

Anläggningsbranschen PM

– aktörer, finansiärer och personal 2015:1

Anläggningsbranschen PM
– aktörer, finansiärer och personal 2015:1

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-02-13

Förord

Trafikanalys har i uppdrag att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovation inom anläggningsbranschen. En del i detta uppdrag är att följa branschens utveckling, vilket görs i denna PM. Fokus ligger på att beskriva ett antal aspekter av anläggningsbranschen för att ge en bild av vad de präglas av och vilka de främsta framtida utmaningarna är.

Författare har varit Michael Stridsberg, utredare på Trafikanalys.

Vi vill tacka konsulter och representanter från andra myndigheter och organisationer för värdefulla inspel och synpunkter.

Stockholm i februari 2015

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Att studera anläggningsbranschen.....	9
1.1 Bakgrund och syfte	9
1.2 Definitioner och begrepp	10
Anläggningsbranschen	10
Att mäta produktivitet	12
2 Investeringar och branschstrukturer	13
2.1 Investeringar i anläggningsbranschen	13
Offentliga investeringar	16
Privata investeringar	18
Nordisk jämförelse	19
2.2 Marknadshinder och strukturer	23
Tillgång till insatsvaror.....	23
Lokal förankring.....	23
Beställarkompetens.....	24
Karteller och svartarbete	24
Marknadsstrukturer	25
3 Företag och ekonomi.....	27
3.1 Företagssituationen.....	27
Företagsstrukturer.....	27
Företagens ekonomiska situation	31
Utländska aktörer i Sverige	33
Svenska aktörer i utlandet.....	34
Inhyrd och utländsk arbetskraft.....	36
3.2 Pris- och kostnadsutveckling.....	38
Effekter av konkurrensutsättningen av järnvägsunderhåll	38
Anbud och byggande	38
Insatsfaktorer	40
3.3 Produktivitet	43
4 Personal och säkerhet.....	47
4.1 Personalutveckling.....	47
Arbetslöshet och anställningstrygghet	47
Löneutveckling	50

Framtida arbetskraftstillgång.....	53
Könsfördelning	55
4.2 Olyckor och säkerhet	57
Arbetsplatsolyckor.....	57
Olyckor vid vägarbeten	58
Olyckor vid arbete i spårmiljö.....	59
5 Angränsande branscher.....	61
5.1 Teknikkonsulter	61
5.2 Maskinuthyrning	62
5.3 Åkerier.....	64
Referenser	67
Tryckt material	67
Elektroniska källor och databaser	68

Sammanfattning

Trafikanalys har regeringens uppdrag att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen. En del i uppdraget är att följa branschens utveckling. Detta görs i denna PM i form av en utförlig kartläggning av främst den operativa delen av anläggningsbranschen, det vill säga byggandet av vägar, järnvägar, hamnar, industrianläggningar med mera.

Investeringarna i anläggningar har ökat över tid och utgör idag en betydligt större andel av de totala investeringarna i bygg- och anläggningsbranschen än för ett antal år sedan. Det är främst de offentliga investeringarna som ökat sedan mitten av 90-talet. Jämfört med övriga nordiska länder investerar Sverige större offentliga summor i infrastruktur.

Anläggningsbranschen består av ett fåtal dominerande företag och en stor mängd små företag, varav majoriteten är enmansföretag. Antalet företag verksamma inom branschen har under de senaste åren stigit, vilket även gäller för antalet anställda. Generellt har det varit möjligt för anläggningsföretagen att gå med vinst under det senaste decenniet. Samtidigt har konkurrensen tilltagit, inte minst för de stora företagen, då flera utländska företag etablerat sig på den svenska marknaden. Dessa intresserar sig främst för större projekt, i regel värda minst 300 miljoner kronor. Några svenska företag har etablerat sig utomlands, men i begränsad omfattning. Jämfört med övriga näringslivet så är produktiviteten i anläggningsbranschen låg och har så varit under ett antal år.

Arbetslösheten inom anläggningsbranschen varierar stort under olika delar av året. Som högst är den vintertid och som lägst under sensommar och tidig höst. I många fall kräver anläggningsarbeten barmark, vilket kan vara en förklaring till att behovet av arbetskraft är lägre under vintermånaderna. Från företagens sida hävdas dock att det råder brist på arbetskraft med anläggningskompetens. Lönerna inom branschen är relativt höga med hänsyn till att många av de anställda har maximalt gymnasieutbildning.

Söktrycket till gymnasiets bygg- och anläggningsprogram (tidigare byggprogrammet) var under många år från slutet av 90-talet och fram till slutet av 00-talet stigande, men har efter den senaste gymnasiereformen sjunkit. En tänkbar förklaring till detta kan vara att programmet inte längre garanterar högskolebehörighet, vilket kan innebära att elever som vill ha möjlighet att studera på högskola blir tveksamma till att välja detta program.

Anläggningsbranschen är starkt mansdominerad. Det upplevs finnas en machokultur som riskerar att skrämma iväg de relativt få kvinnor som finns inom eller söker sig till branschen. Vissa förbättringar har skett under senare år. Bland annat har andelen kvinnliga sökande till gymnasiets bygg- och anläggningsprogram stigit, men det är fortfarande långt ifrån jämställt. Företagen inom bygg- och anläggningsbranschen arbetar med att försöka göra branschen mer attraktiv för såväl kvinnor som för människor med utländsk bakgrund.

Huvudfokus för denna PM är den delen av branschen där det faktiska byggandet sker, men en översiktlig beskrivning av kringliggande verksamheter görs också i form av kortfattade presentationer av teknikonsult-, maskinuthyrning- och åkeribranschen. Dessa är mycket viktiga för att anläggningsarbetena ska fungera. Teknikkonsulterna tar fram planer och ritningar för hur ett projekt ska genomföras. Denna bransch pressas av såväl dålig prisutveckling som brist på kompetent personal. Maskinuthyrnings- och åkeribranscherna gör

det möjligt för anläggningsföretagen att hyra maskiner och transporter vid behov. Anläggningsföretagen behöver då inte belasta budgeten mer än nödvändigt eller binda upp kapital i maskiner som står stilla under stora delar av projektens tid.

Denna PM utgör ett kunskapsunderlag i Trafikanalys analys och utvärdering av Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen. Den bör ses som ett första steg i arbetet med att följa branschens utveckling. Aspekter kring innovation och produktivitet berörs endast kortfattat i denna PM men kommer att redovisas mer omfattande i projektets kommande årsrapport.

Föreliggande PM är indelad i fem kapitel: (1) Att studera anläggningsbranschen, (2) Investeringar och branschstrukturer, (3) Företag och ekonomi, (4) Personal och säkerhet samt (5) Angränsande branscher. Varje kapitel inleds med en kortare sammanfattning av respektive kapitels innehåll.

1 Att studera anläggningsbranschen

Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd mellan städer. Detta ställer stora krav på en fungerande infrastruktur som klarar av att möta behoven av säkra, effektiva och hållbara transporter. En förutsättning för detta är att anläggningarna, och då främst vägarna och järnvägsspåren, hålls i bra skick och underhålls på rätt sätt.

Det är Trafikverkets ansvar som infrastrukturhållare att landets statliga vägar och järnvägar håller god kvalitet. Som en synnerligen viktig beställare av infrastrukturprojekt påverkar Trafikverket anläggningsbranschens utveckling. Ett viktigt syfte vid sammanslagningen av Vägverket och Banverket till Trafikverket år 2010 var att förbättra förutsättningarna för att kunna uppnå högre produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen.¹ Detta uppdrag ingår även i Trafikverkets instruktion.² Trafikverket har tagit detta uppdrag på stort allvar och arbetar med det på bred front.

Trafikverket är en av flera aktörer som investerar i anläggningar. Förutom Trafikverket så investerar andra offentliga organ, såsom kommuner och landsting, såväl som privata aktörer stora summor i anläggningsverksamhet varje år. Sammantaget överstiger dessa aktörers investeringar med marginal de som Trafikverket gör.

I detta avsnitt ges en introduktion, bakgrund till branschen samt en genomgång av vilka avgränsningar och definitioner som används i denna PM.

1.1 Bakgrund och syfte

I denna PM kommer anläggningsbranschen att studeras med fokus på den operativa verksamheten. Syftet är att presentera anläggningsbranschen, dess aktörer och finansiärer samt förutsättningarna för människorna som arbetar i anslutning till vägarna och spåren.

Regeringen har under ett antal år ansett att prognossäkerheten och kostnadskontrollen inom Trafikverkets projekt behöver förbättras.³ Dessutom har den gängse uppfattningen varit att produktiviteten inom anläggningsbranschen varit låg och bör kunna höjas. Bland annat uttrycktes i propositionen "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt"⁴ att produktivetsförbättringar på två procent per år under perioden 2010-2021 bör vara möjliga att uppnå. Trafikverket har efter detta vidtagit ett antal åtgärder och jobbar numera kontinuerligt med att förbättra prognossäkerheten och kostnadskontrollen, samt med att främja innovation och produktivitet.

¹ Trafikverket, hämtat 2014-10-13. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Trafikverkets-produktivitetsarbete--stora-investeringar-kraver-smarta-affarer/>.

² Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2010185-med-inst_sfs-2010-185/?bet=2010:185.

³ Prop. 2012/13:1 Budgetpropositionen för 2013, Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

⁴ Prop. 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

Trafikanalys har av regeringen tilldelats uppdraget att "analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen"⁵. Denna PM fokuserar på en del av uppdraget som innebär att Trafikanalys ska "följa branschens utveckling"⁶, vilket omfattar en beskrivning anläggningsbranschen av investeringar, omsättning och lönsamhet. En bild ges också av vad som främst präglar anläggningsbranschen, vilka problem den står inför och hur branschens aktörer arbetar för att komma tillrätta med dessa. De uppgifter som presenteras här syftar till att, utifrån befintlig statistik, ge en beskrivning av läget inom anläggningsbranschen och utvecklingen över tid.

Denna PM avser att beskriva ett antal aspekter av anläggningsbranschens utveckling de senaste åren. Utöver investerings-, kostnads- och lönsamhetsutveckling är det även intressant att undersöka hur bland annat sysselsättningen och könsfördelningen i branschen har utvecklats över tid.

1.2 Definitioner och begrepp

Här ges några definitioner och förklaringar kring begrepp som är centrala vid studiet av anläggningsbranschen.

Anläggningsbranschen

Bygg- och anläggningsbranschen är en vanlig hopslagning av två branscher med många beröringspunkter. Det finns dock avgörande skillnader mellan de båda och dessa är viktiga att ta hänsyn till då respektive bransch analyseras och granskas. På grund av att branscherna är så tätt sammanlänkade blir det viktigt att finna en lämplig definition av just anläggningsbranschen.

Statistiska Centralbyrån (SCB) definierar i Svensk näringsgrensindelning (SNI 2007) gruppen "Anläggningsarbeten" (42) på följande sätt:

"Denna huvudgrupp omfattar allmän byggverksamhet avseende anläggningsarbeten. Omfattar nybyggnad, reparation, tillbyggnader och ombyggnader, uppförandet av ej egentillverkade monteringsfärdiga konstruktioner på plats och även byggnader av tillfälligt slag. Här omfattas stora konstruktioner såsom motorvägar, gator, broar, tunnlar, järnvägar, flygfält, hamnar och andra vattenkonstruktioner, bevattningssystem, avloppssystem, industrianläggningar rörledningar och elledningar, idrottsanläggningar o.d. Arbetet kan utföras för egen räkning eller mot lön inom ramen för ett kontrakt. Delar eller ibland hela det praktiska arbetet kan läggas ut på underentreprenörer."⁷

Denna definition täcker in mer än den transportinfrastruktur som ligger under Trafikverkets ansvar, vilket är den del som uppdraget främst avser att avhandla. Dock är det en lämplig definition att ta utgångspunkt i då ambitionen är att ge en bild av anläggningsbranschen som helhet.

De företag som bygger infrastruktur bygger ofta även bostäder, lokaler med mera, vilket försvårar avgränsningen av vilka företag som opererar på anläggningsmarknaden, det vill

⁵ N2014/1057/TE
http://trafa.se/PageDocuments/Produktivitet_och_innovationsgrad_inom_anlaeggningsbranschen_2014-03-07.pdf.

⁶ N2014/1057/TE s. 1.

⁷ SCB, hämtat 2014-10-13. <http://www.sni2007.scb.se/snihierarki2007.asp?sniniva=2&snikod=42&test=20>.

såga som ingår i anläggningsbranschen. Definitionen av anläggningsarbeten täcker dessvärre inte in alla företag som är verksamma inom anläggningsbranschen eftersom många företag som tillhör denna bransch istället sorterar under kategorin "Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet" (SNI 2007:43). Som helhet innefattar denna grupp många olika kompetenser, från markarbetare till tapetserare. Inom gruppen finns många av de enmansföretag som är verksamma inom anläggningsbranschen (se vidare avsnitt 2.2) och som till exempel sysslar med "Uthyrning av bygg- och anläggningsmaskiner med förare" (SNI 2007:43991). I och med att denna grupp inkluderar såväl bygg- som anläggningsarbetare så är den inte optimal ur avgränsningssynpunkt, men då bortfallet av relevanta företag blir för stort om den utesluts så har denna grupp inkluderats i de fall uppgifter baserade på SNI-kod använts.

