



# BEDÖMNING AV UTLÄNDSKA ENTREPRENÖRER I SAMBAND MED BYGGANDET AV OSTLÄNKEN

## Rapport

2015-11-23

Reviderad:

Upprättad av: Ola Kromnow

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

# BEDÖMNING AV UTLÄNDSKA ENTREPRENÖRER I SAMBAND MED BYGGANDET AV OSTLÄNKEN

## KUND

### Regionförbundet Sörmland

Box 325  
611 27 Nyköping

## KONSULT

### WSP Samhällsbyggnad

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10 7225000  
Fax: +46 10 7228793  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
<http://www.wspgroup.se>

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

## INNEHÅLL

BAKGRUND	4
OLIKA ARBETEN OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR	4
TRAFIKVERKETS UPPHANDLINGSSTRATEGI	5
PÅVERKAN PÅ OLIKA SEGMENT	5
SAMLAD BEDÖMNING	9

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

## BAKGRUND

2013 togs rapporten "Kompetensbehovsanalys i samband med byggandet av Ostlänken" fram. Rapporten analyserade kompetensbehovet för byggandet av järnvägsanläggningen Ostlänken. 2015 togs rapporten "Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken" som studerade kompetensbehovet som krävs för byggandet av fastigheter och infrastruktur runt Ostlänken fram.

Ostlänken bedöms kosta ca 30-35 miljarder och till det kommer det att genomföras investeringar för omkring 11 miljarder i kommunerna längs Ostlänken, samtidigt som Ostlänken byggs. När Ostlänkens har tagits i drift tillkommer ytterligare infrastruktursatsningar, vilka sannolikt uppgår till omkring 20 miljarder kronor.

Resultaten i ovan nämnda rapporter visar att det behövs ca 3 000 årsarbeten för att bygga Ostlänken och det behövs ytterligare cirka 6 000 årsarbeten för att bygga den infrastruktur, fastigheter mm som kommer att byggas i kommunerna samtidigt som Ostlänken.

En frågeställning som diskuteras i samband med arbetskraftsbehovet är hur stor andel som kommer att vara lokal, regional, nationell eller utländsk. Denna fördelning påverkar behovet av yrkesutbildning i regionen.

Hur stor andel av arbetskraften som sysselsätts i dessa projekt som kommer att finnas i regionen är en svår fråga att ge ett enkelt svar på. Det finns flera dimensioner. De kontrakt som handlas upp kan vinnas av svenska eller utländska entreprenörer. Svenska entreprenörer kan anlita europisk arbetskraft för att sänka kostnaderna. Utländska entreprenörer kan ta med sig europisk arbetskraft, samtidigt som de kan behöva anlita svens arbetskraft för att kunna hantera svenska lagar, regler etc.

Detta PM kommer att föra ett resonemang kring denna frågeställning. Resonemanget utgår från hur entreprenadmarknaden ser ut idag, hur projekten kommer att handlas upp, erfarenheter från andra liknande projekt och bedömningar hur framtiden kan se ut. De bedömningar som görs i rapporten bygger på samtal med ett antal personer med lång erfarenhet inom branschen.

## OLIKA ARBETEN OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

En viktig förutsättning, för resonemanget, är att inte betrakta entreprenadmarknaden som en marknad där allt fungerar på samma sätt. De arbeten som kommer att genomföras i Ostlänken och kringliggande projekt har olika förutsättningar. Det finns olika segment inom infrastruktur projekt:

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

En grov indelning av marknaden i segment är:

- Anläggningsprojekt – broar, tunnlar, markarbeten etc.
- Signalprojekt
- El/teleprojekt
- Spårprojekt
- Fastighetsprojekt
- Väg-/gatuprojekt (inkl. ledningsomläggningar)

Segmenten skiljer sig åt när det t.ex. gäller konkurrenssituationen, hur lokal, nationell eller internationell marknaden är, vilka förutsättningar entreprenörer har att anlita europeisk arbetskraft etc.

En viktig förutsättning för resonemanget är hur olika arbeten kommer att handlas upp.

