projektörer. Vid genomförandet av byggnationerna är det många likheter även om de specifika områdena skiljs åt.

Tabell 1. Yrkesgrupper för byggande av Järnväg och Väg, samt fastigheter och övrig infrastruktur i ex ett bostadsområde

Byggande av Järnväg och Väg			Byggande av fastigheter och övrig infrastruktur i ex ett bostadsområde	
Projektledning	Bro	BEST	Projektledning	Genomförande
Byggledning	Armerare	Ban	Byggledning	Väg och VA
Projektledning	Snickare	Spårtekniker	Projektledning	Armerare
Administratörer	Betongarbetare	Svetsare	Administratörer	Träbyggnadsarbetare
Projektering	Anläggningsmaskinförare	Platsledning BEST	Projektering	Betongarbetare
Markprojektör	Anläggningsarbetare	EL-KTL	Arkitekt	Anläggningsmaskinförare
Vägprojektör	Platsledning	Eltekniker	Konstruktör	Anläggningsarbetare
Geotekniker	Tunnel	Elskydd	Elprojektör	Platsledning
Anläggningskonstruktörer	Borrare/Sprängare	Platsledning BEST	VVSprojektör	Fastigheter
BEST projektörer	Anläggningsmaskinförare	EL-Kraft, Låg	Planarkitekt	Anläggningsarbetare
	Anläggningsarbetare	Eltekniker	VA projektör	Anläggningsmaskinförare
	Snickare	Elskydd	Väg projektör	Betongarbetare
	Betongarbetare	Platsledning BEST		Stålkonstruktionsmontör
	Armerare	Signal		Träbyggnadsarbetare
	Platsledning	Signaltekniker		Murare
	Mark	SISÄ (signalsäkerhet)		Målare
	Anläggningsmaskinförare	Ibruktagnings		Golvläggare
	Anläggningsarbetare	Platsledning BEST		Plåtslagare
	Snickare	Tele		Takläggare
	Betongarbetare	Teletekniker		Elektriker
	Armerare	Platsledning BEST		Rörmokare
	Platsledning			Ventilationstekniker
				Platsledning

Källa: Egen bearbetning

Projektkostnader

För att kunna bryta ner de olika projekten i arbetstillfällen utgår vi från de kostnader som finns i översiktplanerna. Resecentrumprojekten har bedömts omfatta investeringar på 2-4 miljarder. Stadsutvecklingsprojekten bedöms till 3-5 miljarder. Utöver detta behövs det investeringar i väg/gatunät som

bedöms till ca 1-2 miljarder. I Norrköping och Linköping kommer det också behövas investeringar i befintlig järnväg på ca 1-3 miljarder.

Om uppgifter angående kostnaderna har saknats har en bedömning gjorts av investeringskostnaden baserat på objektens storlek utifrån jämförelser med liknande projekt i Sverige. Inom ett bostadsområde ingår en andel vägar samt olika typer av fastigheter. Då osäkerheten är stor är de underlag som används en schablon av hur tidigare genomförda projekt har sett ut. Dessa antaganden har stämts av med erfarna projekt- och byggledare samt Boverkets riktlinjer för olika delar för att säkerställa att antagandena är rimliga.

Då det är arbetskraften som eftersöks baseras kostnaden på den totala investeringskostnaden för projektet oberoende av vem som finansierar projektet. Det spelar alltså ingen roll om det är offentliga eller privata aktörer som genomför byggandet, samma kompetenser behövs oavsett.

Med dessa underlagsiffror och antaganden har utgångspunkten i analysen för att få fram antalet årsarbeten baserats på ett genomsnitt av dessa siffror, nämligen 11 mdr kronor.

Bedömning av årsarbeten

När det gäller fördelning av kostnaderna mellan maskiner, material och personal för Ostlänken hänvisas till den tidigare rapporten. Det som skiljer för övrig järnväg i denna rapport och Ostlänken i detta fall är att tunnel-delen inte behövs då inga tunnlar byggs på dessa delar. Vid uppdelningen av byggandet av fastigheter och ventilation och avlopp (VA) samt mindre vägar har Projektledningen och Projekteringen samma fördelning som för järnväg, det vill säga personalkostnaderna utgör 60 procent respektive 96 procent av de totala projektkostnaderna. För *Genomförandeskedet* av fastighetspaketet uppskattas fördelningen för personalkostnaderna till 40 procent för Väg och VA och 30 procent för Byggnationer.

Diagram 1. Kostnadsfördelning för utbyggnaden av ett bostadsområdes olika delar



Källa: Egen bearbetning

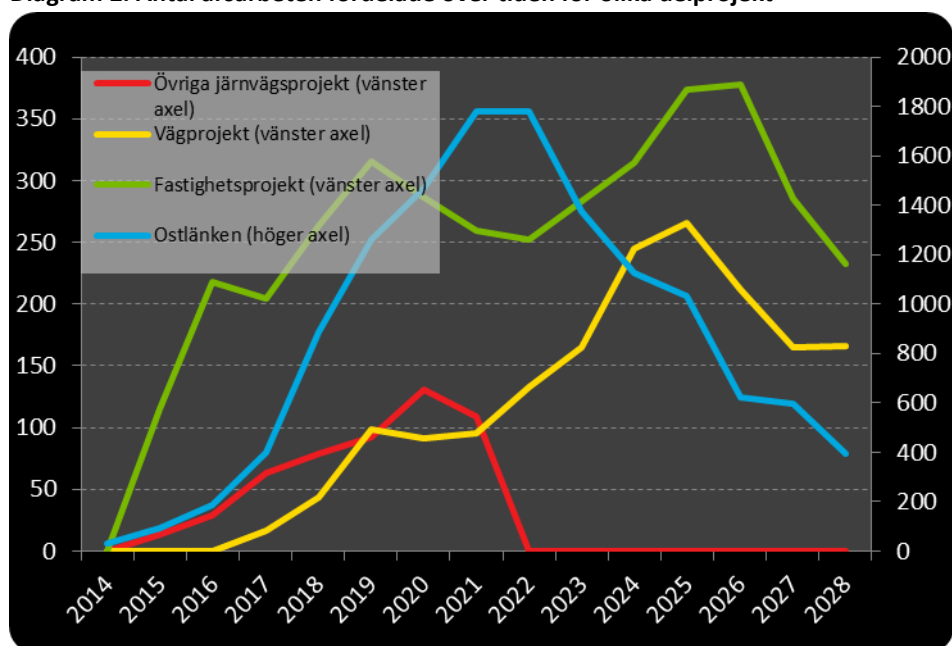
Tidplaner

I analysen har en övergripande tidplan tagits fram, samt en tidplan för varje projekt. Planerna utgår från dialogen med kommunerna och i vissa fall vår egen bedömning. Tidplanerna ingår i kalkylerna men redovisas

inte separat. Syftet med tidplanerna är att kunna se hur projekten fördelas över tiden och om det finns behov av att kunna planera på annat sätt för att anpassa efterfrågan på arbetskraft. Om alla objekt ska genomföras samtidigt kommer det uppstå en påtaglig arbetskraftsbrist. Det innebär att riskerna för ett ökat lönetryck är stort vilket i sin tur innebär att projekten kan fördyras. Kommunerna bör därför planera sina byggen tillsammans så mycket det går och försöka optimera byggena utifrån detta perspektiv.

En samlad bild av tidplanerna ger nedanstående diagram. Arbetskraften för Ostlänken (blå linje, avläses på höger axel) har en jämnare normalfördelning med en topp runt år 2021. De övriga projekten är mer spridda och har ojämnare flöden beroende på att det är flera delar inom dessa projekt och fördelningen bör som nämnts vara spridd över hela perioden.

Diagram 2. Antal årsarbeten fördelade över tiden för olika delprojekt



Källa: Egen bearbetning

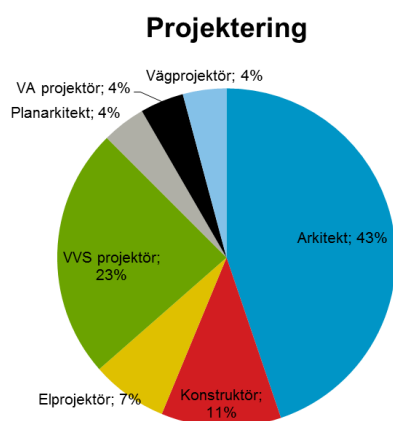
Fördelning av projektkostnaderna per yrkeskategori

I föregående rapport delades personalkostnaderna upp för de olika projekten, dvs den blå tårtbiten i föregående figurer, mellan de olika yrkeskategorierna. Där visades att den övervägande kostnaden ligger på anläggningsarbetare och anläggningsmaskinförare i de grupper som berör byggandet av järnvägen. Platsledning ligger i dessa kategorier på 5-8 procent av kostnaderna. I de tekniska områdena väger utförande yrkeskategorier tungt, dvs el- och signaltekniker med närmare 90 procent av kostnaderna medan platsledning enbart hamnar kring tre procent. För järnvägsprojekten är det så klart samma fördelning även för kringliggande projekt även om tunneldelen minskar till förmån för broar och övrigt järnvägsbyggande.

När det gäller utformning och byggande av vägar och fastigheter i nya områden visas denna fördelning i diagram 3 och diagram 4. Vad gäller projekteringsarbetet fyller arkitekter en stor funktion med drygt 40

procent av projekteringskostnaderna. Även yrkesgrupperna anläggningskonstruktörer och konstruktörer omfattar en stor andel i inledningsskedet med 20 respektive 11 procent av kostnaderna.

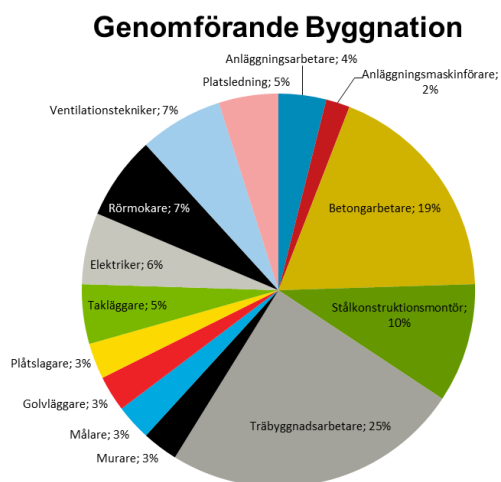
Diagram 3. Uppskattad fördelning av projekteringskostnaderna vid byggande av fastigheter mm.