Ett ytterligare problem med SCB:s definition är att den endast varit i bruk sedan årsskiftet 2007/2008. Den är därför svår att använda för jämförelser under en längre tidsperiod i de fall där uppgifterna inte räknats om enligt den nya definitionen. I den tidigare indelningen, SNI 2002, fanns ingen separat kategori för anläggningsverksamhet på två- eller ens siffrig nivå. Inom ramen för denna uppdelning hänvisas istället till kod 452 som innefattar "bygg- och anläggningsaktiviteter" alternativt kod 45230 som innefattar "anläggning av motorvägar, vägar, flygfält och idrottsanläggningar (även järnvägar)". Dessa definitioner resulterar i att antingen för många eller för få uppgifter täcks in och i en svårighet vad gäller jämförbarhet över tid. I vissa fall kan det ändå vara intressant att ta del av de äldre uppgifterna, varför en viss åtskillnad mellan olika mått behöver accepteras.

Det har inte i alla lägen varit möjligt att strikt hålla fast vid den ovan angivna definitionen av branschen. Detta då siffror och statistik behövt samlas in från många olika håll och att definitionerna där skiljer sig åt. Uppgifter som presenteras är därför inte alltid helt jämförbara. Exempelvis använder Arbetsförmedlingen i sin arbetslöshetsstatistik Standard för svensk yrkesklassificering (SSYK). SSYK är ett mer individanpassat grupperingssystem än SNI, som bygger på företagsverksamhet. Även SSYK har, precis som SNI, uppdaterats under senare tid (2012) vilket skapar vissa svårigheter vad gäller möjligheterna att göra jämförelser över tid. Här finns så få uppgifter att det ansetts mer lämpligt att använda den tidigare klassificeringen, alltså SSYK 96.

En positiv effekt som kommer av att bygg- och anläggningsbranschen är så tätt sammanlänkade är att de, i de fall då de är möjliga att skilja åt, är intressanta att jämföra med varandra. Jämförelser av den typen kan ge tecken på hur mycket anläggningsbranschen påverkas av konjunktursvängningar, offentliga investeringar med mera i jämförelse med en liknande verksamhet. Genom att det finns en "naturlig" jämförelsebransch kan utvecklingen säga mer än om de enda siffrorna som funnits tillgängliga varit för just den studerade verksamheten.

Att mäta produktivitet

Ett av de mått som den här rapporten avser att studera, och vars resultat påverkas av vilken avgränsning man gör av anläggningsbranschen, är produktivitet. Produktivitet är ett begrepp som är relativt enkelt att definiera, men desto svårare att mäta i praktiken. Produktivitet beskrivs i regel som:

$$\text{Produktivitet} = \frac{\text{Produktionsresultat}}{\text{Resursinsats}}$$

I Trafikverkets uppdrag ingår att löpande mäta och redovisa produktivitet vad gäller myndighetens resursutnyttjande.⁸ Traditionellt har detta gjorts med relativt enkla mått såsom pris per kilometer järnväg och pris per kvadratmeter väg, så kallade styckpriser. Dessa mått är dock behäftade med ett antal brister. De tar till exempel inte hänsyn till att vissa projekt av naturliga orsaker blir betydligt dyrare än andra. Det finns också en risk att vissa stora eller tekniskt avancerade projekt får väldigt stor påverkan på priset för ett visst år, vilket drar upp genomsnittspriset på ett sätt som inte är rättvisande. Med anledning av kritik rörande mätningarna av produktivitet från bland andra Statskontoret⁹ och Produktivitetskommittén¹⁰ har Trafikverket på senare år arbetat med att utveckla mer ändamålsenliga mått på produktivitet. Målet har varit att ge en mer rättvisande bild av hur produktiviteten faktiskt utvecklats under åren samtidigt som målen är pedagogiska och lätta att förstå.

Denna rapport har inte som målsättning att föreslå vilka mått som är lämpliga att använda i Trafikverkets verksamhet. För att skapa en förståelse för komplexiteten i att analysera produktivitet är det emellertid relevant att presentera problematiken vad gäller mätning av produktivitet.

⁸ Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket.

⁹ Statskontoret 2010:19 Att mäta produktivitetsutvecklingen i anläggningsbranschen.

¹⁰ SOU 2012:39 Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen.

2 Investeringar och branschstrukturer

Investeringarna i anläggningar har ökat över tid. Idag utgör de dessutom en betydligt större andel av de totala bygginvesteringarna än vad de gjorde för ett antal år sedan. Jämfört med övriga byggbranschen så har investeringarna i anläggningar varit betydligt stabilare och påverkas inte av konjunkturen i samma utsträckning som framförallt bostadsbyggandet. Något ytterligare som kunnat bidra till en stabilare utveckling är att det framförallt är de offentliga investeringarna som ökat.

De offentliga investeringarna i anläggningar går framförallt till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. En stor del av dessa investeringar står Trafikverket för, men även kommuner investerar i framförallt vägar och gator. En betydligt mindre andel investeras i till exempel flygplatser och hamnar, vilket till stor del kan förklaras av att dessa är mindre verksamheter och att de ofta drivs som bolag som ägs av kommuner eller andra offentliga institutioner.

De privata investeringarna i anläggningar görs av många olika aktörer, såväl större som mindre. Här är investeringarna i anläggningar för el, gas och värme mycket viktiga. Transportanläggningar utgör endast en mindre del av dessa investeringar.

Historiskt har Sverige investerat mest offentliga medel i infrastruktur av de nordiska länderna, även om Norge under senare år satsat mycket och nu ligger på en liknande nivå som Sverige. Som andel av BNP syns inga större skillnader mellan de nordiska länderna, utan investeringarna utgör mellan 0,5 och 1 procent av BNP i respektive land. Undantaget är Island, som länge investerade betydligt mer, men där investeringarna efter 2008 minskat drastiskt. Bland de nordiska länderna utmärker sig Sverige också genom att investera betydligt mer i järnväg, vilket också leder till en mindre andel till vägar.

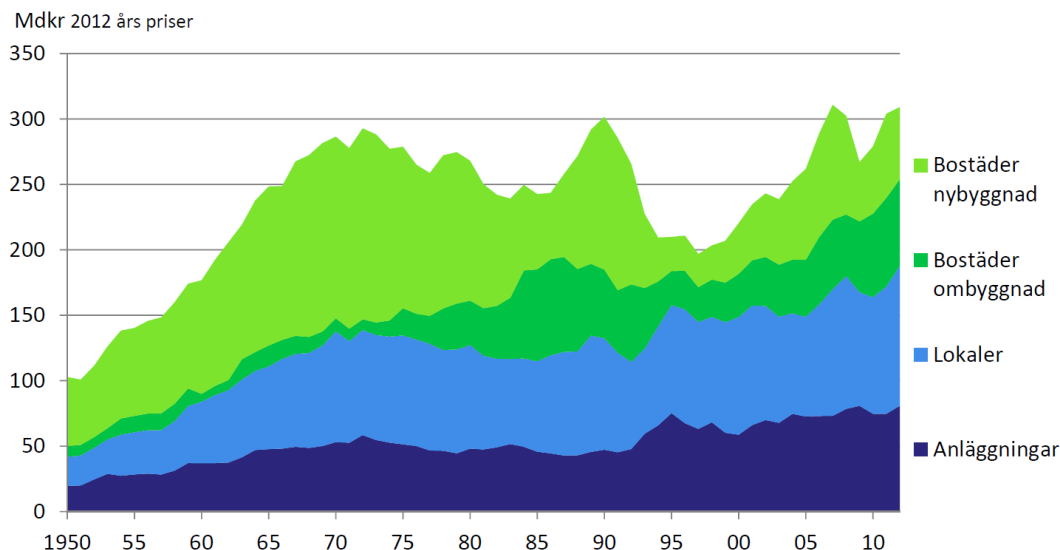
Det finns vissa hinder och problem för etablering och möjligheterna för företag att växa inom anläggningsbranschen. De tre tydligast identifierade är tillgången till insatsvaror, att lokal förankring är nödvändigt samt beställarkompetensen. Dessa hinder kan göra det svårt att etablera sig inom branschen och de innebär också att det är besvärligt för medelstora företag att växa ytterligare. Detta gör det lättare för de största företagen att befästa sina positioner på marknaden, något som kan hämma effektiv och fungerande konkurrens.

2.1 Investeringar i anläggningsbranschen

Ur anläggningsbranschens perspektiv är såväl privata som offentliga investeringar viktiga. Bland de offentliga beställarna är de statliga investeringarna, via Trafikverket, betydelsefulla, framförallt för de stora aktörerna. På regional och lokal nivå sker i regel betydligt mindre investeringar, men alla projekt sammantagna utgör även dessa investeringar en betydande del av de samlade investeringarna. De mindre projekten på lokal nivå är också viktiga för mindre och medelstora aktörer inom anläggningsbranschen som inte har möjlighet att driva stora projekt i egen regi. De privata investeringarna i anläggningsbranschen är differentierade

beträffande kostnader och typ av bygganden. Dessa är dock också viktiga för de totala investeringarna i branschen. Kraftverk och telekomutbyggnad står för stora andelar av de privata investeringarna.

Enligt Sveriges Byggindustrier har de totala investeringarna i anläggningsbranschen utgjort ungefär 30 procent av de totala bygginvesteringarna under de senaste 20 åren.¹¹ Detta är historiskt sett en hög nivå. Kring år 1990 utgjorde anläggningsinvesteringarna endast 15 procent av de totala bygginvesteringarna. Den kraftigaste uppgången skedde några år efter 1990 och kan härledas till offentliga investeringar i samband med 90-talskrisen (Figur 2.1). Denna ekonomiska nedgång förde också med sig en kraftig minskning i byggandet av bostäder. Att staten i tider av lågkonjunktur ska satsa på investeringar i byggande av olika slag är ett vanligt förekommande argument i den politiska debatten, då det ses som ett sätt att hålla uppe efterfrågan och skapa stabilitet i ekonomin.¹²



Figur 2.1: Totala bygginvesteringar (Mnkr), 1950-2012. Uppdelat efter investeringstyp.
Källa: Sveriges Byggindustrier.

Något som karaktäriserar anläggningsbranschen är en relativt stabil utveckling över tid, utan vare sig höga toppar eller djupa dalar. Detta är en skillnad framförallt jämfört med nybyggandet av bostäder som pendlat kraftigt över årens lopp (Figur 2.1). Investeringarna i bostäder är känsliga för upp- och nedgångar i den allmänna konjunkturen. En anledning till att anläggningsinvesteringarna uppvisar sådan stabilitet är att de till stor del är offentligt drivna och därför inte på samma sätt som bostadsbranschen påverkas av konjunktursvängningar. En annan orsak, som har nära koppling till den förra, är att anläggningsprojekt inte är beroende av tillgång och efterfrågan i traditionell mening. Vägar och spår behöver byggas och, kanske framförallt, underhållas oavsett ekonomiskt läge. Vid byggande av vägar och järnvägar måste man visserligen ta hänsyn till om nybyggnationen har möjlighet att bli samhällsekonomiskt lönsam, men man behöver inte oroa sig för om det man bygger ska vara möjligt att sälja när

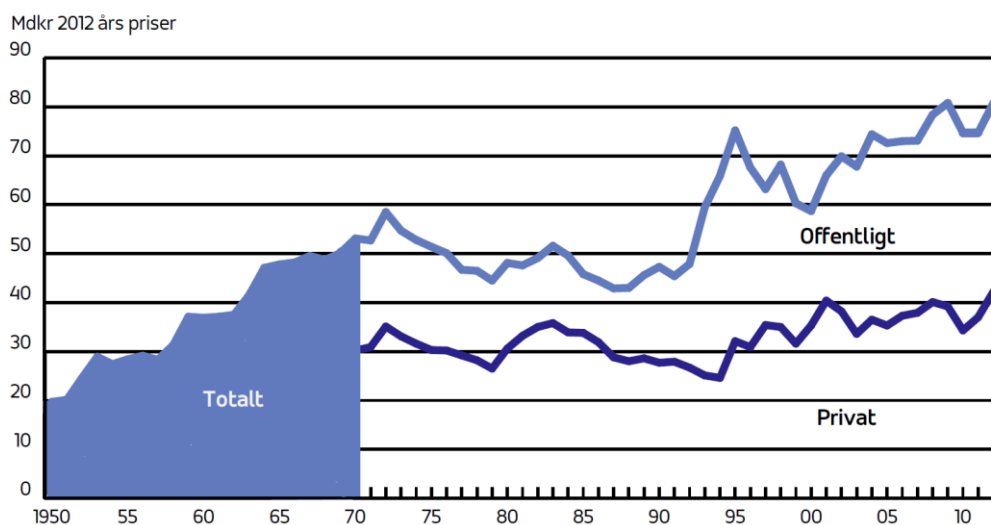
¹¹ Sveriges Byggindustrier (2013), Fakta om byggandet.

¹² För en fördjupning i detta ämne, se Trafikanalys Rapport 2012:1 Infrastrukturåtgärder som stabiliseringspolitiskt instrument.

det är färdigställt. Snarare är det så att eventuell omkringliggande bebyggelse kan påverka lönsamheten när det gäller anläggningsarbeten.