## TRAFIKVERKETS UPPHANDLINGSSTRATEGI

Trafikverket har tagit fram en upphandlingsstrategi för Ostlänken. Huvudpunkterna i den är:

- Strategin slår fast att Trafikverket kommer dela upp Ostlänken i ett mindre antal stora entreprenader (> 3 miljarder SEK) för att på så vis kunna attrahera både svenska och utländska leverantörer.
- Huvudsaklig entreprenadform blir totalentreprenad
- Samtliga anläggningsarbeten som broar, tunnlar och terrassering på en viss sträcka samlas i samma entreprenad.
- Längre tunnlar kommer att handlas upp som separata utförandeentreprenader.
- El/kontaktledning-, signal- och teleteknik (EST) kommer handlas upp i separata entreprenader.
- Ledningsomläggningar, rivning av byggnader, byggvägar, etableringsplatser, skogsavverkning, provisorier etc. utförs i normalfallet i särskilda utförandeentreprenader.
- Omhändertagande av jord och bergmassor som inte används i en enskild entreprenad avser vi att handla upp som separata kontrakt. Anläggningsentreprenören kommer då få ett transportåtagande till en anvisad plats.

## PÅVERKAN PÅ OLIKA SEGMENT

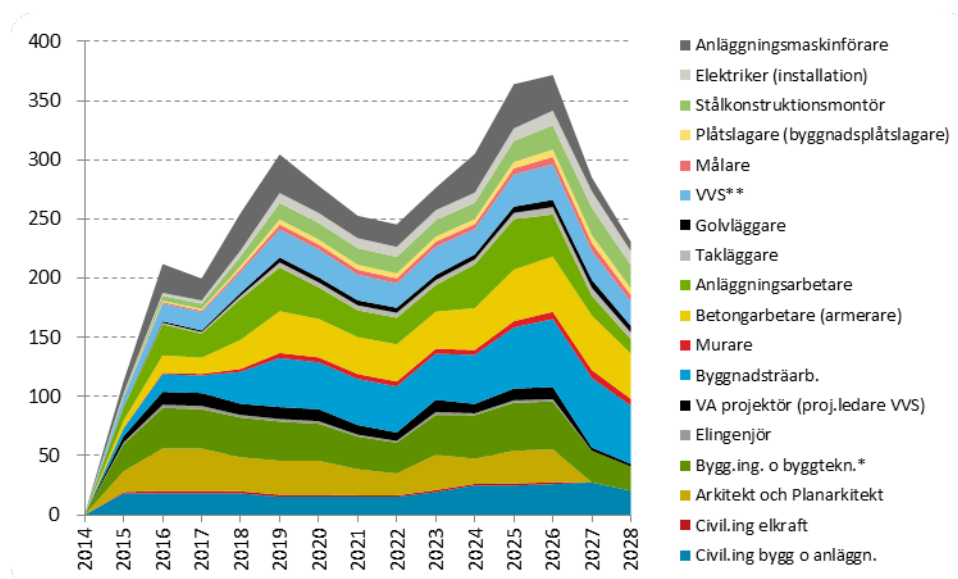
Trafikverkets upphandlingsstrategi påverkar Ostlänken bygget och en del av de större parallella projekten som t.ex. ny godsbangård, Kardonbanan som är en relativt stor del av de parallella projekten.

När det gäller stadsutvecklingsprojekten är det främst fastigheter som ska byggas och dessa innefattas inte av Trafikverkets upphandlingsstrategi. Dessa projekt kommer att ske under många år och kommer att handlas upp i relativt små delar. Det kommer troligen av vara olika fastighetsägare som handlar upp enskilda

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

fastigheter av mer lokala entreprenörer. Vissa större projekt som t.ex. resecentrabyggnader kan locka större entreprenörer. Inom fastighetssidan är det relativt vanligt att svenska entreprenörer använder sig av utländska underentreprenörer med europeisk arbetskraft.