Källa: Egen bearbetning

Vid "Genomförande av ett fastighetsbygge" utgör gruppen Träbyggnadsarbetare den största delen följt av betongarbetare. För själva genomförandet ingår ett stort antal olika yrkesgrupper med relativt jämn fördelning av kostnadsandelarna på 3-7 procent.

Diagram 4. Fördelning av projekteringskostnaderna vid byggande av fastigheter mm.



Källa: Egen bearbetning

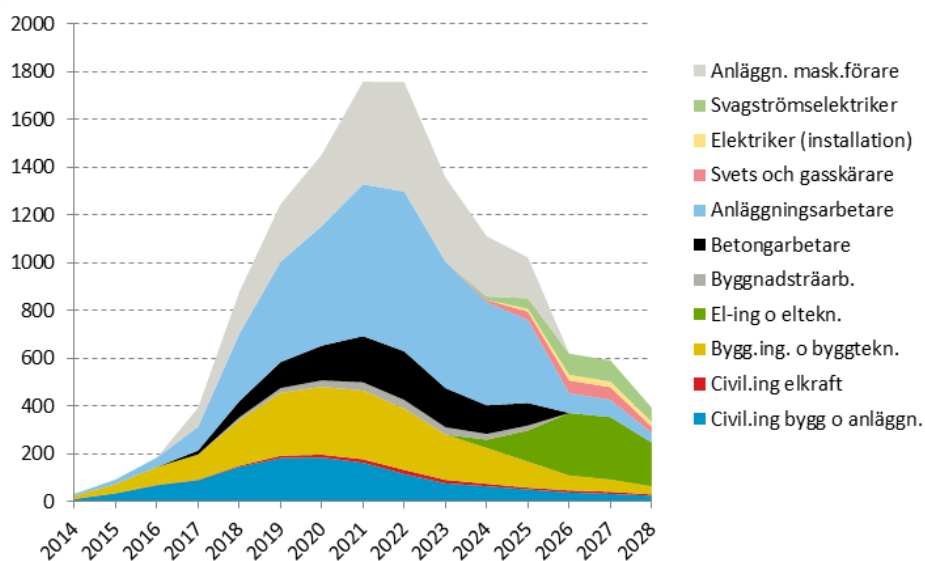
Arbetskraftsbehovet för olika delprojekt i regionen.

I detta avsnitt beskrivs arbetskraftsbehovet i de fyra olika grupperna av projekt (Ostlänken, övriga järnvägsprojekt, vägprojekt och fastigheter). Arbetskraftsbehovet beskrivs utifrån benämning på yrkeskategorier som används i branschen. Antalet årsarbeten är beräknade enligt metoden som beskrivits ovan.

Ostlänken

Utifrån den nedbrytning som gjorts har en fördelning av antalet årsarbetskrafter för de olika åren tagits fram. I diagram 5 visas fördelningen för Ostlänken som en återblick till föregående rapport. Även om antalet årsarbetskrafter visas förhållandevis tydligt ska siffrorna tolkas med försiktighet och ses som en schematisk bild över hur antalet fördelas över tiden.

Diagram 5. Antalet årsarbetskrafter per år för byggandet av Ostlänken

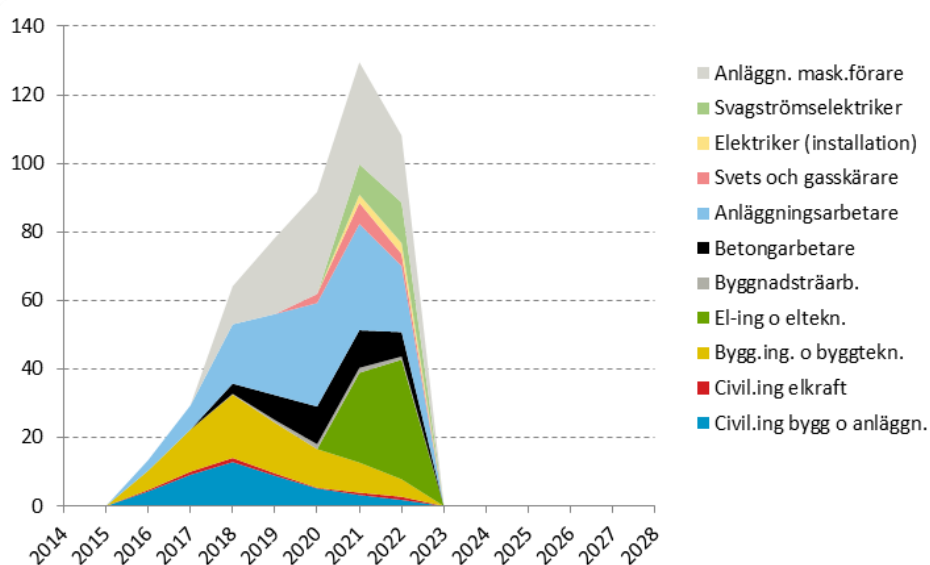


Källa: Egen bearbetning

Övriga järnvägsprojekt

I diagram 6 visas arbetsfördelningen i de övriga järnvägsprojekten som måste byggas utöver Ostlänken. Det ska poängteras att dessa projekt behöver genomföras samtidigt som Ostlänkenbygget då de till vissa delar hindrar och till vissa delar kompletterar Ostlänken. Diagrammet visar att övriga järnvägsprojekt måste vara färdiga till 2022 för att Ostlänkens bygge ska kunna genomföras utan andra störningar. Det innebär behovet av yrkesgrupperna anläggningsmaskinförare och anläggningsarbetare ökar ytterligare åren 2021 och 2022. I relation till Ostlänkenbygget är kompetensbehovet litet för övriga järnvägsprojekt men ytterligare 5 procent av de sysselsatta inom dessa grupper behövs för att lösa denna efterfråga.

Diagram 6. Antalet årsarbetskrafter per år för byggandet av övrig järnvägsinfrastruktur längs Ostlänken

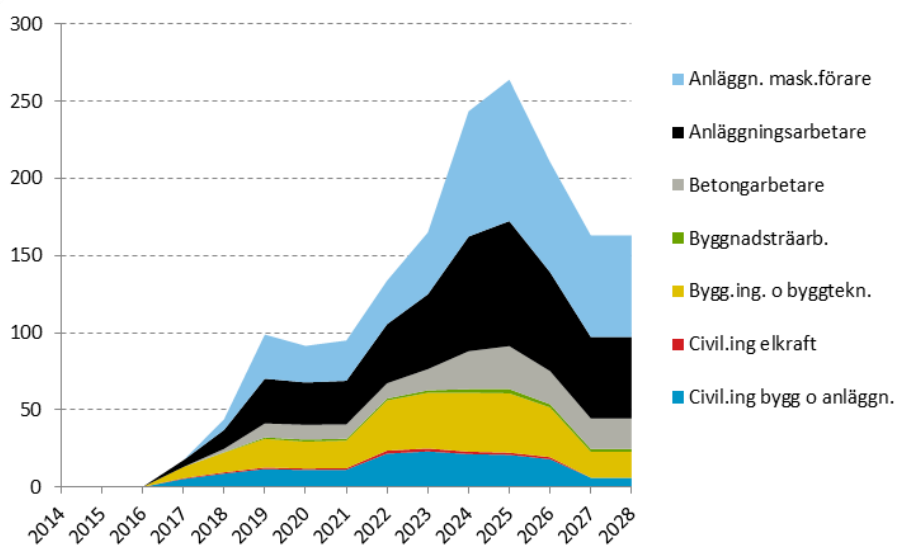


Källa: Egen bearbetning

Vägprojekt

Vägprojekten förväntas komma igång relativt sent i perioden och har sin topp kring 2025. Det innebär att de yrkesgrupper som behövs både vid järnvägsbyggande och vid vägbyggande har sysselsättning över lång tid då projekten löper efter varandra i detta upplägg.

Diagram 7. Antalet årsarbetskrafter per år för byggandet av vägprojekt längs Ostlänken



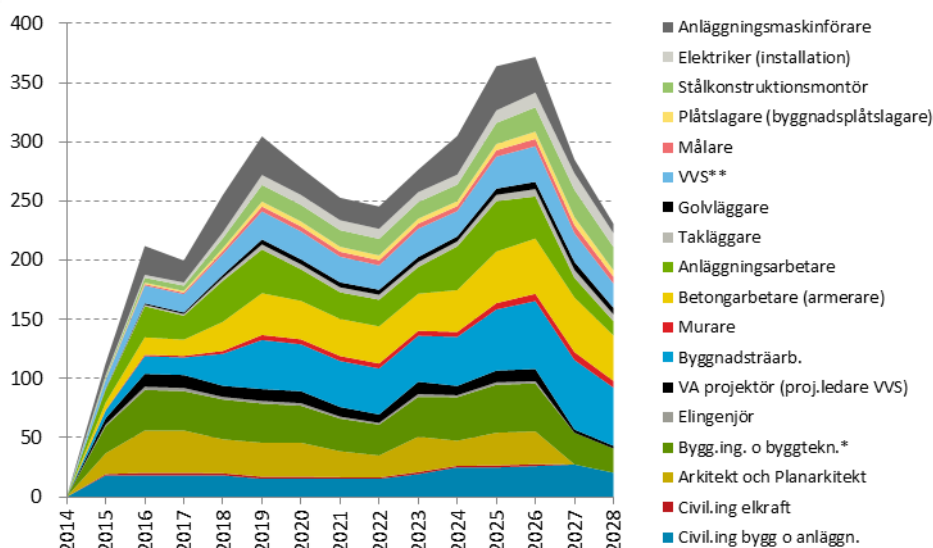
Källa: Egen bearbetning

Fastighetsprojekt

Byggandet av nya fastigheter och bostadsområden är till stora delar nya för denna rapport. Det är ett flertal andra kompetenser som används vid byggande av fastigheter jämfört med järnvägar och vägar.