Infrastruktur kan också byggas för att locka investeringar, då många branscher är beroende av fungerande logistik för att få sin verksamhet att fungera. Att då ha tillgång till väl fungerande infrastruktur kan vara avgörande för var verksamheten etableras. Det är något som kan göra det lockande för kommuner att investera i infrastruktur, då etablering av nya företag kan leda till fler jobb i kommunen, vilket i förlängningen leder till ökade intäkter. Ett exempel på ett projekt med just de motiven är byggandet av en motorvägsavfart vid Almnäs, mellan Södertälje och Nykvarn, som färdigställdes under hösten 2014.¹³ Företrädare för kommunerna hoppas att det i detta område, som förr tillhörde Försvarsmakten, ska kunna etableras såväl bostäder som företagsverksamhet. Läget tros vara lockande då det finns närhet till Stockholm via motorväg samt till hamn i Södertälje och flygplats i Nyköping (Skavsta).

Under de senaste åren har de offentliga anläggningsinvesteringarna ökat, både totalt och som andel av de totala investeringarna. Det senare kan härledas till ett antal större satsningar i mångmiljardklassen samtidigt som de privata investeringarna inte ökat i samma takt (Figur 2.2).



Figur 2.2: Anläggningsinvesteringar (MNKR), 1950-2012. Från 1970 uppdelat mellan privata och offentliga investeringar.

Källa: Sveriges Bygginvesteringar.

Även om de privata investeringarna i anläggningsbranschen ökat håller de inte samma takt som de offentliga investeringsökningarna. Från en relativt hög nivå i början av 70-talet sjönk såväl de privata som de offentliga anläggningsinvesteringarna under 20 år och vände uppåt först under andra halvan av 90-talet. Efter det har investeringarna ökat, med endast mindre, tillfälliga, nedgångar. Noterbart är att varken de privata eller offentliga investeringarna i anläggningsarbeten tycks ha påverkats av konjunkturläget i särskilt hög utsträckning. Vissa nedgångar kan ses vid bland annat 90-talskrisen och finanskrisen 2008, men det är inga

¹³ Trafikverket Pressmeddelande (2014-10-06) Trafikplats Almnäs förenklar för trafiken.

särskilt anmärkningsvärda eller dramatiska nedgångar, särskilt inte i jämförelse med övriga byggbranschen (Figur 2.2, jmf. Figur 2.1). Detta kan vara ytterligare ett tecken på att investeringar i anläggningsbranschen görs när de behövs och inte enbart när ekonomin är god.

De siffror som redovisas i Figur 2.2 är lågt räknade då de inte inkluderar löpande drift- och underhållskostnader av befintliga anläggningar. Beräkningar från Sveriges Byggindustrier pekar på att dessa arbeten befinner sig någonstans i storleksklassen 20-30 miljarder kronor årligen.¹⁴ Detta skulle i så fall innebära totala anläggningsinvesteringar i Sverige på mellan 100 och 110 miljarder kronor per år (Tabell 2.1).

Tabell 2.1: Investeringar (MDKR) i anläggningsbranschen 2012, uppdelat efter delområde.
Källa: Svevia (2014) Årsredovisning 2013 (baserat på Sveriges Byggindustrier samt budgetproposition 2009-2012).

<i>Mdkr</i>	<i>Väg</i>	<i>Järnväg</i>	<i>Övrigt</i>	<i>Totalt</i>
Anläggningar	16,9	13,4	53	83,3
Drift och underhåll	12,4	7,7	0-7	20-27
Totalt	29,3	21,1	53-60	103-110

Tabell 2.1 presenteras i Sveglias årsredovisning och ger en uppskattning av de samlade investeringarna i anläggningar från både privat och offentlig sektor. Det råder en viss osäkerhet kring hur stora investeringarna är framförallt inom drift och underhåll till följd av problem med att definiera vissa verksamheter.¹⁵ Osäkerheten är emellertid tillräckligt begränsad för att det ska vara möjligt att få en bild av hur stora belopp som omsätts inom anläggningsbranschen. Sveglias beskrivning av investeringar i anläggningsbranschen stämmer väl överens med den som ges av Sveriges Byggindustrier.

Offentliga investeringar

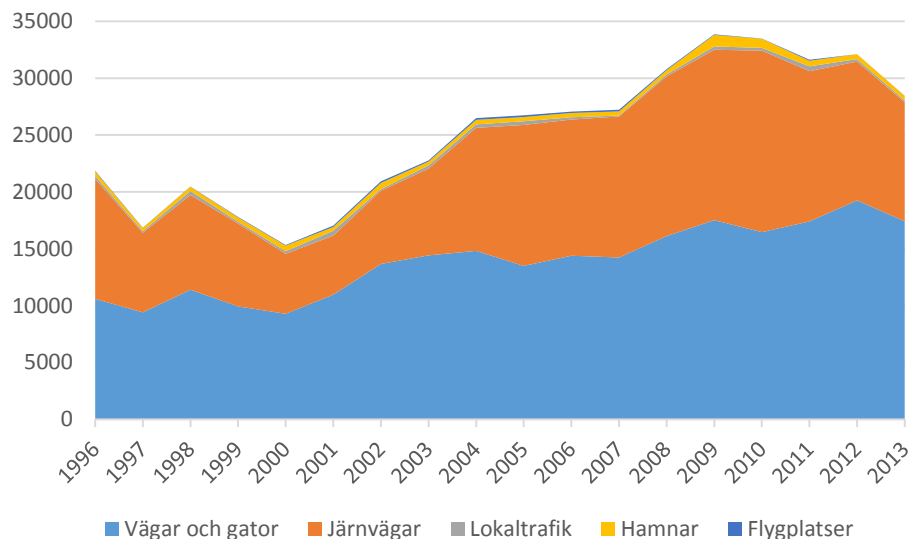
De offentliga investeringarna i anläggningsbranschen utgör knappt hälften av de totala investeringarna. De största delarna är sådana som berör infrastruktur, framförallt vägar och järnvägar. Från millennieskiftet och framåt har de offentliga investeringarna i infrastruktur ökat relativt kraftigt. Från att som lägst legat på ungefär 15 miljarder så har nivån sedan 2008 stabiliserats kring drygt 30 miljarder årligen.¹⁶ De senaste åren har det dock skett en viss minskning (Figur 2.3). De poster som ingår i de samlade investeringarna är (1) vägar och gator, (2) järnvägar, (3) lokaltrafik, (4) hamnar samt (5) flygplatser. Det är framförallt investeringarna i vägar och järnvägar som bidragit till ökningen. Det är också dessa som till största del finansieras av Trafikverket, även om deras andel av investeringarna sjunkit vad gäller vägar och gator. Investeringar i lokaltrafik, hamnar och flygplatser görs huvudsakligen av kommuner, kommunalförbund och landsting. Dessa investeringar är betydligt mindre och

¹⁴ Sveriges Byggindustrier (2013), Fakta om byggandet.

¹⁵ I Trafikverkets regleringsbrev (2014/5371/TE) avseende budgetåret 2015 slås drift, underhåll och trafikledning ihop i samma anslagspost, vilket är en anledning till att det är svårt att veta hur mycket som går till respektive område.

¹⁶ Beloppen avser fasta priser i 2013 års prisnivå.

även mer varierande från år till år. Bland dessa går det inte att skönja någon trend om generellt ökande eller minskande investeringar utan differenserna mellan olika år är betydande. Sannolikt beror detta på att enskilda projekt bland dessa mindre aktörer får större genomslag än vad de får hos en aktör som Trafikverket som har en betydligt större och årligen återkommande investeringsbudget.



Figur 2.3: Offentliga investeringar i transportinfrastruktur (MNKR) 1996-2013, uppdelat efter investeringsobjekt. Fasta priser i 2013 års prisnivå, exkl. moms.
Anm: Uppgifterna för 2013 är preliminära.
Källa: Trafikanalys Rapport 2014:17, egen bearbetning.

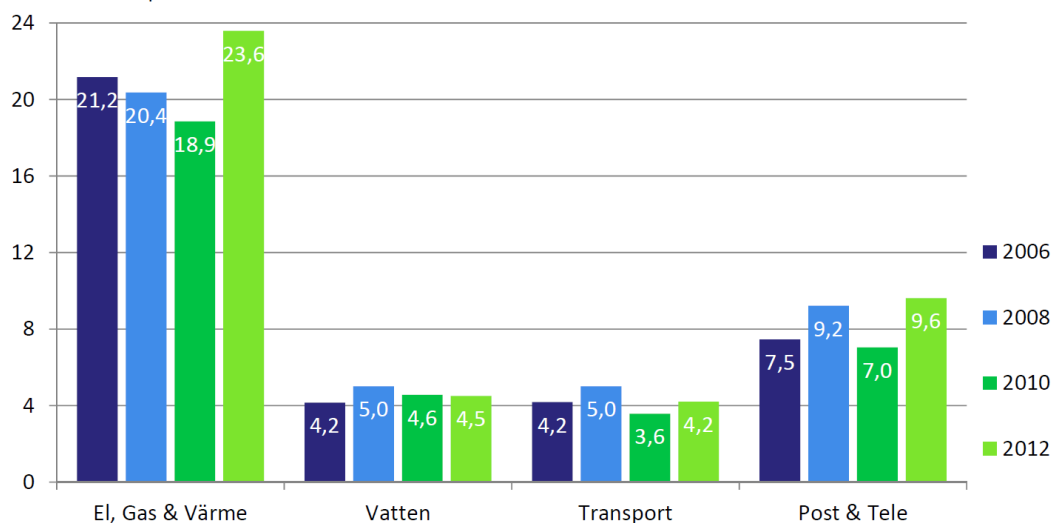
Figur 2.3 anger hur mycket som investeras i respektive område. Det framgår tydligt att den absoluta merparten av de offentliga investeringarna går till vägar och järnvägar, det vill säga det som till stor del ligger inom Trafikverkets ansvarsområde. Flygplatser och hamnar drivs i många fall i bolagsform som ägs av det offentliga i form av kommuner och landsting. Investeringar som görs via dessa bolag syns inte i denna statistik utan räknas som privata investeringar. Det är också noterbart att ingen minskning av investeringarna skedde i samband med finanskrisen 2008-2009, utan investeringarna ökade istället. Detta var delvis riktade satsningar för att hålla uppe efterfrågan.

Beroende på hur man mäter kan man få fram väldigt olika resultat rörande hur mycket det offentliga investerar i infrastruktur. En fråga är om och i sådana fall vilken typ av underhåll som räknas in i siffrorna. I och med att de företag som är verksamma inom anläggningsbranschen i många fall arbetar med olika typer av anläggningsarbeten beroende på säsong eller projekt så är det svårt att avgränsa en bransch som endast innefattar byggande och underhåll av exempelvis infrastruktur anläggningar. Därför inkluderas i många fall verksamheter som anläggningar av energianläggningar och idrottsplatser, såväl som underhåll i form av till exempel snöröjning. Som tidigare nämnts så inkluderar inte de siffror som presenterats här (Figur 2.3) drift och underhåll av befintliga anläggningar (se Tabell 2.1). För att få en heltäckande bild behöver man använda sig av flera olika källor, något som i sin tur kan ge upphov till variationer vad gäller definitioner och avgränsningar.

Privata investeringar

De privata investeringarna i anläggningsbranschen kommer från en mängd olika aktörer. Några stora kategorier från speciella branscher är gruvföretag och energiföretag. Övriga beställare från denna kategori är lokala näringslivsaktörer och fastighetsägare som kan behöva allt ifrån privata vägar till underhåll av gårdsplaner och parkeringsplatser. Då tre fjärdedelar av det svenska vägnätet består av enskilda vägar¹⁷ så är det givet att det finns ett behov av underhåll av dessa.

Mdkr 2012 års priser



Figur 2.4: Privata anläggningsinvesteringar (Mnkr), jämnat år 2006-2012.
Källa: Sveriges Byggindustrier.

Investeringar i el-, gas- och värmeanläggningar är de som är vanligast förekommande inom den privata sfären. Jämfört med de offentliga investeringarna, och även bland de privata, är investeringarna i transport och infrastruktur blygsamma (Figur 2.4). Detta är dock inte förvånande, då praktiskt taget alla vägar och järnvägar som trafikeras i högre utsträckning ägs och underhålls av staten (via Trafikverket) eller kommuner.