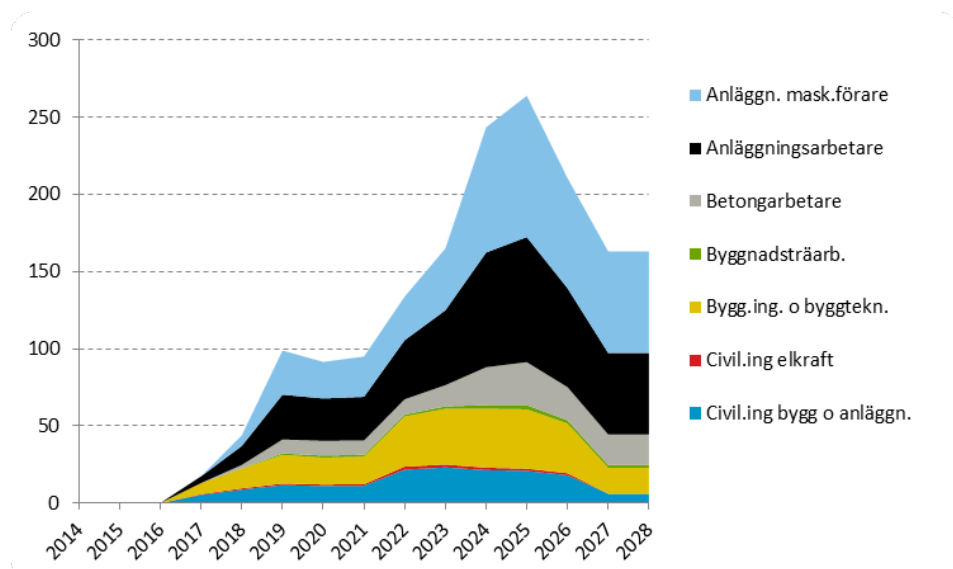
Bedömningen är att det arbetskraftsbehov som behövs för fastighetsprojekten till stor del kommer att fyllas av europeisk arbetskraft. En bedömning är att 20-40% skulle kunna vara lokal arbetskraft. Utifrån nedan tabell skulle det innebära att 40-140 årsarbeten, med olika kompetenser, skulle kunna vara lokal arbetskraft.



*Antalet årsarbetskrafter per år för byggandet av Fastighetsprojekt längs Ostlänken (läs av yrkesgrupperna uppifrån). Källa: Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken, 2015.*

När det gäller de väg och gatuprojekt som kommer att genomföras kopplat till stadsutvecklingsprojekten är bedömningen att situationen är relativt likt fastighetsprojekten, dvs. det är relativt små projekt som kommer att genomföras av lokala entreprenörer men till relativt stor del europeisk arbetskraft. Arbetskraftsbehovet är 100-150 årsarbeten och om 20-40% av dessa är inhemsk/lokal arbetskraft innebär det 20-40 årsarbeten som skulle kunna vara lokal arbetskraft.

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

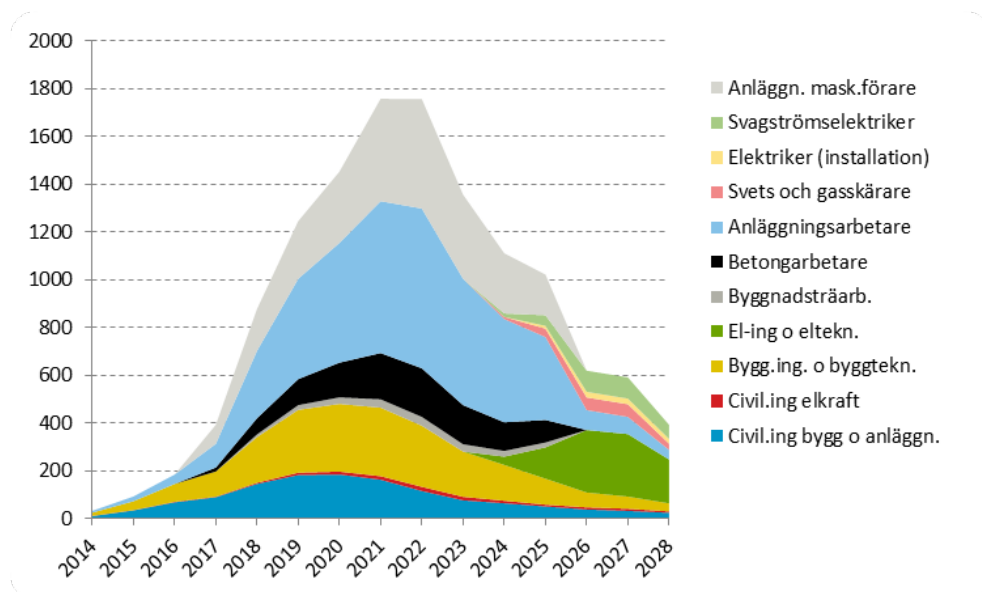


Antalet årsarbetskrafter per år för byggandet av vägprojekt längs Ostlänken. Källa: Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken, 2015.