Bland annat är behovet av arkitekter, VVS-montörer och Stålkonstruktörer stort i genomförandefasen av nya fastigheter. Stora grupper är dock samma som de som behövs i övriga projekt, såsom anläggningsförelare, byggingenjörer och byggnadsträarbetare. Diagram 8 visar en samlad bild av de yrkesgrupper som används vid olika fastighetsprojekt. Bilden visar totalsumman av årsarbetskrafter för samtliga projekt fördelat över perioden och syftar till att visa vilka yrkesgrupper som påverkas mest (tjockleken på ytorna) snarare än att visa antalet per kategori.

Diagram 8. Antalet årsarbetskrafter per år för byggandet av Fastighetsprojekt längs Ostlänken (läs av yrkesgrupperna uppifrån)



Källa: Egen bearbetning

Anm: *Även konstruktörer o väg proj, **Montör rör, rörmokare, vent.tekniker

Kompetensbehov

I följande diagram har vi omvandlat yrkesgrupperna till de yrkeskategorier och utbildningsnivåer som sedan jämförs med dagens befintliga arbetskraft i dessa branscher. I diagrammen nedan redovisas antalet individer som har en anställning inom respektive yrkesgrupp (det gula fältet) år 2014⁴. Vi antar dessutom att om inga av dessa investeringar görs (dvs om inte Ostlänken och andra investeringar som analyseras i denna rapport genomförs) är efterfrågan på dessa grupper samma som år 2014. Vi antar också att marknaden ser till (via utbildningsväsendet och inflyttningar till regionen) att utbudet hela tiden fylls på, upp till denna nivå, dvs så att det gula fältet förblir konstant under hela undersökningsperioden 2014-2028.

Under perioden sker dock pensionsavgångar då arbetskraften åldras under genomförandetiden (röd linje). Åldersgrupperna är indelade i fem-årsgrupper vilket innebär att de som år 2014 var 60-64 år antas vara 60 år och arbetar tills de är 65 år, dvs till år 2019. Därefter sker en successiv avtrappning som innebär att en viss andel av de anställda i gruppen blir pensionerade. Den röda linjen ska därmed visa vilket utbudsbehov som behövs för att kompensera för pensionsavgångarna.

Slutligen läggs antalet årsarbetskrafter på med det antal som har räknats fram i analysen för respektive projektdel. Det betyder att den blå ytan visar antalet årsarbetskrafter som behövs för respektive år för att bygga Ostlänken, grönt och grått övriga väg och järnvägsprojekt och den svarta ytan, fastighetsprojekt. I diagrammen går det därmed att utläsa hur stort behovet är av ytterligare arbetskraft i respektive yrkesgrupp, dvs skillnaden mellan det översta svarta området och den röda linjen. De yrkesgrupper som inte påverkas påtagligt kommer inte lyftas fram även om effekterna för vissa andra grupper som redovisas är små.

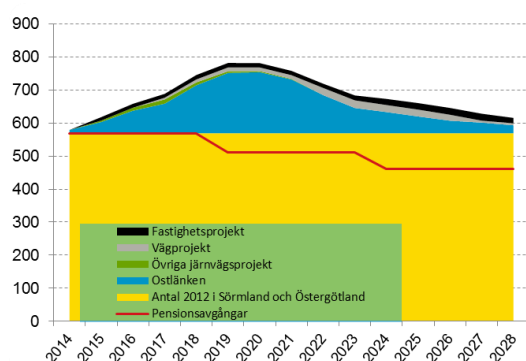
⁴ Egentligen avser året 2012 då senare statistik inte finns att tillgå. Vi antar dock att underlaget är relativt stabilt och därmed används samma siffror för år 2014.

Yrkeskategorier som behövs inom samtliga områden

Civilingenjör Bygg och anläggning

Behovet av Civilingenjörer inom bygg och anläggning för de projekt som inte berör Ostlänken är jämnt fördelat över tiden. Totalt omsätts runt 500 ingenjörer under byggtiden men det behövs som mest 40 extra ingenjörer under ett år. Läggs dessutom Ostlänkens ingenjörer till ökar antalet till ungefär 185 ingenjörer. I dagsläget finns 569 ingenjörer vilket innebär en ökning med 25 procent. Då planeringsfasen för övriga projekt är utspridda på olika projekt blir flödet jämnare och inte lika sårbart som det kan bli av den topp som Ostlänken medför. Pensionsavgångarna är också jämnt fördelad vilket innebär att det är lättare att ha kontroll över ut- och inflöde till detta kompetensområde.

Diagram 9. Civilingenjör Bygg och anläggning

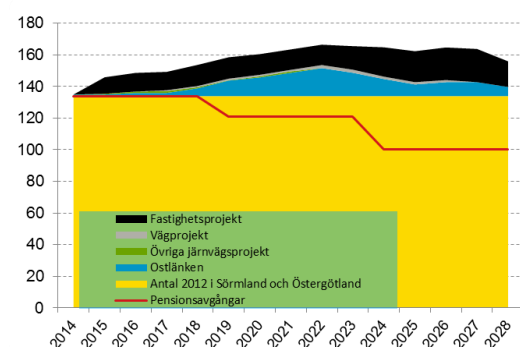


Källa: Egen bearbetning

Civilingenjör Elkraft

För gruppen civilingenjörer inom Elkraft verkar behovet vara stort vid genomförandet inom fastighetsområdet. Bilden kan tyckas ljuga lite men då det i dagsläget enbart finns cirka 130 personer i gruppen så är behovet av ytterligare 37 stycken per år förhållandevis stort. Om man dessutom kopplar till den stora andel som går i pension efter 2023 så innebär det att behovet av denna kompetens är stor om man inte lyckas fylla luckorna efterhand.

Diagram 10. Civilingenjör Elkraft

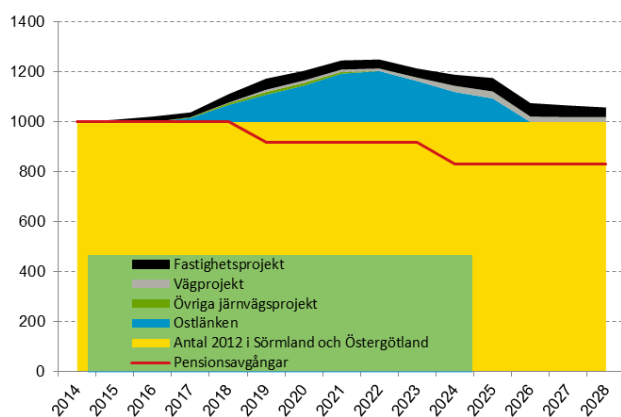


Källa: Egen bearbetning

Betongarbetare

Antalet betongarbetare som behövs vid resterande byggnationer är kring 600 stycken. Som mest behövs 250 st under ett år, 2022 och ungefär lika många åren före och efter. Tillsammans med Ostlänken innebär det 1 700 fler årsarbetare utspritt under perioden i en bransch som omfattar knappt 1000 stycken i dagsläget. Under senare delen av perioden ökar dessutom pensionsavgångarna även om det ser ut som att de flesta är kvar när de behövs som mest.

Diagram 11. Betongarbetare

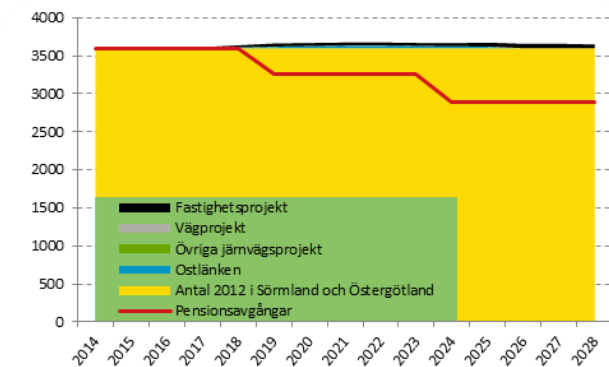


Källa: Egen bearbetning

Byggnadsträarbetare

Gruppen byggnadsträarbetare är den klart största gruppen. De påverkas dock inte i särskilt stor utsträckning varken för Ostlänken eller för övriga projekt då antalet är stort redan idag. Det finns dock vissa farhågor att den rådande bostadsbristen kräver ett ökande antal framöver.

Diagram 12. Byggnadsträarbetare

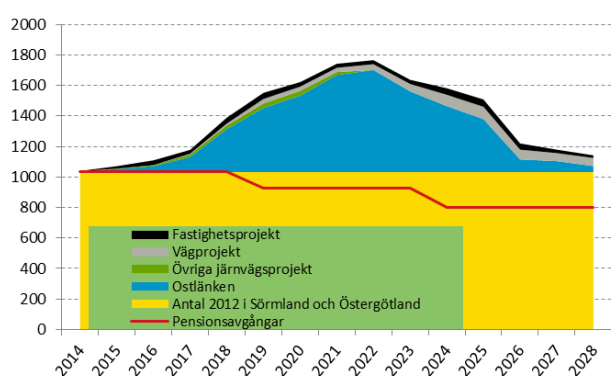


Källa: Egen bearbetning

Anläggningsarbetare och Anläggningsmaskinförare

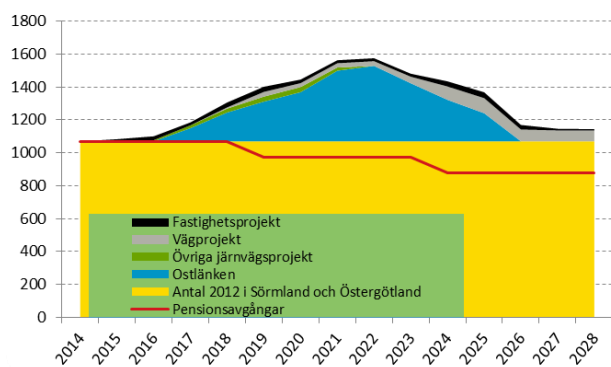
För två andra stora grupper, Anläggningsförare och Anläggningsmaskinförare är inte behovet för övriga byggnationer lika påtagligt som när Ostlänken byggs. Flödet är också jämnt fördelat (förvisso av naturliga skäl då tidplanerna är anpassade efter en optimal projektplanering) vilket innebär att efterfrågeproblemet inte utökas nämnvärt av detta.