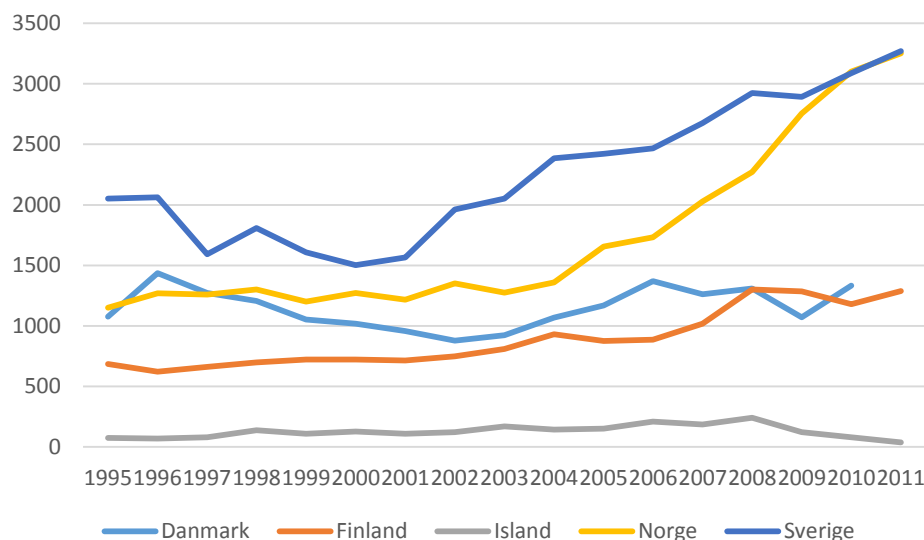
Medel som investeras i el, gas och värme går till byggande av värmeverk, vindkraftverk och utbyggnad av fjärrvärmenätet. Utbyggnaden av post och tele utgjordes för ungefär ett decennium sedan främst av bredbandsutbyggnad, men fokus har i hög utsträckning flyttats till utbyggnaden av 4G-nätet.

Bland de privata investerarna återfinns inte någon dominerande aktör på samma sätt som Trafikverket utgör bland de offentliga investeringarna. Projekten på den privata marknaden kan istället i många fall vara betydligt mindre men samtidigt fler än bland de offentliga investeringarna. Elbolagen är en grupp som investerar stora summor i olika typer av kraftanläggningar och därför är viktiga för de privata anläggningsinvesteringarna.

¹⁷ Sveriges Kommuner och Landsting, hämtat 2014-10-13.
<http://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/driftunderhall.291.html>.

Nordisk jämförelse

Sverige ligger i topp vad gäller offentliga investeringar i infrastruktur. Behovet av effektiva transporter på välfungerande vägar och banor är stort. För att sätta de svenska investeringarna i infrastruktur i ett internationellt perspektiv, samt för att ge viss bakgrundsinformation inför kommande avsnitt kring exempelvis svenska företags arbeten i utlandet, presenteras i detta avsnitt hur mycket offentliga medel som investerats i infrastruktur i de nordiska länderna under ett antal år och vad de har använts till.

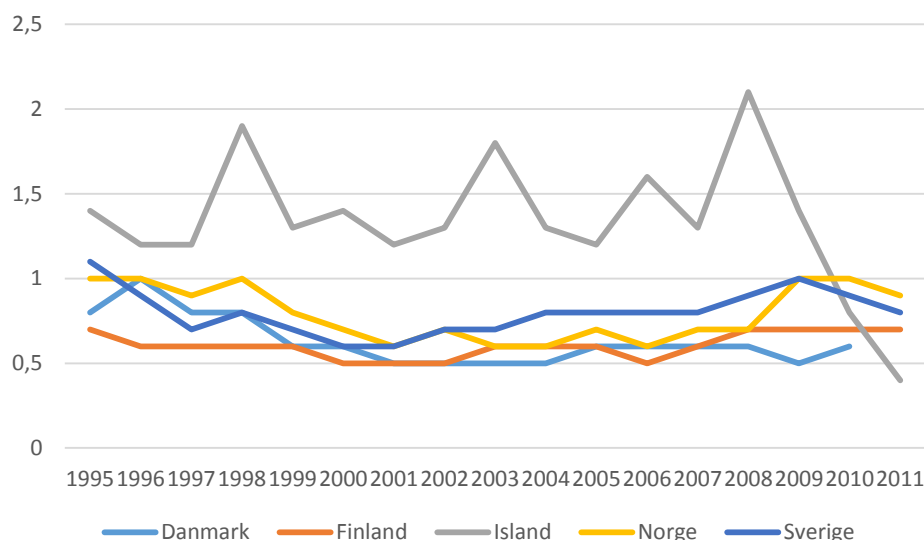


Figur 2.5: Offentliga investeringar (mn €) i infrastruktur i de nordiska länderna, 1995-2011. Löpande priser.
Källa: OECD.
Not. Uppgifter för Danmark saknas år 2011.

Sverige har historiskt investerat mest av de nordiska länderna i infrastruktur. Detta är i sig inte något uppseendeväckande, då Sverige är det största av nordens länder sett till såväl yta som till medborgarantal. På senare tid har Norges investeringar i infrastruktur ökat kraftigt och skillnaderna mellan de norska och svenska investeringsvolymerna är enligt dessa siffror ytterst marginella (Figur 2.5).¹⁸

I och med de olika förutsättningarna vad gäller yta och befolkning, men även andra faktorer som exempelvis topografi, är det givet att det investeras olika mycket pengar i infrastruktur i de olika länderna i Norden. En jämförelse av ländernas infrastrukturinvesteringar i förhållande till BNP (Figur 2.6) ger en bild av hur stora investeringarna är i förhållande till respektive lands ekonomi.

¹⁸ Hur utvecklingen sett ut rörande just de offentliga investeringarna de allra senaste åren är i dagsläget oklart. Stora infrastruktursatsningar har dock annonserats i såväl Sverige som Norge. Se vidare Tabell 2.2.



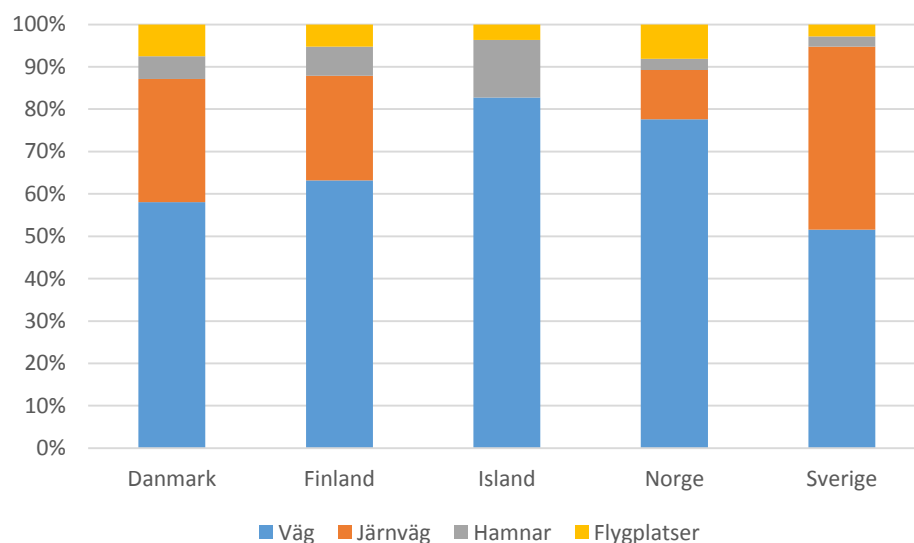
Figur 2.6: Offentliga investeringar i infrastruktur som del av BNP (angivet i procent), 1995-2011.
 Källa: OECD.
 Not. Uppgifter saknas för Danmark år 2011.

I och med att BNP i regel växer från år till år, utom i tider av ekonomisk nedgång, behöver investeringarna i reella summor öka för att inte investeringarna som del av BNP ska minska. Islands investeringar var för några år sedan höga jämfört med övriga nordiska länder, men sedan 2008 har de sjunkit betydligt. Detta kan kopplas till de kraftiga effekterna som finanskrisen gav upphov till på just Island. Genom att jämföra trenden i Figur 2.6 med den i Figur 2.5 kan man se att nedgången i alla fall delvis beror på mindre reella investeringar i det fallet. Samma typ av utveckling hade kunnat vara möjlig om BNP stigit samtidigt som investeringarna i infrastruktur inte ökat i samma takt.

De svenska investeringarna i infrastruktur som del av BNP följer i stora drag utvecklingen av de faktiska investeringarna. En nedgång skedde från mitten av 1990-talet och fram till åren strax efter millennieskiftet. Åren därefter ökade investeringarna något vilket också visat sig i förhållande till BNP. En avvikelse gäller efter 2009, då investeringarna ökat, men minskat som del av BNP (Figur 2.6).

Vad gäller övriga länder är det noterbart att de finska investeringarna i infrastruktur varit relativt stabila som del av BNP. Under den redovisade perioden har dessa investeringar varit som lägst 0,5 och som högst 0,7 procent av BNP. De ökade investeringarna i Norge har också märkts i form av en ökad del av BNP (Figur 2.6).

Med tanke på de olika förutsättningarna i de nordiska länderna är det också intressant att studera vad pengarna som satsas på infrastruktur läggs på. I Norge kan satsningarna på infrastruktur delvis härröras till bristande vägunderhåll och i Sverige har det talats om stora satsningar på järnväg, både från tidigare regering och från den som tillträdde efter valet 2014.



Figur 2.7: Offentliga investeringar i infrastruktur 2009¹⁹, uppdelat efter investeringsobjekt.
Källa: OECD, egen bearbetning.

Mönstret bland de nordiska länderna är tämligen lika. Största delen av de offentliga satsningarna i infrastruktur går till vägprojekt, följt av järnväg. Hamnar och flygplatser utgör i regel en mindre del av investeringarna (Figur 2.7). Island utgör ett undantag vad gäller investeringar i järnväg, och det beror på att landet är ett av få i världen som helt saknar järnväg. Istället är inrikestransporterna i hög grad beroende av vägtrafik och transporter till och från andra länder sker nästan uteslutande med flyg.

I Norge fyller flyget en viktig funktion för att kunna ta sig till och från några av de svåråtkomliga samhällena i landet. Norges stora delar otillgängliga landskap gör att det snabbt blir tekniskt avancerat och dyrt att bygga spårförbindelser. Sverige utgör istället något av en motsats, där långa avstånd i kombination med mer lättillgängliga områden skapar goda förutsättningar för järnvägstrafik i stora delar av landet.

Sveriges Byggindustrier tar, i samarbete med nordiska samarbetsorganisationer²⁰, regelbundet fram prognoser för hur byggandet kommer att utvecklas som helhet och inom olika sektorer. Den senaste prognosen förutspår att byggandet i de nordiska länderna kommer att stå inför en positiv utveckling där byggandet ökar.²¹ Anläggningsbranschen beräknas få en ökande investeringsgrad i alla länder utom i Finland (Tabell 2.2).

¹⁹ 2009 är det senaste året där det finns fullständiga uppgifter i OECD:s databas för samtliga studerade länder.

²⁰ Samarbetsorganisationerna är Byggenæringens Landsforening (BNL). Dansk Byggeri, Byggnadsindustrin RT Finland och Federation of Icelandic Industries.

²¹ Sveriges Byggindustrier (2014-12) Byggnadskonjunkturen Nr 4.

Tabell 2.2: Nordiska anläggningsinvesteringar. Utfall och prognos 2013-2015.
Källa: Sveriges Byggindustrier.

	<i>MD € 2013</i>	<i>Utfall 2013 %</i>	<i>Prognos 2014 %</i>	<i>Prognos 2015 %</i>
Danmark	4,7	2	6	1
Finland	4,1	3	-1	-2
Island	0,1	18	18	17
Norge	9,5	15	6	9
Sverige	8,6	-4	5	3
Norden	27	4	5	4

Norge är det land som främst driver ökningen för anläggningsinvesteringar, följda av Danmark (Tabell 2.2). De norska investeringarna drivs till största del av offentliga investeringar i infrastruktur. Under senaste år och framöver beräknas det satsas stora summor i såväl väg- som järnvägsnätet. Statliga Jernbeneverket (Norge) har i budgeten för 2015 beviljats 1,5 miljarder mer än för 2014, vilket ger en total budget om 17,7 miljarder norska kronor.²² I Danmark står energisektorn för en viktig del av ökningen genom satsningar på fjärrvärmenät och vindkraft. Dock ser de offentliga investeringarna ut att minska, främst på grund av minskade investeringar i vägar.

Även Sverige bidrar till ökningen och liksom i Danmark är det främst de privata investeringarna i energi- samt post- och telesektorerna som står för den största delen av ökningen. På längre sikt kan ökade anslag till infrastruktur i Sverige få ett genomslag, och det är främst investeringarna i järnväg som beräknas få effekt.

Finland är det enda av de nordiska länderna som beräknas stå inför en negativ utveckling vad gäller investeringar i anläggningar (Tabell 2.2). Hela den finska byggsektorn har haft en låg tillväxttakt de senaste åren men anläggningsbranschen har jämfört med övriga sektorer klarat sig relativt bra. Under 2013 uppvisades positiva tillväxttal men framöver leder uteblivna satsningar på infrastruktur till att prognosen pekar på en svagt negativ utveckling. Finlands ekonomi är ansträngd, dels som effekt av en stram finanspolitik och dels av sanktionerna mot den för landet viktiga handelspartnern Ryssland.

Island är något av ett särfall i Norden. Utvecklingen framöver ser god ut och tillväxten har tagit fart (Tabell 2.2). Efter den nedgång som skedde efter finanskrisen 2008 sker utvecklingen från en låg nivå. Att Islands investeringar är låga i reella tal gör att en positiv utveckling uppvisar stora siffror i procent, men de faktiska summorna som investeras är begränsade och mycket små i jämförelse med övriga nordiska länder.

²² Nordisk Infrastruktur (2014-12, nr 6) Extramiljarder till norska Jernbeneverket.