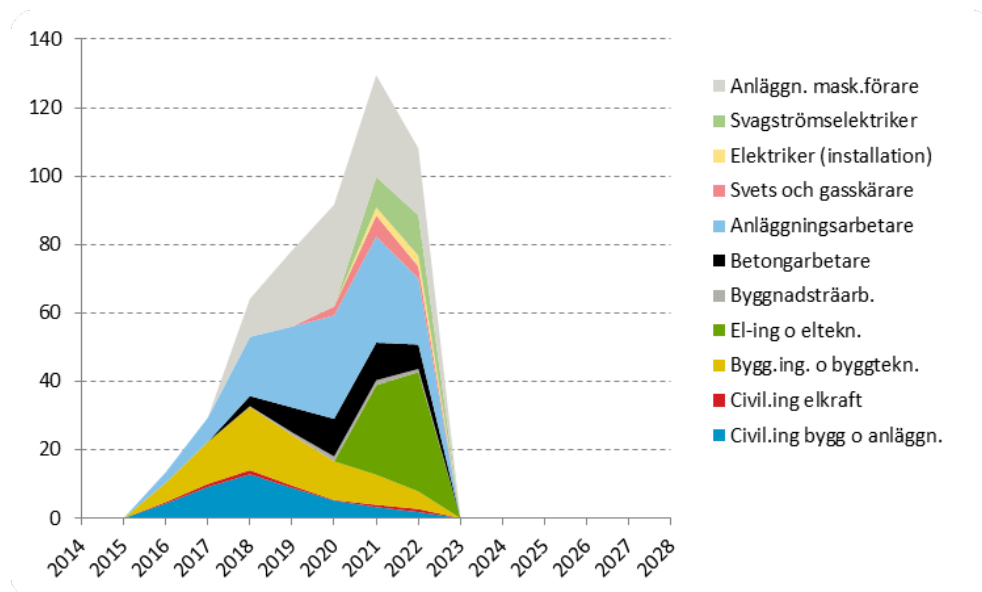
Trafikverkets upphandlingsstrategi pekar på att det kommer att handla upp mycket stora mark- och anläggningsentreprenader. Med en storlek på 3 miljarder per entreprenad kan det bli 4-6 entreprenader. På den svenska entreprenadmarknaden inom detta segment finns det 3-4 större entreprenörer som skulle kunna vinna upphandlingar av denna typ och storlek. Det är också troligt att utländska entreprenörer kommer att vara intresserade av dessa upphandlingar. Det finns idag ett par utländska entreprenörer som är etablerade på den svenska marknaden.

Bedömningen är att 50-60% av upphandlingarna kan komma att vinnas av svenska entreprenörer. Även inom detta område kommer de svenska entreprenörerna att använda sig av utländska underentreprenörer och europeisk arbetskraft. Arbetskraftsbehovet för denna typ av arbeten är, under de år de framförallt kommer att pågå (bedömt 2019-2027), i snitt 1100-1200 personer per år (med olika kompetenser). Av dessa bedöms 30-60% vara inhemsk/lokal arbetskraft, dvs. ca 350-750 personer per år.

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:



Antalet årsarbetskrfter per år för byggandet av Ostlänken. Källa: Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken, 2015.



Antalet årsarbetskrfter per år för byggandet av övrig järnvägsinfrastruktur längs Ostlänken. Källa: Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken, 2015.

När det gäller de järnvägsspecifika arbetena som spår, signal, el och tele pekar Trafikverkets upphandlingsstrategi även här på större entreprenader.



Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

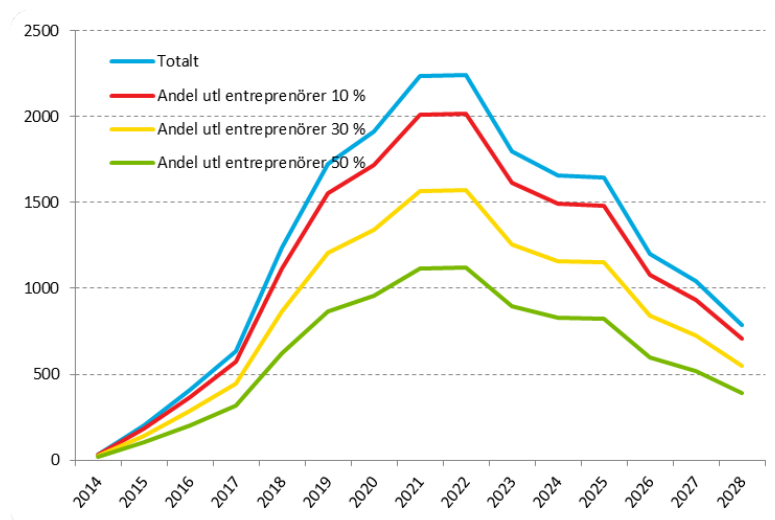
Entreprenadmarknaden för dessa delar är idag nationell. I och med att det i Ostlänken kommer att vara stora entreprenader skulle det kunna innebära att t.ex. leverantörer av signalutrustning är intresserade av dessa entreprenörer. Dessa leverantörer är internationella företag. Ett par av dem finns dock etablerade i Sverige.

Bedömningen är att 50-70% av dessa entreprenader byggs av svenska entreprenader och till större del av svensk personal. Totalt rör det sig om 300-400 årsarbeten under åren 2024-2028. Utifrån ovan bedömning skulle 200-300 årsarbeten av dessa vara svensk arbetskraft.

## SAMLAD BEDÖMNING

Mellan 2019-2027, vilket är de mest intensiva åren i byggandet av Ostlänken och övrig infrastruktur, är arbetskraftsbehovet i snitt omkring 1800 årsarbeten. Hur stor andel av dessa årsarbeten som kommer att genomföras av europeisk arbetskraft är svårt att bedöma och det ser olika ut beroende på vilket segment man tittar på.

Utifrån ovan resonemang skulle omkring 900 av dessa kunna vara inhemsk/lokal arbetskraft, dvs. ca 50 % av det totala arbetskraftsbehovet.



*Utbudsbehovet på lokal nivå beroende på andelen utländska eller nationella entreprenörer. Källa: Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken, 2015.*

Det finns naturligtvis en mycket stor osäkerhet i denna bedömning. Som resonemanget ovan visar ser det olika ut inom olika segmenten.

Fastighets och gatuprojekt kommer att vara mer av lokal karaktär, samtidigt som företagen i större omfattning kommer att anlita europeisk arbetskraft. Arbetskraftsbehovet är dock inte lika stort som för anläggningsprojekten och ökningen i förhållande till dagens marknad är inte så stor.

När det gäller de större anläggningsprojekten kommer det att vara arbetskraftsbehovet att vara stort. Andelen inhemsk/lokal arbetskraft kommer

Uppdragsnr:	Uppdragsnamn: Bedömning av utländska entreprenörer i samband med byggandet av Ostlänken
Datum: 2015-11-23	
Ändringsdatum:	
Författare: Ola Kromnow	Granskningsstatus:

troligen att vara relativt stort och därmed blir antalet årsarbeten som ska tillsättas med svensk arbetskraft många.

Även för de järnvägsspecifika projekten kommer andelen inhemsk/lokal arbetskraft vara relativt stort och därmed blir antalet årsarbeten som ska tillsättas med inhemsk/lokal arbetskraft många.

Det är mycket troligt att internationella entreprenörer kommer anlitas för olika arbeten även för projekten runt Ostlänken. Det innebär inte att inhemsk/lokal arbetskraft kommer att slås ut. Det är väldigt många årsarbeten som tillkommer på grund av dessa projekt som ökar arbetskraftsbehovet ordentligt utöver den befintliga arbetsmarknaden. Samtidigt visar rapporterna från 2013 och 2015 att det är många som kommer att gå i pension inom aktuella yrkesgrupper inom några år.

Även om det skulle bli många internationella företag som vinner kontrakt kommer det finnas ett stort behov av lokala partners och därmed även sysselsättning för inhemsk/lokal arbetskraft. Det innebär att förberedelserna om ökat samarbetet måste underlättas för att möjliggöra att lokala företag och utländska företag samarbetar på ett bra sätt.