Diagram 13. Anläggningsarbetare



Källa: Egen bearbetning

Diagram 14. Anläggningsmaskinförare



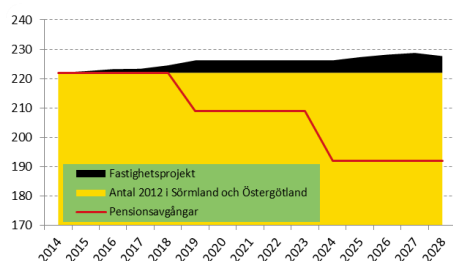
Källa: Egen bearbetning

Yrkeskategorier som behövs inom fastighetsområdet

Takläggare

Andelen Takläggare behöver totalt sett öka med 25 procent för att klara den ökade efterfrågan. Denna grupp har samtidigt en stor andel i den äldre generationen vilket innebär att relativt många försvinner från arbetsmarknaden under byggperioden.

Diagram 15. Takläggare

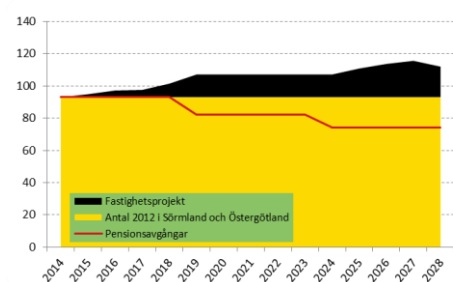


Källa: Egen bearbetning

Stålkonstruktionsmontör

Antalet Stålkonstruktionsmontörer är inte särskilt många i regionen och när byggandet ökar kraftigt är efterfrågebehovet stort. Det behövs som mest drygt 20 stycken extra stålkonstruktionsmontörer i regionen under några år. Det kan låta lite men då det i nuläget finns 93 stycken så kommer det antagligen innebära vissa brister emellanåt. Denna grupp kommer också i störst utsträckning behövas åren 2025-2028 vilket innebär att påfyllnadsbehovet är stort då pensionsavgångarna ökar över tiden. Här är det viktigt att se över hur många som i dagsläget utbildar sig och om det finns brister. Hur ska nya individer i så fall lockas för att ta över denna roll?

Diagram 16. Stålkonstruktionsmontör

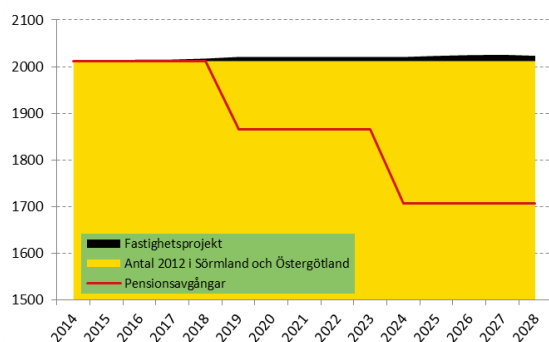


Källa: Egen bearbetning

Installationselektriker

I regionen finns ett stort antal installationselektriker och det ökande behovet är inte påtagligt stort vad gäller behovet vid nya byggnationer. Däremot omfattar även denna grupp en stor andel i den äldre generationen. Över 300 elektriker passerar pensionsåldern under den senare delen av perioden.

Diagram 17. Elektriker (installation)

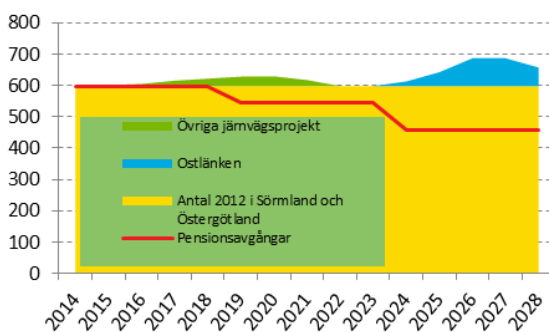


Källa: Egen bearbetning

Svagströmselektriker

Gruppen svagströmselektriker påverkas i liten omfattning både vad gäller de nya projekten och pensionsavgångar.

Diagram 18. Svagströmselektriker

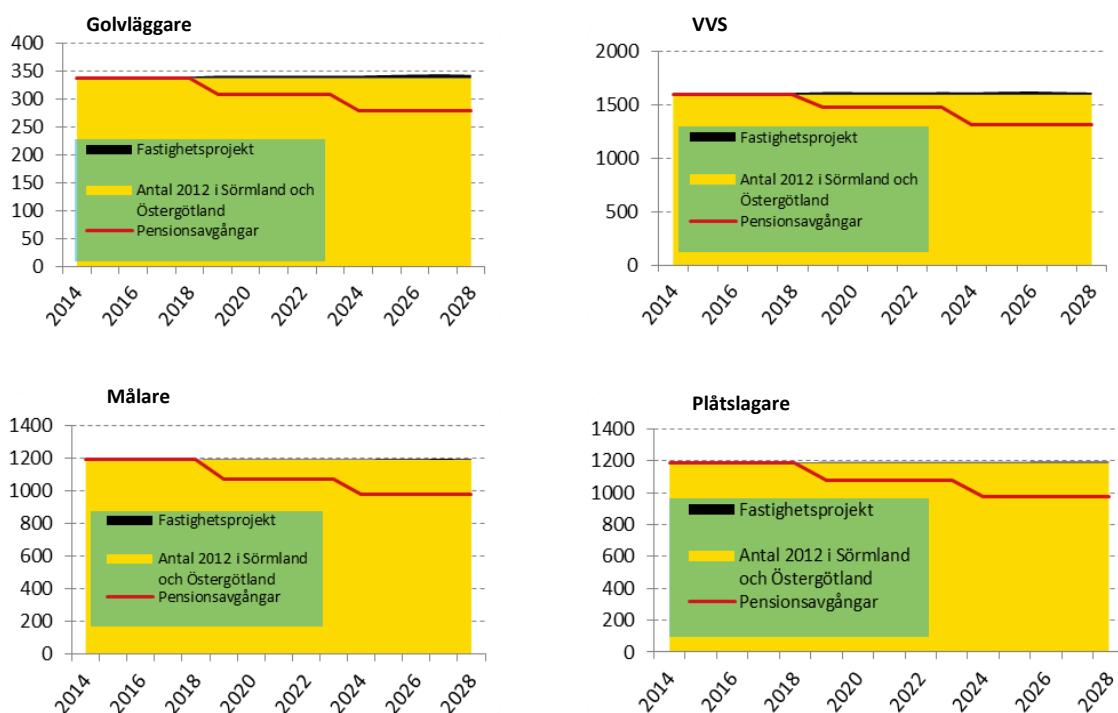


Källa: Egen bearbetning

Golvläggare, VVS, Målare och Plåtslagare

För kompetensområdena Golvläggare, VVS (Värme, vatten och sanitet, montörer), Målare och Plåtslagare är efterfrågebehovet litet. Antalet sysselsatta är också omfattande vilket innebär att flexibiliteten är stor samtidigt som pensionsavgångarna inom grupperna har ett jämnt flöde.

Diagram 19. Golvläggare, VVS (Värme, vatten och sanitet, montörer), Målare och Plåtslagare

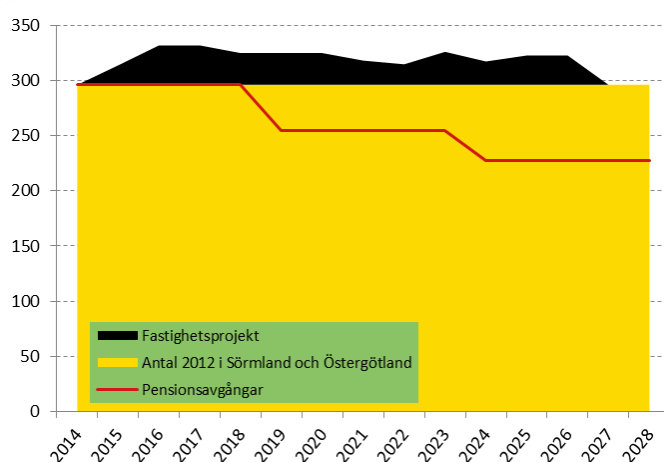


Källa: Egen bearbetning

Arkitekter och planarkitekter

Avslutningsvis redovisas gruppen arkitekter och planarkitekter. I dagsläget finns närmare 300 sysselsatta i dessa yrkeskategorier och behovet vid byggandet av nya fastigheter kommer behovet av ytterligare 300 årsarbetskrafter att behövas. Om ett jämnt flöde planeras innebär det ett trettiotal extra per år, det vill säga en ökning med 10 procent per år.