2.2 Marknadshinder och strukturer

Det finns ett antal faktorer och omständigheter som påverkar hur anläggningsmarknaden fungerar. Dessa faktorer påverkar främst konkurrenssituationen mellan företagen. De ger också en bild av hur styrke- och kunskapsförhållandena mellan olika aktörer på marknaden ser ut. De faktorer som identifierats presenteras under de tre följande rubrikerna. Utöver detta presenteras också en sammanfattning av den så kallade asfaltskartellen som involverade flera av de största anläggningsföretagen och är en av de största upptäckta kartellerna i Sveriges historia. Slutligen ges en kortfattad bild av anläggningsmarknadens struktur.

Tillgång till insatsvaror

Vid anläggningsarbeten är kostnaderna för att transportera material höga och det är därför nödvändigt att hämta material från närmast liggande anläggning. En faktor som gör att de stora aktörerna kan behålla sitt grepp om marknaden är att de äger ett antal produktionsanläggningar. Det kan röra sig om anläggningar för stenkross och cement-, betong- och asfaltstillverkning. Genom att ha tillgång till denna typ av anläggningar kan de skapa en större kontroll över hela produktionskedjan och genom synergieffekter reducera kostnader för material som behövs vid anläggningsarbeten. Bland andra PEAB lyfter i sin årsredovisning fram tillgången till grus- och bergtäkter som en viktig konkurrensfördel.²³ Att uppföra anläggningar av denna typ är dock varken lätt eller billigt, då det krävs stora investeringar i såväl maskiner som tillståndsprövningar. Det är inte heller säkert att det egna företaget får störst användning av anläggningen. Företag köper ofta material av varandra för att hålla nere transportkostnaderna. Det gör i sin tur att de synergieffekter man hoppats kunna uppnå genom att själv kontrollera hela kedjan från råmaterial till färdig anläggning riskerar att begränsas. Samtidigt kan tillgången till egna varuanläggningar påverka vilka projekt man lägger anbud på. På sikt kan en följd av detta bli minskad konkurrens mellan företagen, vilket i sin tur riskerar att leda till högre priser för investerarna, såväl som lägre innovationsgrad då antalet sätt att utföra arbetena också minskar.

Lokal förankring

Anläggningsarbeten är av naturliga skäl inte flexibla när det kommer till var arbetena utförs utan de måste göras på plats. Detta skapar ett behov av att utföraren har god lokalkännedom. Det underlättar också om det finns lokal administration och om det finns närliggande och lättåtkomlig tillgång till insatsvaror, vilka helst ska framställas i egen regi för att uppnå maximal effektivitet och kostnadsbesparingar. Vid bristande lokal förankring uppstår merkostnader för transporter, boende och traktamenten för att nämna några exempel.

Den lokala förankringen är viktig för att kunna konkurrera om vissa arbeten och här uppstår ofta problem för utländska företag. Det behöver finnas kunskaper om regelverk såväl som språkkunskaper för att kunna vara med och lämna anbud vid upphandlingen av ett visst projekt. Då regelverk ser olika ut i olika länder är detta något som företagen måste anpassa sig till då de vill ta sig in på en ny marknad.

Önskemål om lokal förankring skapar barriärer även för inhemska företag. Det kan kräva att de expanderar verksamheten utanför det område, lokalt eller regionalt, som de verkar inom.

²³ PEAB (2014) Årsredovisning 2013.

Detta gäller även företag med en relativt hög omsättning. Företag med en omsättning på mellan 100 och 500 miljoner kronor per år, och ibland mer än så, tenderar att se sig som lokala utan planer på att expandera geografiskt.²⁴

Bristande lokal förankring är ett större problem för utländska och små inhemska aktörer än vad det är för de större svenska företagen. Svenska aktörer kan lättare anlita underentreprenörer som besitter den lokalkännedom som saknas inom den egna verksamheten. Detta har visat sig svårare för utländska aktörer, som i vissa fall försökt ta sig in på den svenska marknaden genom att köpa upp mindre företag. Sådana uppköp har dock ibland lett till att hela personalstyrkan bytt arbetsgivare, hellre än att styras av nya ägare.²⁵

Beställarkompetens

Idag läggs alla arbeten som Trafikverket har ansvar för ut på entreprenad (via upphandling). Det finns inte längre någon utförande division inom Trafikverket på det sätt som fanns inom Vägverket och Banverket. Att renodla myndigheten som beställare var ett av målen vid bildandet av Trafikverket, bland annat för att möjliggöra bättre samordning. Det här är en utveckling som syns på bredare front inte bara i Sverige utan i stora delar av västvärlden. Utvecklingen av en statsapparat som går från att själv utföra många projekt till att finansiera och upphandla dessa projekt bör ses i ljuset av det som kommit att kallas New Public Management. Dessa idéer innebär att staten bör renodlas och sträva efter att effektivisera genom att anamma företagstänkande inom offentliga verksamheter. Resonemanget bygger på att det inom offentligt finansierad verksamhet kan vara svårt att skapa incitament för att kostnadsminimera, vilket kan hämma produktivitet och innovation.

I takt med att offentliga institutioner utvecklats mot mer renodlade beställarroller har de också tappat vissa praktiska specialistkunskaper kring det som ska upphandlas. Detta gör att beställarna riskerar att hamna i ett kunskapsmässigt underläge jämfört med anläggningsföretagen. Det kan i sin tur leda till att upphandlingen riskerar att mer eller mindre utformas utifrån företagets villkor. En annan konsekvens kan bli otydliga underlag där entreprenörer tvingas gissa sig till vad som ska inkluderas i anbudet.²⁶ Bristande kunskaper hos beställaren kan också medföra att man vid beslut i alltför stor utsträckning fokuserar på enbart priset och därmed låter det bli avgörande för upphandlingens resultat. Det finns små tendenser till att det ensidiga fokus på priser som uppges ha funnits håller på att brytas.²⁷ Både beställare och utförare är överens om att det i längden inte är hållbart att priset i så hög utsträckning styr vilka som ges uppdraget att utföra ett projekt.²⁸

Trafikverkets utgångspunkt är också att vissa ämneskunskaper är nödvändiga att besitta för att kunna beställa rätt saker. För att kunna vara en bra beställare behövs således både ämnes- och beställarkompetensen.

Karteller och svartarbete

Konkurrensverket har sedan början av 2000-talet haft bygg- och anläggningsbranschen under uppsikt då man sett tecken som tytt på att det förekommit kartellbildning i olika former och omfattning. 2005 presenterades en studie bland chefer inom anläggning-, betong- och

²⁴ Konkurrensverket (2008) Konkurrensen i Sverige 2007.

²⁵ Konkurrensverket (2008) Konkurrensen i Sverige 2007

²⁶ Sveriges Byggindustrier (2014) Infrastrukturdag 2013 – Sammanfattning av gruppdiskussioner.

²⁷ PWC (2014) Entreprenadbarometern 2014.

²⁸ Sveriges Byggindustrier (2014) Infrastrukturdag 2013 – Sammanfattning av gruppdiskussioner.

krossbranscherna som undersökte ifall dessa trodde att det förekommer karteller inom den bransch man är verksam i.²⁹ Resultaten pekade på att många, nästan hälften, av företrädarna trodde att så var fallet. Bland dessa var ungefär 65 procent övertygade om att det förekom ibland eller oftare.³⁰

I början av 2000-talet uppdagades en av de mest omfattande kartellbildningarna som någonsin avslöjats. Det rörde sig om fallet som kommit att kallas Asfaltskartellen. Sedan 1990-talet hade ett antal företag, bland dem NCC, Skanska, Peab Asfalt och Vägverket Produktion, inbördes gjort upp om priser och tilldelning av främst asfaltsbeläggningsuppdrag. Företagen hade delat upp marknaden mellan sig och gjorde upp om vilket företag som skulle vinna vilken upphandling. Många av upphandlingarna skedde i Vägverkets regi, och det var därför mycket anmärkningsvärt att sektionen Vägverket Produktion ingick i kartellen.³¹

Efter avgöranden i tingsrätten och marknadsdomstolen stod det under våren 2009 klart att det ansågs bevisat att en asfaltskartell funnits. De inblandade företagen dömdes att betala närmare 500 miljoner kronor i konkurrensskadeavgift. Hårdast domar fick NCC och Skanska som fick betala 200 respektive 170 miljoner kronor.³²

Kartellsamarbetet antas ha skapat stora merkostnader för de upphandlande myndigheterna och i förlängningen skattebetalarna. Beräkningar från Vägverket visade att det för deras del rörde sig om kostnader på hundratals miljoner kronor.³³ Även kommuner i stora delar av landet drabbades av för höga priser till följd av Asfaltskartellen.

Byggsektorn är en bransch där det förekommit omfattande svartarbete, vilket upprepade gånger uppmärksammats av regeringen och det har genom åren gjorts ett antal utredningar kring detta. I oktober 2014 lämnades propositionen "Minskat svartarbete i byggbranschen"³⁴ till riksdagen med förslag om att införa krav på personalliggare. Syftet med detta är bland annat att minska svartarbetet inom branschen och därigenom uppnå sundare konkurrens. Det rådde samförstånd kring detta förslag och riksdagen kunde fatta beslut utan föregående debatt. Beslutet fattades i början av december 2014.³⁵

Marknadsstrukturer

Inom anläggningsbranschen finns i nuläget fem riktigt stora svenska aktörer som innehar en dominerande marknadsposition och lägger anbud vid större projekt.³⁶ Tre av dessa företag, Skanska, PEAB och NCC, är privata företag och övriga två, Infranord och Svevia,³⁷ är statligt ägda. På senare år har även ett antal utländska aktörer, med varierade resultat, försökt att etablera sig på marknaden (mer om detta under 3.1 Företagssituationen). De ovan angivna aktörerna är de som har resurser och förmåga att lämna anbud på projekt i praktiskt taget hela Sverige. Skanska, PEAB och NCC har alla under ett antal år arbetat på liknande sätt vad gäller hur man organiserat verksamheten och på vilka sätt man försökt uppnå bättre resultat. Detta har gjort att de kunnat växa och bli dominerande aktörer inom anläggningsbranschen. Infranord och Svevia hade tidigare monopol på vissa arbeten som utfördes av dåvarande

²⁹ Konkurrensverket (2005) Undersökning inom bygg- och anläggningsbranschen.

³⁰ Svarsalternativen var: regelbundet/alltid, ofta, ibland, sällan, aldrig, vet ej/ej svar.

³¹ Konkurrensverket (2008) Konkurrensen i Sverige 2007.

³² Skanska dömdes i tingsrätten och valde att inte överklaga. NCC fick höjda böter efter dom i marknadsdomstolen.

³³ Konkurrensverket (2008) Konkurrensen i Sverige 2007 s. 125.

³⁴ Prop 2014/15:6.

³⁵ Betänkande 2014/15:SkU6, hämtat 2014-12-05. <http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Utskottens-dokument/Betanken/Arenden/201415/SkU6/>.

³⁶ Sveriges Byggindustrier (2014) 30 största byggföretagen i Sverige.

³⁷ Infranord är före detta Banverket Produktion och Svevia är före detta Vägverket Produktion.

Banverket och Vägverket vilket givit dem en grund att utgå ifrån då de bolagiserades. Av naturliga skäl har deras marknadsandelar sjunkit då de lämnat en monopolsituation, men de är fortfarande starka aktörer.

Utöver dessa stora företag finns ett antal medelstora företag och ett mycket stort antal små företag som i huvudsak agerar på lokala marknader, företrädesvis i den kommun där företaget hör hemma. Genom god lokal förankring och kännedom om områdets förutsättningar har dessa företag, framförallt de medelstora, ofta möjligheter att lämna konkurrenskraftiga anbud på mindre projekt. Där kan de också konkurrera med de stora aktörerna då dessa inte kan samla sina största och vassaste resurser på mindre projekt. De mindre företagen anlitas ibland som underleverantörer av de större aktörerna (se vidare avsnitt 3.1). I nästkommande kapitel ges en mer detaljerad bild av förutsättningarna för företagen som verkar inom anläggningsbranschen.

3 Företag och ekonomi

Anläggningsbranschen präglas av ett litet antal mycket stora företag och många små företag, inte sällan enmansföretag. Detta skapar en situation där de stora aktörerna är de som kan ta sig an stora projekt, samtidigt som de mindre har goda förutsättningar att bli anlitade som underentreprenörer. De finns även möjligheter för de mindre företagen att konkurrera om mindre projekt på till exempel kommunnivå.

Utvecklingen inom anläggningsbranschen har de senaste åren varit god. Det har tillkommit fler företag, fler har anställts och omsättningen inom branschen har stigit. Konkurrensen har tilltagit, inte minst genom att ett antal utländska företag etablerat sig på marknaden. Detta ställer krav på såväl små som stora aktörer att utveckla sina koncept för att behålla eller utveckla sin marknadsposition, vara lönsamma och leverera kvalitet.

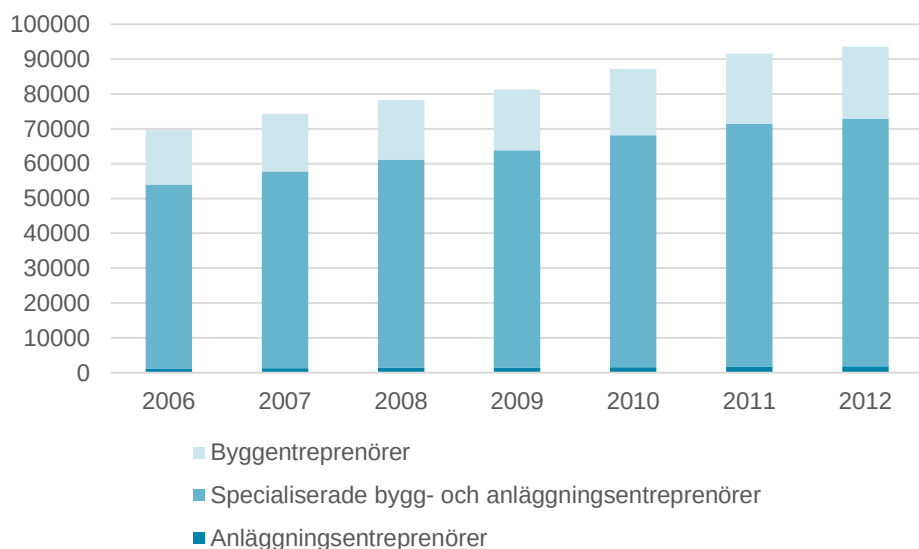
Tilltron till den framtida utvecklingen har av naturliga skäl varierat över tid. I viss mån följer byggandet konjunkturen och anbudspriser och byggande har fallit i samband med ekonomiska nedgångar.

Kostnadsutvecklingen vad gäller olika insatsvaror och liknande har stigit för många av de viktigaste varorna. Kraftigast har utvecklingen varit för varor som armeringsstål, bitumen och stålrör. Även kostnaderna för dieselolja och elkraft har ökat.

3.1 Företagssituationen

Företagsstrukturer

Antalet företag som är verksamma inom anläggning ger en bild av anläggningsbranschen. Siffrorna som presenteras kommer från SCB och deras sammanställning kring Företagens Ekonomi. Värden presenteras för bygg- och anläggningsbranschen som helhet, uppdelat efter verksamhetsinriktning (Figur 3.1).

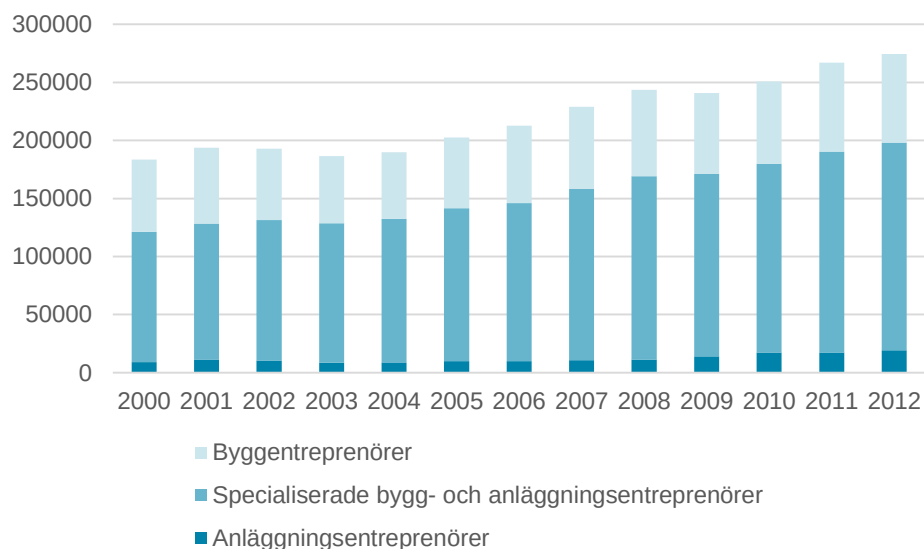


Figur 3.1: Antal företag verksamma inom bygg- och anläggningsbranschen 2006-2012. SNI 2007: 41 Byggentreprenörer, 42 Anläggningsentreprenörer och 43 Specialiserade bygg- och anläggningsentreprenörer. Källa: SCB Företagens ekonomi, egen bearbetning.

Antalet företag som är verksamma som renodlade anläggningsföretag är försvinnande få i jämförelse med de som inriktar sig på enbart byggverksamhet eller är specialiserade bygg- och anläggningsentreprenörer (Figur 3.1). Majoriteten av företagen inom bygg- och anläggningsbranschen är enmansföretag (se Figur 3.3) och detta gör att de i stor utsträckning måste specialisera sig. Under de senaste åren framgår det att antalet företag verksamma inom bygg- och anläggningsbranschen har ökat. Även de renodlade anläggningsföretagen har ökat i antal, och detta relativt kraftigt från en låg nivå. Ökningen mellan 2006 och 2012 är strax över 50 procent för dessa företag. De specialiserade bygg- och anläggningsföretagen har ökat med knappt 35 procent. Det skulle möjligtvis kunna ses som en något förvånande utveckling med tanke på den påverkan finanskrisen haft på investeringarna i byggande (jmf. Figur 2.1).

Att de renodlade anläggningsföretagen är så få beror på att de flesta företag är så små att de inte har möjlighet att klara av flera olika arbetsmoment utan tvingas specialisera sig. De företag som blir riktigt stora kan istället expandera till att ägna sig åt byggande av såväl anläggningar som bostäder och lokaler. I och med att de är svårt för företagen att expandera geografiskt (se tidigare avsnitt om krav på lokal förankring) så kan det ligga nära till hands att istället bredda verksamheten kompetensmässigt.

Ytterligare siffror från SCB ger en bild av hur många som är anställda i företag inom bygg- och anläggningsbranschen (Figur 3.2). Notera att dessa anställda enbart utgör de som är anställda av svenska företag, enligt samma indelning som i Figur 3.1. Detta betyder att utländsk arbetskraft och personer som är anställda via bemanningsföretag inte ingår. Sammantaget innebär detta att siffrorna som anges i figuren nedan sannolikt är i underkant och antalet människor som arbetar vid byggen runt om i landet är fler. Eftersom andelen utländsk arbetskraft bedöms ha ökat riskerar den underskattningen ha ökat över tid.



Figur 3.2: Antal anställda i bygg- och anläggningsföretag 2000-2012. SNI 2007: 41 Byggentreprenörer, 42 Anläggningsentreprenörer och 43 Specialiserade bygg- och anläggningsentreprenörer.
Källa: SCB Företagens ekonomi, egen bearbetning.

Även antalet anställda inom bygg- och anläggningsbranschen har ökat, framförallt under de senaste åren (Figur 3.2). Denna ökning är intressant att studera då en del i debatten kring bygg- och anläggningsbranschen varit att fler och fler jobb tillfaller arbetare från andra länder och att byggföretagen hyr in arbetskraft via bemanningsföretag istället för att själva anställa personalen.³⁸ Även om så är fallet visar figuren att antalet anställda i Sverige ändå ökat, vilket kan vara ett tecken på ett totalt ökat byggande som gör det nödvändigt med både inhemsk och utländsk arbetskraft. Det skulle kunna vara så att bristen på arbetskraft är så omfattande att företagen behöver anlita såväl inhemsk som utländsk personal för att klara av sina åtaganden. Samtidigt kan det vara lockande för företag i Sverige att anlita den arbetskraft som innebär lägst kostnader, vilket i regel är den utländska (se vidare avsnitt 4.1).

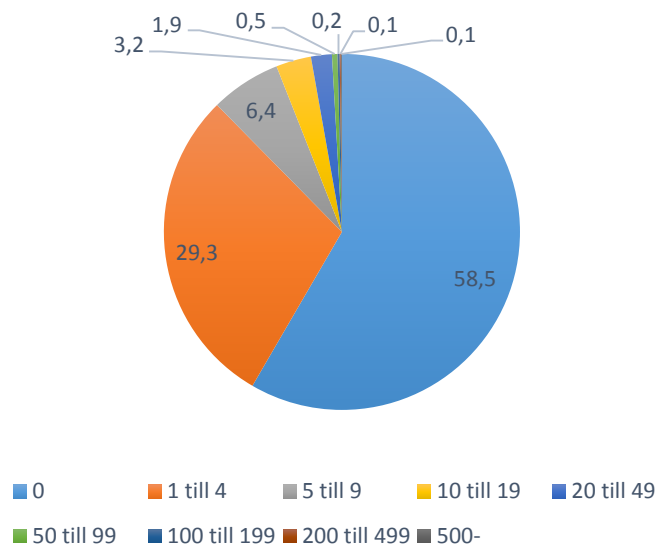
Hur många av de som är anställda inom specialiserade bygg- och anläggningsföretag som sysslar med just anläggning framgår inte av de siffror Trafikanalys har tillgång till. Uppgifter från nätverket Kompetensförsörjning inom anläggningsbranschen (KIA) anger att ungefär 100 000 personer arbetar med planering, byggande och underhåll av anläggningar.³⁹ Många av dessa räknas inte som anställda då de är egenföretagare. Projektering av anläggningsarbeten ingår inte i siffrorna i Figur 3.2.

Bygg- och anläggningsbranschen präglas av en stor andel enmansföretag, År 2012 utgjorde de aktiva enmansföretagen strax under 60 procent av det totala antalet företag i bygg- och anläggningsbranschen.⁴⁰

³⁸ Landsorganisationen i Sverige (2010) När arbetskraftskostnaderna pressar priset – en genomlysning av offentliga investeringar i infrastruktur.

³⁹ Kompetensförsörjning inom anläggningsbranschen, hämtat 2014-12-18. <http://kianatverket.se/anlaggning/>.

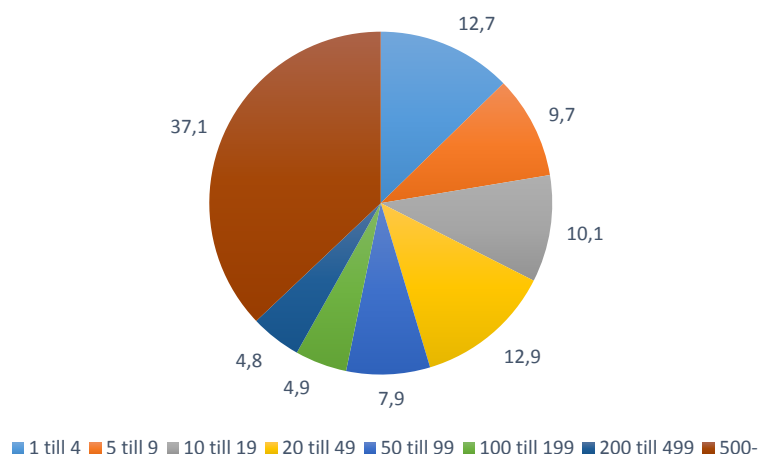
⁴⁰ Sveriges Byggindustrier (2014) Bygg- och anläggningsentreprenörer år 2013. Aktiva företag avser de företag som är arbetsgivar- och/eller momsregistrerade.



Figur 3.3: Företagsstorlek bygg- och anläggningsbranschen 2012. Andel företag som har ett visst antal anställda. Avrundade värden. SNI 2007: 41 byggtreprenörer och 42 anläggningsentreprenörer. Källa: Sveriges Byggindustrier.

Att de små företagen är de vanligaste inom dessa branscher framgår tydligt. Företag med en till fem anställda utgjorde knappt 30 procent av företagen. Om man grupperar alla företag med 0 till 19 anställda så utgör dessa företag mer än 97 procent av det totala antalet företag i branschen (Figur 3.3).

Samtidigt visar siffrorna att en stor del av de anställda inom bygg- och anläggningsbranschen arbetar inom de större företagen. 37,1 procent av de anställda inom dessa branscher arbetar i ett företag med 500 eller fler anställda (Figur 3.4). Här räknas dock inte egenföretagarna med, då de inte klassas som anställda.



Figur 3.4: Företagsstorlek bygg- och anläggningsbranschen 2012. Andel anställda baserat på företagsstorlek. Avrundade värden. SNI 2007: 41 byggtreprenörer och 42 anläggningsentreprenörer. Källa: Sveriges Byggindustrier.

Siffrorna i Figur 3.3 och Figur 3.4 bör tolkas försiktigt då de innefattar företag inom bygg- och anläggningsbranschen, men inte de företag som är verksamma inom specialiserad bygg- eller anläggningsverksamhet. Inom både bygg- som anläggningsbranschen är det vanligt att företag drivs som enskilda firmor. Dessa företag, som ofta besitter specialkompetens eller har tillgång till en viss maskin, kan ofta anlitas som underentreprenör för att utföra en del i ett större projekt som utförs av en större aktör. En del av dessa har kontrakt med större företag som regelbundet anlitar dem för att utföra delar i olika projekt, medan andra anlitas mer sällan.