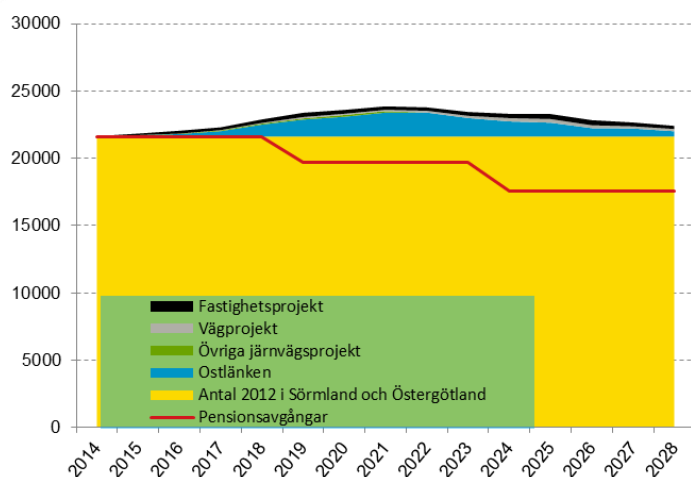
Diagram 20. Arkitekter och planarkitekter



Källa: Egen bearbetning

Totalt

Om ovanstående diagram sammanfattas i en bild så verkar behovet inte vara särskilt stort. Analyseras siffrorna dock lite närmare så innebär Ostlänken och omkringliggande byggen att behovet av kompetenser inom dessa områden ökar med över 19 000 årsarbetskrafter. Idag arbetar cirka 21 600 individer inom dessa branscher i Östergötland och Södermanland. Jämförs sysselsatta med årsarbetskrafter innebär det sannolikt att 19 000 årsarbetskrafter motsvarar minst samma summa som idag är sysselsatta (på grund av deltidsarbete mm). Detta innebär dock inte att det krävs en fördubblad arbetskraftsstyrka för att lösa detta. De 19 000 årsarbetskrafterna sprids ut över 14 år och som mest ökar behovet med 2 260 årsarbetskrafter (år 2022). Det innebär en ökad efterfråga med 10 procent per år, dvs ett kraftig efterfrågebehov. Det ska också läggas till att detta är exklusive pensionsavgångarna som i vissa fall sannolikt fylls upp efterhand men för vissa grupper innebär ett stort problem. Diagram 21 och tabell 2 nedan sammanfattar resultaten av samtliga yrkeskompetenser som analyserats i denna rapport.

Diagram 21. Arbetskraften i relevanta yrken samt kommande behov 2014-2028

Källa: Egen bearbetning

Anm: Relevanta yrken, se tabell 1. Sid 17

För att få en tydligare bild av antalet årsarbetare i de olika yrkesgrupperna redovisas diagram 18 i tabellform.

Tabell 2. Antal årsarbeten per år för byggande av Ostlänken och infrastruktur i kommunerna längs sträckan

Yrkesgrupper	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totalt
Anläggn. mask.förare	0	10	24	98	225	325	375	504	525	412	366	300	102	78	74	3416
Anläggningsarbetare	8	31	69	131	347	510	586	719	750	601	544	471	183	142	105	5195
Arkitekt och Planarkitekt	0	18	36	36	29	29	29	22	19	30	21	28	28	0	0	322
Betongarbetare	0	6	15	30	98	161	199	245	252	209	180	166	68	66	58	1751
Bygg.ing. o byggtekn.*	13	60	115	159	256	330	344	342	319	259	225	188	135	95	71	2911
Byggnadsträarb.	0	6	15	15	38	63	70	76	78	71	68	75	59	61	51	747
Civil.ing bygg o anläggn.	10	52	90	122	185	218	216	192	154	118	110	96	82	65	51	1762
Civil.ing elkraft	1	2	5	6	9	13	15	18	22	18	14	10	12	9	6	158
Elektriker (installation)	0	1	2	3	5	8	8	11	12	8	8	23	36	38	31	195
El-ing o eltekn.	0	0	0	0	0	0	0	26	35	0	34	131	262	262	184	934
Golvläggare	0	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	5	6	7	6	55
Murare	0	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	5	6	7	6	55
Målare	0	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	5	6	7	6	55
Plåtslagare	0	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	5	6	7	6	55
Stålkonstruktionsmontör	0	2	4	5	8	14	14	14	14	14	14	18	21	23	20	184
Svagströmselektriker	0	0	0	0	0	0	0	9	12	0	15	44	89	89	59	316
Svets och gasskärare	0	0	0	0	0	0	3	6	4	0	9	35	53	53	26	189
Takläggare	0	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	5	6	7	6	55
VA projektör (VVS)	0	5	11	11	9	10	10	8	7	10	8	10	10	3	2	115
VVS**	0	7	15	15	18	24	24	22	21	24	21	27	30	24	20	292
Totalt	32	204	407	636	1239	1725	1912	2234	2243	1796	1658	1648	1200	1039	787	18762

Källa: Egen bearbetning

Anm: *äv konstruktörer o väg proj **montör rör, rörmokare, vent.tekniker

Känslighetsanalys

I föregående rapport hade tidplaneringen stor betydelse för hur behovet av årsarbetskrafter försköts över tiden. Denna känslighetsanalys ligger naturligtvis kvar även för tillkommande projekt. Vi har studerat olika planeringsfaser men finner inga avsevärda skillnader mot föregående analys. En skillnad som kan antas är att främst fastighetsprojekten, i praktiken är lättare att anpassa efter tillgången till arbetskraft och efterfrågan på de avsedda fastigheterna. Byggföretagen bygger inte nya bostäder förrän befintliga bostäder är sålda eller utnyttjade. Samtidigt beräknar de också kostnaden för nya bostäder i förhållande till den lönenivå som råder, vilket påverkas av planeringen.

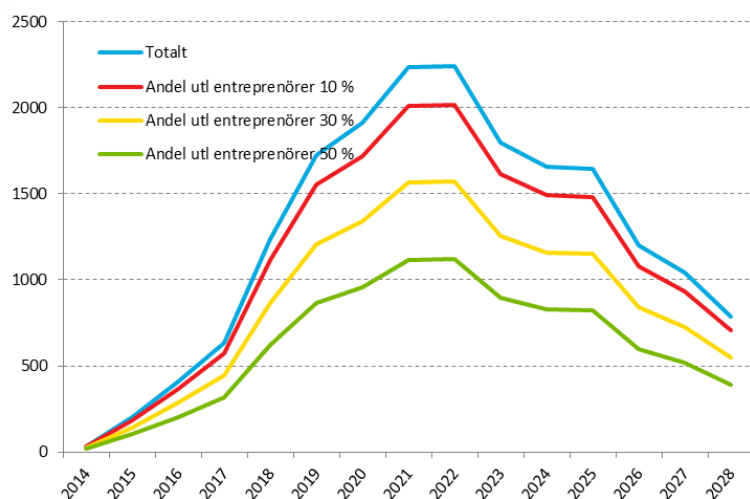
Utländska entreprenörer

Det är mycket troligt att internationella entreprenörer kommer anlitas för olika arbeten även för projekten runt Ostlänken. I den förra rapporten konstaterades att andelen är mycket svår att bedöma. Det beror till stor del på hur projektet kommer att handlas upp, både gällande entreprenadform och hur entreprenaderna utformas, samt hur entreprenörerna väljer att resurssätta sina uppdrag.

Ostlänkens geografiska lokalisering är gynnsam för utländska entreprenörer tack vare närheten till kontinenten via tillgången till flera flygplatser samt närheten till Mälardalen, där vissa utländska entreprenörer redan har börjat etablera sig.

En utländsk entreprenör som erhåller entreprenader i Sverige kan ta med sig hela arbetsstyrkan från utlandet. De kan också till viss del komma att anlita svensk arbetskraft och då sker det framförallt regionalt. Den utländska entreprenören kan även anlita svenska underentreprenörer. Hur en entreprenör agerar är väldigt osäkert och svårt att förutsäga.

Diagram 22 ger en översiktlig uppfattning om vilken påverkan som entreprenörer utifrån kan få på efterfrågebehovet på lokal nivå. Denna bild visar mest hur det potentiella utbildningsbehovet kan påverkas om arbetskraft utifrån ansluter med stor andel egen arbetskraft. Regionen får oavsett detta en stor tillströmning av människor, så ur näringslivets perspektiv påverkas det inte på samma sätt. Vår uppfattning är dock att de stora projekten kommer att tillsättas av entreprenörer utifrån, antingen från andra regioner eller från andra länder. Det innebär att det lokala behovet är inriktat på underentreprenörer som både behöver växa och samarbeta sinsemellan för att möta den ökade efterfråga som förväntas.

Diagram 22. Utbudsbehovet på lokal nivå beroende på andelen utländska eller nationella entreprenörer.

Källa: Egen bearbetning

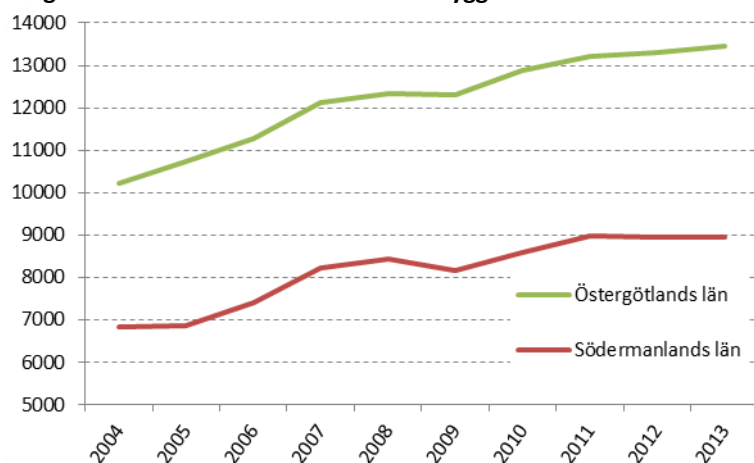
Risker med en eftersatt bostadsmarknad

De flesta storstäder lider av att bostadsbyggandet inte kan hålla samma takt som efterfrågan på bostäder. I dagsläget verkar det som att det är brist i flera yrkeskategorier inom byggbranschen, generellt i Sverige, vilket har resulterat i att det inte byggs i samma utsträckning som det skulle behövas. Detta är en faktor som kan leda till ytterligare brister framöver om regionen ska hinna bygga allt det som planeras samtidigt som trycket ökar på bostadsmarknaden. Detta talar därför om att regionen snarare har behov av att det kommer arbetskraft utifrån än att det skulle vara ett problem. Ett problem som verkar hindra att utländska företag kommer hit är det svenska systemet. Det är inget i sig som stoppar utländska arbetskraft eller företag men det tar tid att sätta sig in i systemet och det behövs därför ett stort kunnande. Detta kan betyda att reglerna behöver ses över i syfte att underlätta för en ökad införsel av arbetskraft för att de planerade satsningarna ska kunna genomföras.