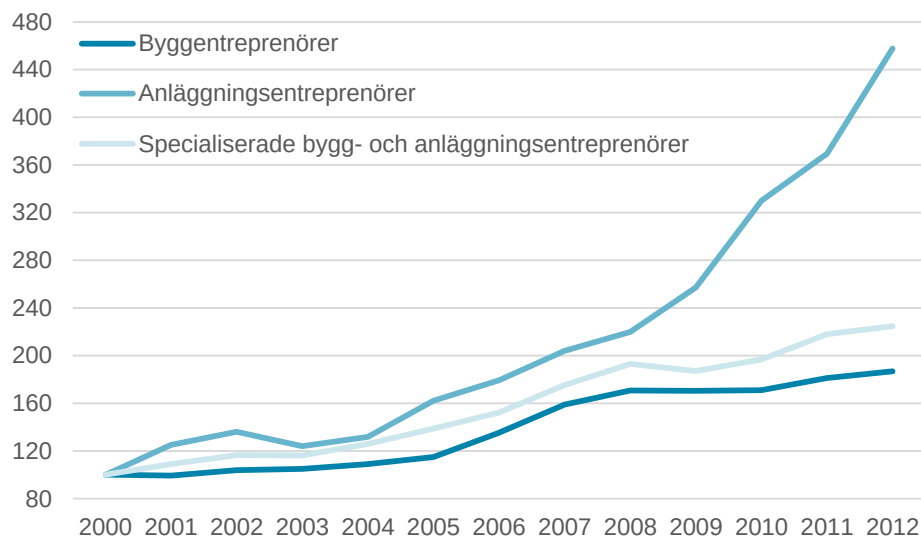
Företagens ekonomiska situation

Som framgått av tidigare avsnitt har investeringarna i anläggningsverksamhet historiskt varit omfattande och investeringarna har ökat över tid. Samtidigt råder det hård konkurrens i branschen, framförallt om lokala projekt där fler aktörer än de största företagen kan konkurrera. Vid upphandling av anläggningsarbeten i offentlig sektor deltog i genomsnitt 4,6 budgivare per projekt under 2013, vilket ligger i nivå med den totala siffran vad gäller budgivare vid offentlig upphandling andra branscher.⁴¹ Vid vissa upphandlingar förekom betydligt fler anbud, vilket i regel betytt att det rört sig om upphandlingar av ramavtal, där flera aktörer tilldelas kontrakt. Det kan då röra sig om mer löpande verksamhet som exempelvis åtgärdande av mindre skador i vägbanan och snöröjningskontrakt. Trafikverket anger att antalet anbud vid upphandlingar i deras regi ökat, vilket tyder på att konkurrensen kring de större projekten också ökat.⁴² För att kunna vinna upphandlingar krävs att företagen klarar av att lämna ett så lågt pris att det är konkurrenskraftigt och kan komma att antas. Samtidigt får det inte, i alla fall på lång sikt, vara så lågt att projektet riskerar att innebära en förlust för företaget.⁴³ Bland företagen finns en önskan om att priset ska bli mindre avgörande i upphandlingar och att andra faktorer, som till exempel innovation, ska få större betydelse.

⁴¹ Konkurrensverket (2014) Siffror och fakta om offentlig upphandling. Denna rapport konstaterar också att anläggningsarbeten är det vanligast förekommande upphandlingsområdet.

⁴² Trafikverket (2014) Årsredovisning 2013.

⁴³ Företag kan medvetet lämna alltför låga anbud och gå med förlust i ett projekt om det innebär en chans att visa upp sig och samla referenser inför framtida projekt.



Figur 3.5: Nettoomsättning bland bygg- och anläggningsföretag 2000-2012. Indexerade värden, 2000=100. SNI 2007: 41 Byggtreprenörer, 42 Anläggningsentreprenörer och 43 Specialiserade bygg- och anläggningsentreprenörer.
Källa: SCB företagens ekonomi, egen bearbetning.

Anläggningsföretagens nettoomsättning har sedan millennieskiftet ökat från ungefär 12 miljarder kronor till drygt 55 miljarder kronor 2012.⁴⁴ Ökningarna har varit särskilt kraftiga från 2009 och framåt. Ökningen av nettoomsättningen tyder på att det investerats mycket pengar inom företagens verksamhetsområde, något som konstaterats i tidigare avsnitt (se kapitel 2). Nettoomsättningen bland de renodlade anläggningsföretagen har ökat betydligt mer än bland byggföretag och specialiserade bygg- och anläggningsföretag (Figur 3.5). Detta säger dock ingenting om hur väl företagen lyckats med att göra vinst i verksamheten. Det säger inte heller något om hur mycket pengar som omsattes inom respektive näringsgren, utan bara hur omsättningen utvecklats.

Inom anläggningsbranschen har Svevia och Infranord, som nyligen övergått till att vara renodlade företag, under sina första år haft problem med att uppnå lönsamhet i verksamheten.⁴⁵ Detta förklaras av företagen bland annat som en effekt av en upphörande monopolställning (Infranord) och att man haft höga fasta kostnader. Som en följd av detta har Infranord under den senaste tiden såväl avyttrat maskiner som varslat personal.⁴⁶ NCC beskriver att man varit tvungen att se över vilka anläggningsprojekt man ger sig in i för att göra "rätt affärer".⁴⁷ Den generella lönsamhetsutvecklingen har annars varit varierande från år till år inom branschen som helhet. I början av 2000-talet genererade såväl bygg- som anläggningsbranschen relativt små vinster. Under mitten av decenniet förbättrades lönsamheten. Riktigt höga resultat redovisades för verksamhetsåren 2007 och 2008, för att följas av ett par tuffa år. Återhämtningen efter 2009, som var ett dåligt år för snart sagt de flesta verksamheter, gick dock snabbt.⁴⁸

⁴⁴ SCB Företagens ekonomi. Avser löpande priser.

⁴⁵ Svevia (2014) Årsredovisning 2013, Infranord (2014) Årsredovisning 2013.

⁴⁶ Järnvägsnyheter (2014-12-12) 150 varslas – underhållet drabbas.
<http://www.jarnvagsnyheter.se/2014/12/150-varslas-underh-llet-drabbas>.

⁴⁷ NCC (2014) Årsredovisning 2013.

⁴⁸ SCB Företagens ekonomi.

Utländska aktörer i Sverige

Det finns ett antal utländska företag som försökt, och i en del fall lyckats, etablera sig på den svenska anläggningsmarknaden. Det företag som lyckats bäst, mätt i omsättning i Sverige, är norska Veidekke. Deras omsättning i Sverige gör dem till det sjätte största företaget inom bygg- och anläggningsbranschen.⁴⁹ I Tabell 3.1 presenteras de utländska företag som är verksamma i Sverige och som under 2013 hade en omsättning som översteg en miljard kronor. Notera att siffrorna avser total omsättning, inte enbart anläggningsverksamhet.

Tabell 3.1: Stora utländska bygg- och anläggningsföretag verksamma i Sverige. Sorterat efter omsättning i Sverige.

Källa: Sveriges Byggindustrier samt respektive företags hemsida.

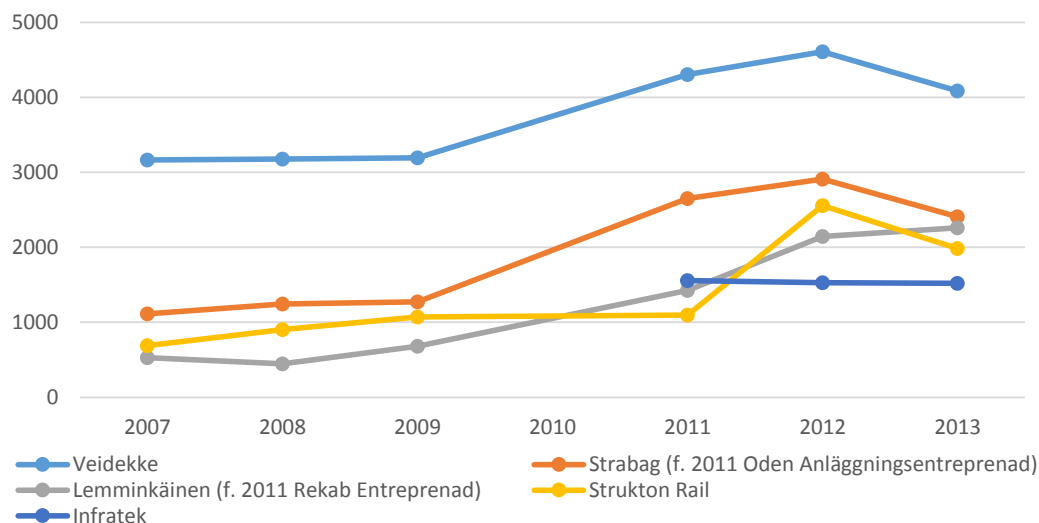
Företag	Hemland	Omsättning i Sverige 2013 (mnkr)	Projektexempel
Veidekke	Norge	4 087	Dubbelspår Furuvik-Skutskär, utbyggnad Tvärbanan, Norra länken
Strabag	Österrike	2 410	Norra länken, Citybanan
Lemminkäinen	Finland	2 261	i.u.
Strukton Rail	Holland	1 987	Utbyggnad Pågatåg/Krösatåg, underhåll Stockholms tunnelbana, underhåll järnväg Stockholm central
Infratek	Norge	1 521	Underhåll Arlanda Express

Sverige har uppfattats som en svår marknad att ta sig in på. Jämfört med många andra länder är antalet projekt få och investeringarna är i jämförelse med många andra länder låga. Detta gör att internationella företag som vill växa hellre satsar på andra marknader med bättre förutsättningar för att expandera. Trafikverket har arbetat för att öka tillgängligheten för utländska företag att lämna anbud på projekt i Sverige, vilket har gett vissa resultat vid deras projekt, och då framförallt vid större projekt.

De utländska företag som tagit sig in på den svenska marknaden är företrädesvis stora aktörer med verksamhet i flera länder. Detta är naturligt då det kan krävas omfattande resurser för att ta steget in på en ny marknad. De inriktar sig främst på större projekt, ofta på sådana vars värde överstiger 300 miljoner kronor.⁵⁰ Utländska entreprenörer konkurrerar därför i första hand med de svenska storföretagen. Sett ur ett konkurrensperspektiv kan detta vara positivt då de dominerande svenska aktörerna haft tämligen ohotade positioner under ett antal år. Genom inträdet av utländska, starka aktörer konkurrensutsätts de svenska storföretagen på nytt vilket har potential att tvinga fram kostnadsbesparingar och produktivitetsförbättringar. Detta förutsätter dock att konkurrensen inte blir så hård att företag slås ut. För att de önskade effekterna ska kunna uppnås krävs att produktivitet och innovation premieras.

⁴⁹ Sveriges Byggindustrier (2014) 30 största byggföretagen i Sverige.

⁵⁰ Trafikverket (2011) Anläggningsmarknadens konjunktur- och prisutveckling.



Figur 3.6: Stora utländska företag verksamma i Sverige, omsättning i Sverige (mnkr), löpande priser. 2007-2013.
Källa: Sveriges Byggindustrier. Not. Uppgifter saknas för år 2010.

Figur 3.6 visar hur omsättningen för de företag som presenterades i Tabell 3.1 utvecklats sedan 2007. Under de senaste åren, med undantag för 2013, har de flesta av de stora utländska företagen ökat sin omsättning på den svenska marknaden. I och med att de utländska aktörerna främst riktar in sig på stora projekt kan enskilda projekt spela stor roll för omsättningen, speciellt med tanke på att den totala omsättningen är relativt låg (Figur 3.6). Detta gäller framförallt jämfört med de svenska storföretagen, men även jämfört med ett antal mindre företag. Ökningar vad gäller omsättning har skett samtidigt som de offentliga investeringarna i infrastruktur vuxit (se Figur 2.2). Det ligger därför nära till hands att tro att ett antal av de offentliga uppdragen tilldelats dessa företag, vilket även bekräftas av de exempel som ges vad gäller projekt i Sverige (se Tabell 3.1). Flera företag visar upp en sjunkande omsättning mellan 2012 och 2013 (Figur 3.6). Det är dock för tidigt att säga om detta är en tillfällig nedgång eller en vikande trend.

Svenska aktörer i utlandet

Som föregående avsnitt visat behövs en stabil inhemsk bas för att företag ska kunna expandera sin verksamhet till Sverige. Det tycks inte heller som att det är lätt för svenska företag att etablera sig i utlandet. Bland de största aktörerna på anläggningssidan så är det endast Skanska som agerar på en bredare bas i utlandet. Övriga storföretag har företrädesvis avgränsat sig till vissa nordiska marknader (Tabell 3.2).

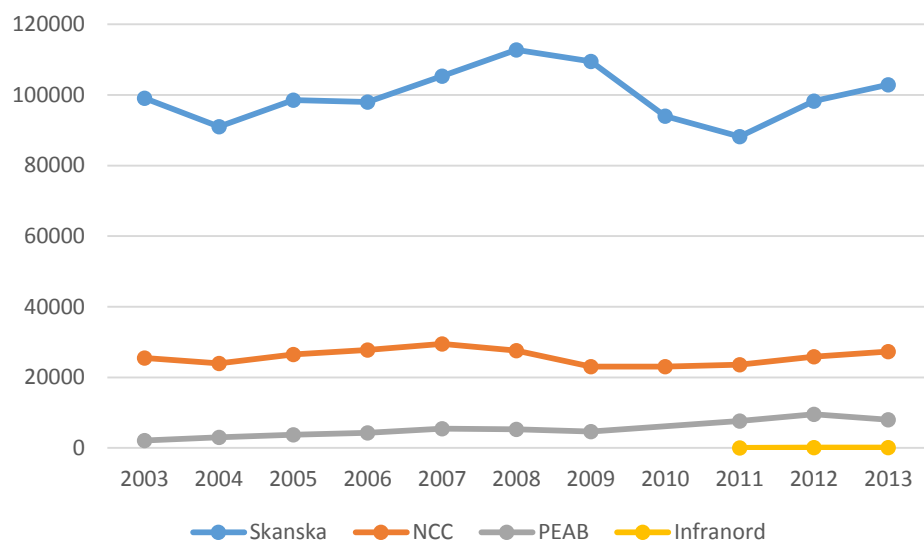
Tabell 3.2: Stora svenska aktörer på internationella marknader. Sorterade efter omsättning i utlandet.
Källa: respektive företags årsredovisning 2013.
Not. Svevia redovisar inte sin utländska verksamhet separat.