Byggsektorns utveckling

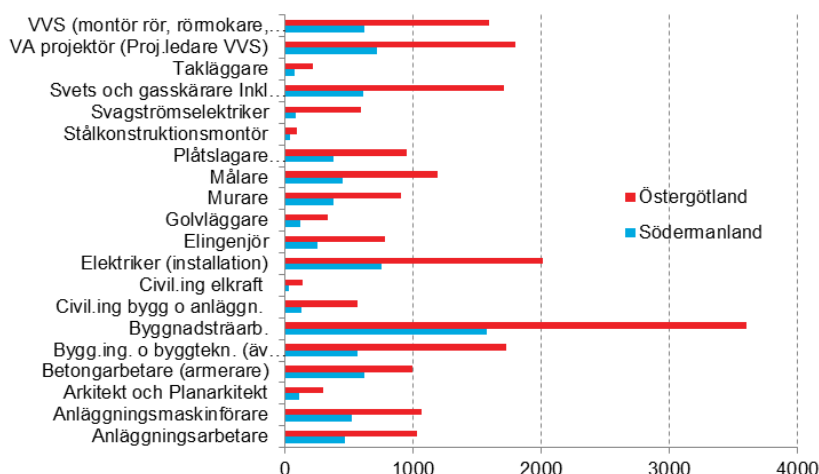
Som en del i känslighetsanalysen ser vi över hur byggsektorn har sett ut samt vilka problem det kan finnas framöver. I diagram 23 visas hela byggbranschens utveckling de senaste 10 åren i Södermanland och Östergötland. Båda länen visar en uppåtgående trend för antalet förvärvsarbetande inom de yrkesgrupper som är relevanta för aktuella byggen. Diagram 24 visar byggbranschens anställda nedbrutet på yrkeskategorier för år 2012. Diagrammen säger inget om att det finns arbetskraftsbrist i regionen redan nu men den positiva uppåtgående trenden behöver fortsätta under lång tid framöver om kommande behov ska fyllas.

Diagram 23. Antal förvärvsarbetande i byggbranschen 2004-2013 i Östergötland och Södermanland



Källa: RAMS

Diagram 24. Antal anställda i olika yrkeskategorier i Östergötland och Södermanland, 2012.



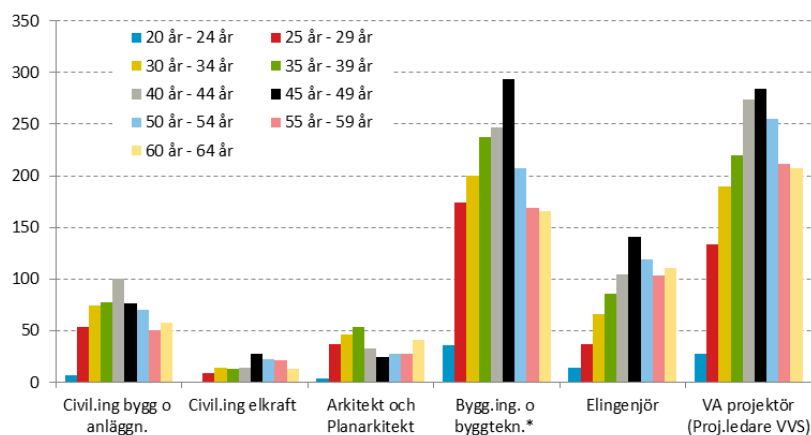
Källa: Egen bearbetning utifrån Regionförbundens underlag

Åldersfördelningen i regionen

När antalet sysselsatta i regionen delas in i åldersgrupper kan en analys göras om hur stor andel som går i pension de kommande åren och om pensionsavgångarna innebär ett problem som man måste ta hänsyn till framöver. I diagram 24 ovan fanns vissa grupper som kommer att få problem om inte tillförseln framöver säkerställs. Diagrammen nedan visar tydligare hur åldersfördelningen ser ut för berörda grupper.

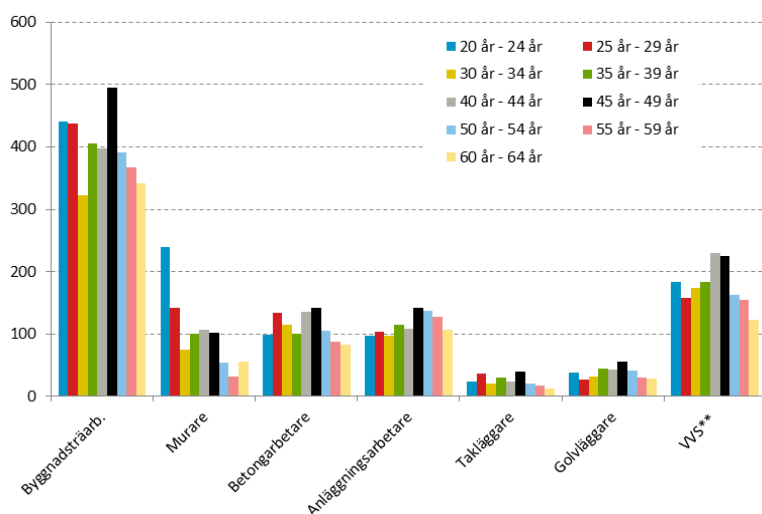
I diagram 25 är åldersfördelningen relativt jämn och det är enbart civilingenjörer el-kraft och el-ingenjörerna som har en större övervikt på personer från 45 och uppåt. Här kan en brist uppkomma i slutet perioden.

Diagram 25. Åldersfördelning för kompetensområden med högre utbildning

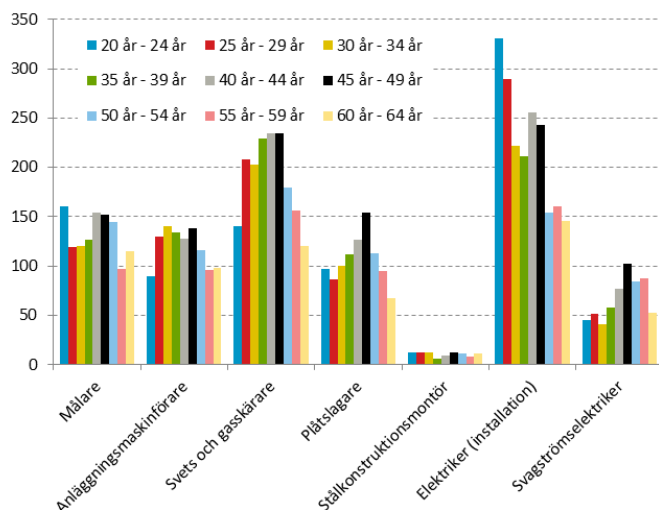


Källa: Egen bearbetning

Diagram 26. Åldersfördelning för kompetensområden med högst gymnasieutbildning



Källa: Egen bearbetning

Diagram 27. Åldersfördelning för kompetensområden med högst gymnasieutbildning

Källa: Egen bearbetning

Utifrån diagram 26 och 27 är det svårt att utröna några större problem i åldersfördelningen. Vid en närmare analys är det främst anläggningsarbetare där behovet uppstår, vilket också är en kompetens som kommer att behövas i stor utsträckning framöver. En annan grupp är svagströmselektriker men där är det fortsatta behovet litet (förutom för bygget av Ostlänken som föregående rapport visade).

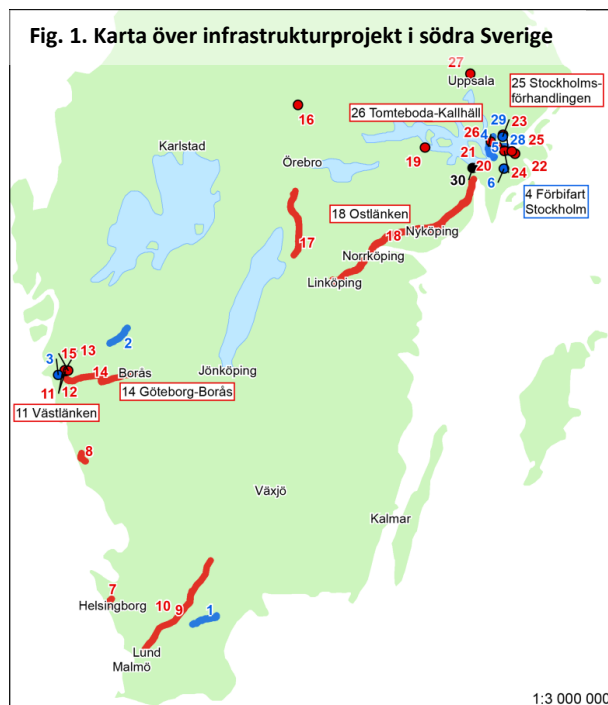
Byggbranschen i regionen verkar ha ett positivt inflöde av ny arbetskraft. Vissa yrkeskategorier kommer få svårt att fylla behovet på grund av stora pensionsavgångar och rekryteringsunderlaget behöver ses över. Samtidigt är det andra projekt som ska genomföras samtidigt i regionens närhet vilket kommer att påverka rekryteringsunderlaget ännu hårdare.

Andra investeringsprojekt

Samtidigt som bygget av Ostlänken kommer igång och fortskrider startar ett antal andra infrastrukturprojekt runt om i Sverige. Detta innebär att konkurrensen om arbetskraften ökar och det finns risker att lönetrycket pressar upp lönenivåerna om inte behovet av kompetent personal kan lösas på ett väl anpassat sätt. Nedan följer en kort beskrivning av stora infrastrukturprojekt som ligger inom ett begränsat avstånd från Ostlänkens dragning. Även om stora delar av de yrkeskategorier som arbetar med infrastruktur är flexibla och ofta flyttar runt mellan olika projekt är det också en stor andel som ofta arbetar lokalt. Det innebär att rekryteringsbasen för många underentreprenörer hämtas inom regionen.

Större infrastrukturprojekt

I kartan nedan visas projekt som håller på att genomföras och kan komma att genomföras samtidigt som Ostlänken. Därefter beskrivs några av de större projekten som kommer att konkurrera om samma arbetskraft som Ostlänken och de stadsutvecklingsprojekt som sker i berörda kommuner kommer att efterfråga.



1. E22 Hurva-Vä
2. E20 Alingsås-Värdarå
3. Västsvenska paketet väg, Göteborg
4. E4 Förbifart Stockholm inkl. kapacitetsförstärkning infartsleder
5. E20 Norra länken
6. E4/Lv259 Tvärförbindelsen Södertörn
7. Ängelholm-Maria, dubbelspår
8. Varberg, dubbelspår inkl. resecentrum
9. Flackarp-Arlöv, flerspår
10. Lund (Högevall)-Flackarp, fyrspar
11. Västsvenska paketet järnväg, Västlänken
12. Olskroken, planskildhet
13. Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron
14. Göteborg-Borås, nytt dubbelspår via Landvetter flygplats
15. Göteborg-Skövde, ökat kapacitet inkl ombyggd infart Sävenäs

16. Ställdalen-Kil, spårbyte m.m.
17. Hallsberg-Degerön, Dunsjö-Jakobshyttan-Degerön, Hallsberg-Åsbro, dubbelspår
18. Ostlänken, dubbelspår Järna-Linköping
19. Strängnäs-Härad, dubbelspår
20. Citybanan
21. Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårsväg
22. Tvärspårsväg Ost/Saltsjöbanan
23. Roslagsbanan, dubbelspår
24. Stockholm C-Stockholm Södra, Strömbroarna
25. Stockholmsförhandlingen, inkl tunnelbaneutbyggnad Nacka
26. Tomtebodavägen, ökad kapacitet
27. Gamla Uppsala, dubbelspår
28. Östlig förbindelse
29. Regionalt cykelstråk, Täbystråket
30. Södertälje sluss, Mälaren

Stockholmsförhandlingen

Överenskommelsen innebär att tunnelbanan i Stockholm byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt till Gullmarsplan. Detta ökar kapaciteten kraftigt genom centrala Stockholm. Utbyggnaden innebär nio nya stationer och en ökad tillgänglighet till flera delar av centrala Stockholmsregionen. Utbyggnaden av tunnelbanan startar 2016 och de tidigaste delarna börjar trafikeras cirka år 2020. En utbyggd tunnelbana skapar förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse. Överenskommelsen innebär också att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan markägare/entreprenör att uppföra cirka 78 000 bostäder i tunnelbanans närområde fram till år 2030.

Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm är ett av Sveriges genom tiderna största infrastrukturprojekt. Förbifarten binder samman de norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och innerstaden och minskar sårbarheten i Stockholms trafiksystem. Restiden för hela sträckan beräknas till 15 minuter. Av vägens 21 km går drygt 18 km i tunnel.

Projektet pågår sedan 2006 och är beräknat att vara färdigt år 2022. För att skona viktiga natur- och kulturvärden går vägen långa sträckor i tunnel,

vilket innebär högre kostnader. Förbifart Stockholm beräknas kosta cirka 28 miljarder kronor, varav 80 procent finansieras av trängselskatt och 20 procent av staten.

Göteborg- Borås

I andra ändan av den blivande Götalandsbanan är en 7 mil ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg planerad. Sträckan ska gå från Göteborg till Borås och bygget är tänkt att skapa effektivare resmöjligheter regionalt. För närvarande har sträckningen samma status som Ostlänken dvs Regeringen har pekat ut projektet som en satsning i infrastrukturpropositionen som lämnades till Riksdagen 2012. Kostnaden ligger kring 15 miljarder (prisnivå 2008) och planeras vara klar 2028.

Mälardalen

Mellan Tomtebodav och Kallhäll i Stockholm byggs två spår ut till fyra, cirka 20 km. Spåren ansluter till Citybanan. Det huvudsakliga syftet är att pendeltågen kan separeras från övrig tågtrafik. Det ger tätare turer, bättre punktlighet och kortare restid. I nuläget pågår en utredning och planering för sträckan Tomtebodav–Barkarby samtidigt som det byggs på sträckan Barkarby–Kallhäll. Hela projektet är beräknat att vara klar 2025 och kostnaden ligger på 10,7 miljarder kronor (prisnivå 2009).

Västlänken

Genom centrala Göteborg byggs Västlänken. Det är en cirka 8 km lång järnvägstunnel, för pendeltåg. Bygget ger ökad kapacitet för tågtrafiken, sårbarheten i järnvägssystemet minskar och tre nya stationer ökar tillgängligheten till staden och regionen. I nuläget pågår projektering och man räknar med byggstart tidigast år 2018 och trafikstart 2026. Projektet ingår i Västsvenska paktet och denna del är beräknat till en kostnad av cirka 20 miljarder kronor (prisnivå 2010).

Sammanfattning

Ovanstående projekt är ett urval av alla de projekt som är planerade att genomföras under samma period som Ostlänken och dess kringprojekt. Detta kommer innebära både möjligheter för entreprenörer i regionen att hitta jobb på andra ställen men också ökade möjligheter i den egna regionen då det finns gott om projekt som ska göras samtidigt. Det stora antalet projekt kan dock också innebära att det blir arbetskraftsbrist om inte projekten planeras tillsammans inom regionen och nationellt tillsammans med Trafikverket. Sammantaget kommer ovanstående projekt kosta ungefär 100 miljarder kronor och ska användas under samma period som det byggs längs Ostlänkenstråket. Om dessa 100 miljarder omsätts i årsarbetskrafter på samma sätt som beräkningarna i denna rapport har lagts fram så innebär det en ökad efterfråga på närmare 50 000 årsarbetskrafter. Detta innebär att även om projekten i Östergötland och Södermanland påverkas av utländska entreprenörer så finns det gott om projekt och behov för arbetskraften i regionen att hitta sysselsättningen i södra Sverige.

Regionens möjligheter

Viktigt med planering av projekten

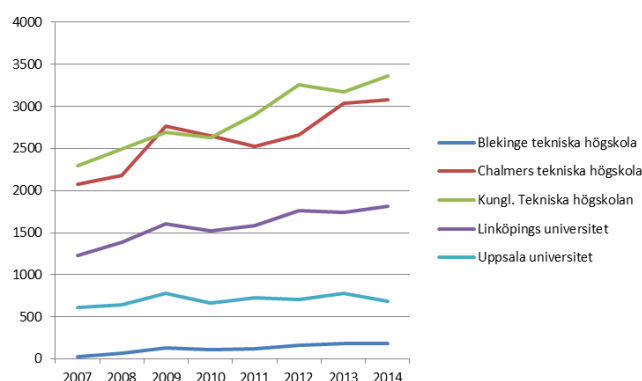
Då efterfrågan ökar kraftigt är en viktig del för regionen att planera när i tid de olika projekten ska genomföras. Om inte projekten samordnas på ett effektivt sätt kan det innebära att det uppstår arbetskraftsbrist i olika yrkesgrupper vilket i sin tur medför påfrestningar på lönestrukturen. Det gör att projekten fördröjas eller försenas eller till och med stoppas då potentiella vinster uteblir.

De stora projekt som ska genomföras kommer att kräva stora organisationer med stor erfarenhet av liknande projekt. Ofta efterfrågas numera totalentreprenader för att genomföra delar av mer omfattande projekt, ex en delsträcka av Ostlänken byggs av ett storföretag, medan en annan sträcka byggs av ett annat företag. Dessa företag har egna organisationer och egen personal till stora delar. Företagen i berörda kommuner i Östergötland och Södermanland har i nuläget inte företag i denna storleksordning som kommer att krävas för att klara en hel delsträcka av Ostlänken eller ensamt ett stort bostadsområde. Däremot omfattas regionen av ett stort antal mindre företag i berörda branscher. Detta innebär att regionen har ett ypperligt läge att, om man förbereder sig, få förtur på den ökade efterfrågan av underentreprenader som förväntas. Även om de stora företagen har egen personalstyrka så kommer de alltid att behöva lokala entreprenörer med lokalkännedom och med omfattande kontaktnät. Samtidigt finns det möjlighet för medelstora företag att samarbeta och på så sätt kunna erbjuda helhetslösningar som innebär att de kan plocka hem medelstora projekt som ska genomföras. Detta kräver förplanering och är inget som man bör vänta på. Ofta sker dessa typer av kontrakt i hård konkurrens med andra företag från andra områden, både nationellt och internationellt. Gemensam planering och tydliga upplägg vad företagen kan erbjuda tillsammans är en förutsättning för att ta hem kontrakt. De regionala företagen har i dessa fall en fördel tack vare lokalkännedom och en stor flexibilitet via sina kontakter som inte ska underskattas och det ska därför utnyttjas. Planering för Näringslivets underkonsulter tillsammans med myndigheter angående hur dessa ska samarbeta är väldigt viktig för att utväxlingen av den ökade efterfrågan ska bli så stor som möjligt.

Befintliga yrkesutbildningar

För att möta det utbildningsbehov som kommer att behövas i regionen finns flera olika utbildningsinstitutioner att välja mellan. Antalet platser på dessa utbildningar kan sannolikt behöva ses över och insatser i kommunerna behöver göras så att företag och individer vet vad de behöver och vart de kan vända sig när behovet stiger framöver.

Diagram 28. Antal sökande till civilingenjörsprogrammet för ett antal högskolor, HT 2007-2014.



Källa: Egna bearbetningar utifrån Universitetskanslersämbetet databas

Många av de som i dagsläget arbetar i byggsektorn har enbart 2-årig gymnasieutbildning. Denna grupp kommer successivt minska i takt med pensionsavgångar. I dag är tilläggsutbildningar, utöver gymnasieutbildningen, i stor utsträckning ett krav. Det ska dock tilläggas att många har dessa tilläggsutbildningar via sina företag och därmed tillräcklig kompetens för att uppfylla kraven. Fördelen är att utbildningen blir skraddarsydd för företagets behov men det är också ett sårbart upplägg för individen då dennes möjlighet att byta arbete minskar.

Det finns tecken på att sökandetrycket till vissa utbildningar inom byggsektorn sjunker generellt. Vi har dock inte haft möjlighet att kontrollera om det stämmer. Däremot verkar trycket mot högre utbildning har ökat under flera år. Vi underlag som visar att antalet sökande till exempelvis civilingenjörsprogrammet har ökat successivt mellan 2007-2014. Sökandetrycket till olika utbildningar kräver en djupare analys för att se över om det finns problem med sjunkande intresse och hur det i så fall ska tas om hand för att attrahera fler att söka olika utbildningar.

Utvecklingsscenario

Regionens utvecklingspotential är mycket god tack vare den kraftiga förbättring av kollektivtrafiken som Ostlänken medför. Under byggperioden sker en tillströmning av arbetskraft till regionen, främst inom byggbranschen. Även andra näringar kommer dock att växa då de som arbetar i regionen efterfrågar tjänster och produkter på bred basis. Med Ostlänken uppstår dock ännu större effekter på längre sikt. I rapporten *Framtidens Götaland – En bandregion för tillväxt och utveckling och andra beskrivningar av utvecklingen i regionen* beskrivs utvecklingen i regionerna längs den planerade Götalandsbanan, där Ostlänken utgör en del. I rapporten framkommer att även om det sker en tillväxt under byggskedet så är det främst efter att Ostlänken är klar som investeringarna runt Ostlänken ger störst effekter. Man räknar med att investeringsbehovet är det dubbla det vill säga uppåt 20 miljarder extra som behöver tillföras i regionen på olika sätt.

Forskarna bakom rapporten menar också att en investering som Götalandsbanan innebär en integration av regionala ekonomier. Detta gör att investeringen blir intressant också eftersom det på ett tydligt sätt fäster fokus på hur regioner tillsammans kan behöva arbeta mer integrerat i olika planeringsfrågor. Den ekonomiska geografin kommer att påverkas när marknader integreras och förstoras. Investeringen bedöms innebära en integration av regioner, inte bara kommuner, när näringslivet i olika regioner, arbetsmarknader, bostadsmarknader etc. smälter samman. Detta stärker våra antaganden om vikten för regionen att planera och förbereda sig tillsammans för att få så stor utväxling som möjligt när aktiviteterna kommer igång på allvar efter 2017.

Analys av följd effekter

Även om det kan ske förändringar i anläggningsbranschen antas här att den normala anläggningsmarknaden kommer att fortsätta även under bygget av Ostlänken och dess sidoinvesteringar. Det innebär att det kommer finnas en baseefterfrågan på resurser i ungefär samma omfattning som idag. Ostlänken och dess kringbyggnationer kommer alltså att innebära ytterligare efterfrågan på arbetskraft enligt figurerna i rapporten. Förutom detta kommer de som arbetar med Ostlänken och sidoinvesteringar som följer av Ostlänkenbygget efterfråga varor och tjänster som skapar ett behov av resurser, med andra kompetenser, under flera år framöver.

Denna ökade arbetskraft kommer innebära en ökad efterfråga av bland annat restauranger, hotell, tandläkare, mekaniker, fritidsaktiviteter och dagligvarubutiker. Det betyder att de flesta funktioner som finns i samhället ökar tack vare dessa investeringar. Behovet är svårbedömt likaså när resursbehovet inträffar men generellt sker en ökning över hela perioden som dessutom fortsätter eftersom mycket av expansionen i regionen sker efter att Ostlänken är färdigbyggd. En fördjupad analys av detta krävs för att kunna bedöma vilka potentiella effekter som större infrastrukturprojekt har för andra näringsgrenar och i samhällen som dessa projekt genomförs. Det mesta talar dock för att hela regionen får ett lyft av den ökade aktivitet som järnvägen medför.

Resultat, slutsatser och rekommendationer

Resultat

I denna studie analyseras det arbetskraftsbehov som förväntas behövas för att de planerade infrastruktursatsningarna i regionerna Östergötland och Södermanland, som ska genomföras i samband med att järnvägsprojektet Ostlänken byggs, det vill säga perioden 2014-2028.

Denna rapport är en fortsättning på samma tema och upplägg som i den rapport som genomfördes åt Regionförbundet Östsam under 2013. Där redovisades kompetensbehovet för byggandet av själva Ostlänken. Underlaget visade att det kommer behövas cirka 13 000 årsarbetskrafter under byggperioden för att bygga järnvägen mellan Järna och Linköping. Utöver Ostlänken följer en mängd andra byggnationer som ska genomföras varav ett antal tillkommer tack vare att Ostlänken byggs. För att bygga denna övriga infrastruktur som i nuläget är planerad i de kommuner som ligger längs sträckan kommer det behövas ytterligare 6 000 årsarbetskrafter, till stora delar inom samma yrkeskategorier som tidigare men även från andra grupper. Antalet individer som behövs per år skiftar över tid för de olika projekten.

Om de olika projekten slås ihop innebär det en ökning med nästan 19 000 fler årsarbetare än i nuläget. Antalet är dock utspritt under hela byggperioden och det maximala antalet uppgår till drygt 2 200 sysselsatta per år.

I regionen är det i dag ungefär 22 000 personer sysselsatta inom de branscher som är aktuella för dessa byggen. Det innebär en ökad arbetskraftsefterfråga på över 10 procent jämfört med vad som är normalt i regionen. Detta betyder att behovet blir klart påfrestande för vissa grupper, exempelvis anläggningsarbetare och anläggningsförare, civilingenjörer, arkitekter och elektriker.

Slutsatser

Utöver byggandet av Ostlänken och övriga projekt i regionen kommer det samtidigt att genomföras en mängd andra infrastrukturprojekt i Sverige. Bara i södra Sverige, från Gävle och söderut, är projekt för motsvarande 100 miljarder planerade i Nationella planen under samma period. Även i dessa projekt ska det tillsättas arbetskraft inom samma yrkesgrupper. Detta kan innebära brister i arbetskraftsefterfrågan som, om inte planeringen sker på bred front, kan leda till ett ökat lönetryck som i sin tur påverkar kostnaderna eller tidplanerna för de olika projekten.

För regionen i Östergötland och Södermanland innebär dessa satsningar ett ökat behov av arbetskraft inom framförallt byggbranschen. Dels finns idag redan ett grundläggande behov där arbetskraften måste lösa tillväxten i en redan expansiv region med många planerade nya infrastrukturobjekt men också upprätthållande av befintlig infrastruktur. Dessutom ökar trycket utifrån då andra projekt efterfrågar kompetens på bred basis.

Detta ställer stora krav på regionen. Man måste göra bedömningar för att veta hur den egna marknaden ska fyllas på ett sunt sätt så att det blir tillräckligt många som utbildas inom olika yrkeskategorier. Dessutom måste man ta hänsyn till att det kommer att ansluta arbetskraft utifrån, både från övriga Sverige och från andra länder, som minskar det lokala behovet och därmed måste utbildningsinsatserna ske utan att skapa överetableringar inom olika grupper så att arbetslösheten ökar. Vår bedömning är dock att problemet med överetableringar är litet tack vare de omfattande investeringar som ska genomföras lokalt, regionalt och nationellt under denna period. Periodvis finns vissa risker att det lokalt blir mindre att göra men för de som är beredda att röra på sig är det inga problem att hitta arbete.

Även om ovanstående farhågor är komplexa så har regionen naturligtvis inte bara problem framför sig. Alla dessa satsningar som görs innebär stora möjligheter för regionens invånare att få arbete. Det innebär samtidigt att näringslivet står inför väldigt gynnsamma förhållanden framöver.

Stora infrastrukturprojekt delas oftast upp i etapper och byggs oftare idag av stora byggföretag där etapperna delas mellan flera bolag. I regionen finns sannolikt inga, eller få, företag som är tillräckligt stora för att vinna upphandlingar om dessa projekt. Det innebär att de lokala företagen ska satsa på att arbeta som underentreprenörer åt de stora företagen och utnyttja de kontakter och den lokalkännedom de har.

I samband med stora infrastruktur projekt förändras samhället på många sätt. Under kortare perioder anländer stora mängder av personal som ska bygga dessa objekt. Några av dessa bosätter sig sedan i regionen, andra är kvar under byggtiden för att sedan flytta vidare. Det gemensamma för dessa individer är att de efterfrågar varor och tjänster i regionen. Det betyder att det inte enbart är byggsektorn som påverkas. I princip alla typer av tjänster får andra förutsättningar när regionens invånare ökar temporärt. Handel, hotell, restauranger, tandläkare, bilmekaniker, frisörer är ett fåtal exempel på de områden som kommer att efterfrågas i större utsträckning framöver. Näringslivet är bra på att snabbt anpassa sig efter förutsättningarna men det måste också ges utrymme för förändringar från myndigheternas håll så att regionen kan ta till vara på de möjligheter som kommer.

Rekommendationer

Med hänsyn taget till de resultat och den analys som kan göras av ovanstående material kan följande rekommendationer ges till näringslivsföreträdare, utbildningssamordnare, entreprenörer, myndigheter och även regionens medborgare:

- Även om det är två regioner, Östergötland och Södermanland, med flertalet kommuner är det viktigt att planering sker på bred front i den mån det är möjligt så att regionen inte drar i samma arbetskraft samtidigt.
- Myndigheter bör arbeta fram dokument och andra hjälpmedel (hemsidor etc.) om hur regionens företagare ska kunna få information och utbildning om hur upphandlingar fungerar framöver. Det gäller både hur det är att arbeta med utländska företag eller hur samarbetsavtal mellan lokala företag optimeras. Syftet är att vara förberedda när efterfrågan ökar så att regionen kan maximera den potential som finns i regionen. Dra fördel av kontaktnät och lokalkännedom.
- Utbildningssamordnare bör se över behoven även utanför regionen. Även om regionens infrastruktur byggs av utomstående entreprenörer så kommer det finnas en god marknad inom byggsektorn under lång tid framöver. Mycket av det som byggs i regionen som en följd av Ostlänken byggs dessutom efter att järnvägen är klar.
- Näringslivet behöver ha ett samarbete med myndigheter om sina behov och hur deras situation ser ut vad gäller samordning, upphandlingskunskap etc.
- Stora delar av näringslivet utanför byggsektorn påverkas av det ökade byggverksamhet som regionen kommer att ha de kommande 20 åren. Även dessa sektorer behöver mer utbildad personal och goda möjligheter att utvecklas. Utbildningsbehovet behöver ses över och samarbetet med myndigheter är viktigt även för dessa grupper.