<i>Företag</i>	<i>Internationella marknader (för anläggning)</i>	<i>Omsättning i utlandet 2013 (mnkr)</i>
Skanska	Norge, Finland, Storbritannien, Polen, Tjeckien, Slovakien, USA, Latinamerika	102 921
NCC	Finland, Norge, Danmark, Ryssland	27 276
PEAB	Norge, Finland	8 029
Infranord	Norge, Danmark (vilande)	143
Svevia	Norge	i.u.

De faktorer som förklarat varför det varit svårt för utländska anläggningsföretag att etablera sig i Sverige är till stor del applicerbara även för svenska företag i utlandet. Behovet av lokalkännedom och tillgång till insatsvaror gör det svårt att ta steget ut i världen. Skillnader i reglering och lagstiftning kring anbudsförfaranden och liknande kan vara svåra för företag att anpassa sig till.

Den norska marknaden tycks i hög utsträckning locka svenska aktörer (Tabell 3.2). Till detta finns ett antal tänkbara förklaringar. Dels har de statliga investeringarna i infrastruktur i Norge ökat under senare år och förväntas fortsätta göra det en tid framöver.⁵¹ Detta skapar möjligheter för företag att tjäna pengar på en expanderande marknad. För svenska företag anses sannolikt också just Norge vara särskilt lättillgängligt då barriärerna vad gäller lokal förankring och språkförbistringar inte påverkar på samma sätt som i andra delar av världen. Norges goda statsfinanser kan även skänka hopp om stabila statliga investeringar vilket skapar förutsättningar för långsiktig lönsamhet för företagen som väljer att ta steget över gränsen. Ett ytterligare skäl till att Norge är en attraktiv marknad för svenska företag kan vara att det är lättare att locka kompetent arbetskraft dit, inte minst de svenskar som redan finns inom företagen. Detta på grund av den geografiska närheten och ett generellt högt löneläge. Det höga löneläget i Norge gör också att svenska företag kan konkurrera med norska företag vad gäller lönekostnader.

⁵¹ Sveriges Byggindustrier (2014-12) Byggkonjunkturen nr 4.



Figur 3.7: Svenska anläggningsföretags omsättning i utlandet 2003-2013. Löpande priser (mnkr).
Källa: Sveriges Byggindustrier, respektive företags årsredovisning 2003-2013, egen bearbetning.
Not. Svevia redovisar inte sin utländska verksamhet separat.

Figur 3.7 visar de största svenska aktörernas omsättning på den internationella arenan under det senaste decenniet. Skanska är det enda företag som har en utländsk omsättning som överstiger deras motsvarighet i Sverige. En jämförelse med Tabell 3.2 klargör också att antalet länder ett företag bedriver verksamhet i även höjer omsättningen för den utländska verksamheten. Detta tyder på att man från företagets sida är mån om att etablera sig ordentligt i ett nytt land innan man utvidgar verksamheten ytterligare. Utvecklingen visar att samtliga svenska företag haft en relativt stabil omsättning utomlands. En viss minskning kan skönjas i samband med finanskrisen och ett par år efter det, men en viss återhämtning tycks ha påbörjats. Infranord startade upp sin utländska verksamhet först i slutet av 2010, varför resultat syns först från och med 2011. Denna verksamhet är hittills begränsad och det rör sig i dagsläget endast om knappt 150 miljoner kronor i omsättning. Med nya projekt kan dessa siffror enligt företagets egen bedömning förväntas stiga framöver.⁵²

Inhyrd och utländsk arbetskraft

Något som uppmärksammas inom såväl bygg- som anläggningsbranschen under senare år är en ökning av inhyrd och av utländsk arbetskraft. Bland vissa, främst fackförbunden, ses denna utveckling som något negativt. Från deras sida ser man risker som minskad arbetstrygghet och att lönenivåerna sjunker även för inhemsk arbetskraft till följd av den utländska arbetskraftens lägre löner. Detta då de utländska arbetarna i många fall inte lyder under svenska kollektivavtal. Det är svårt att finna statistik kring hur utbrett det är med inhyrd och utländsk arbetskraft vid anläggningsarbeten. En studie gjord av Landsorganisationen i Sverige (LO) vid tre stora byggprojekt i Sverige uppskattade andelen utländsk arbetskraft, det vill säga andelen arbetare som betalar skatt i ett annat land än Sverige, till ungefär 45 procent vid dessa byggen.⁵³ Beräkningar i samma studie visar också att de utländska arbetarnas löner

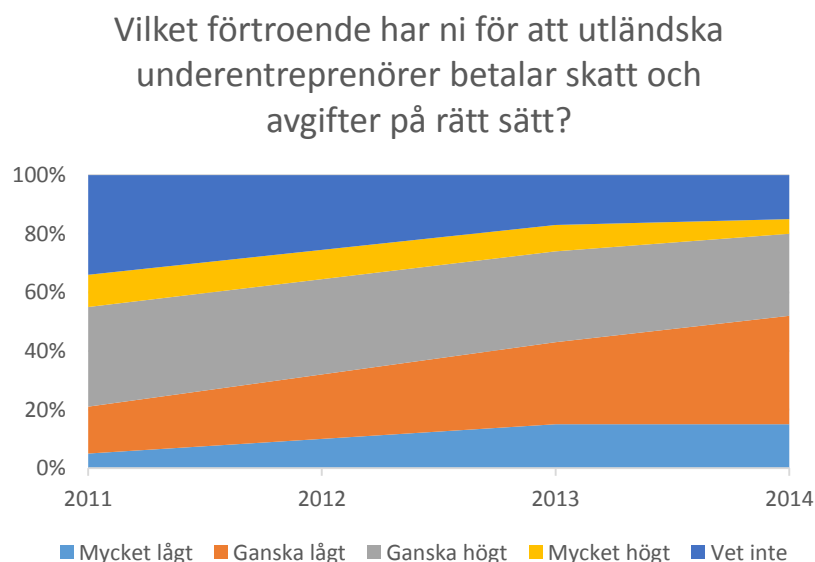
⁵² Infranord (2014) Årsredovisning 2013.

⁵³ Landsorganisationen i Sverige (2010) När arbetskraftskostnaderna pressar priset – en genomlysning av offentliga investeringar i infrastruktur.

per arbetad timme ligger på mellan 55 och 80 procent av en svensk arbetstagares lön. Övertidsersättning utgår inte heller i samma utsträckning som för svenska arbetstagare.

Bland företagen inom bygg- och anläggningsbranschen tycks det finnas en något tveeggad inställning till utländska underentreprenörer och bemanningsföretag. Sannolikt ser man nyttan i att kunna pressa priserna och minska arbetskraftens del av företagets kostnader. Samtidigt kan det bidra till problem vad gäller frågor som ansvarsfördelning. Ett alltför utbrett nyttjande av utländsk arbetskraft kan också skapa konflikter med fackförbund, vilket på sikt kan leda till strejker och högre krav på löner och anställningstrygghet, något som riskerar att bli dyrt för företagen i ett längre perspektiv.

Enligt siffror från Entreprenadbarometern⁵⁴, en enkätundersökning som genomförs av PWC, har användningen av utländska underentreprenörer ökat under de senaste åren.



Figur 3.8: Svar på frågan: "Vilket förtroende har ni för att utländska underentreprenörer betalar skatt och avgifter på rätt sätt?" 2011-2014.

Källa: Entreprenadbarometern PWC.

Not: Värdet för år 2012 är antagna, då ingen undersökning genomfördes detta år.

Samtidigt visar undersökningen att andelen företag som har förtroende för att utländska underentreprenörer betalar skatt och avgifter korrekt är låg. 33 procent anger att de har ganska eller mycket högt förtroende för detta, samtidigt som 52 procent har ganska eller mycket lågt förtroende för detsamma. 15 procent har uppgett att de inte vet.⁵⁵ Förtroendet har sjunkit under de senaste åren då fler och fler svarat att de har ganska lågt förtroende för att de utländska underentreprenörerna betalar skatter och avgifter på rätt sätt. Andelen osäkra har samtidigt minskat (Figur 3.8). Denna utveckling har observerats samtidigt som användandet av utländska underentreprenörer och bemanningsföretag ökat. En tänkbar anledning till detta är att i takt med att användandet ökat har fler och fler märkt av tendenser som tyder på att

⁵⁴ Entreprenadbarometern är en enkätundersökning som baseras på telefonintervjuer med 100 ekonomichefer i svenska bygg- och anläggningsföretag. Den har presenterats tre gånger, 2011, 2013 och 2014. Undersökningen utförs av PWC (www.pwc.se).

⁵⁵ Siffrorna avser 2014 års undersökning.

skatt och avgifter inte betalas på rätt sätt. Samtidigt bör det lyftas fram att 67 procent av de tillfrågade företagen i undersökningen anger att de inte använder sig av utländska underentreprenörer över huvud taget. Vad det låga förtroende basera på är därför oklart.

3.2 Pris- och kostnadsutveckling

Effekter av konkurrensutsättningen av järnvägsunderhåll

Separeringen av underhållet av de svenska järnvägarna tog sin början 1988, då banhållare och trafikutförare skildes åt i och med inrättandet av Banverket. Sedan dess har det skett en successiv konkurrensutsättning av underhållsutförare. År 2010 slogs Banverket och Vägverket samman och bildade Trafikverket, som har till uppgift att beställa och ha ansvar för driften av infrastruktur. I samband med detta ombildades dåvarande Banverket Produktion till det statliga bolaget Infranord. 2012 var 95 procent av järnvägsunderhållet konkurrensutsatt.

Efter sentida problem med tågförseningar och urspårningar har underhållet av de svenska järnvägarna ifrågasatts. Trafikverket har konstaterat att bristerna i järnvägsnätet beror på att underhållet varit eftersatt under lång tid och att det kommer att ta ett antal år att komma ikapp.⁵⁶ Under senare år har anslagen till underhåll av järnvägen höjts och det finns enighet i riksdagen om att anslagen även fortsättningsvis behöver vara högre än de hittills varit för att komma tillrätta med problemen som det eftersatta underhållet skapat.⁵⁷

En studie utförd av CTS har granskat hur konkurrensutsättningen av underhållet på järnvägen har påverkat kostnaderna och kvaliteten mellan 1999 och 2011.⁵⁸ Slutsatsen från denna studie är att konkurrensutsättningen lett till kostnadsbesparingar på drygt tio procent och detta med bibehållen kvalitet på arbetena. Detta tolkar författarna som att konkurrensutsättningen varit framgångsrik och lett till att investeringarna i underhåll gett mer valuta för pengarna.

Anbud och byggande

Varje månad samlar Konjunkturinstitutet, inom ramen för Konjunkturbarometern, in uppgifter från företag inom anläggningsbranschen om hur de ser på den senaste och kommande tremånadersperioden rörande ett antal aspekter. Uppgifterna handlar främst om hur man ser på byggande, anbud och orderstock. Det ger en bild av företagets förhoppningar och erfarenheter. Metoden gör att resultat kan presenteras snabbt och därför ge en aktuell bild av förväntningar och utfall vad gäller byggande och anbudspriser. Undersökningen genomförs i form av en enkätundersökning som går ut till ett urval av anläggningsföretagen.⁵⁹ Frågorna är enkelt utformade och målet är inte att samla in exakta uppgifter, utan snarare uppfattningar. Ett annat mål med enkätens utformning är att den ska gå snabbt att besvara och inte kräva att företagen letar upp och sammanställer uppgifter. Nedan visas ett exempel på en av frågorna som ställs i den enkät som månadsvis går ut till bland annat anläggningsföretag.⁶⁰

⁵⁶ Trafikverket, hämtat 2015-01-12. <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sa-skoter-vi-jarnvagar/Jarnvagens-utmaningar/>.

⁵⁷ Även om det råder viss oenighet kring hur mycket och när i tiden pengarna bör satsas.

⁵⁸ CTS Working Paper 2014:17 Assessing the cost impact of competitive tendering in rail infrastructure maintenance services: evidence from Swedish reforms (1999-2011).

⁵⁹ Konjunkturinstitutet, Metodbok för Konjunkturbarometern.

<http://www.konj.se/download/18.673cf6f7148e0ced3ad1bd/Metodbok-konjunkturbarometern.pdf>.

⁶⁰ Konjunkturinstitutet, Enkät Bygg- och anläggningsverksamhet.

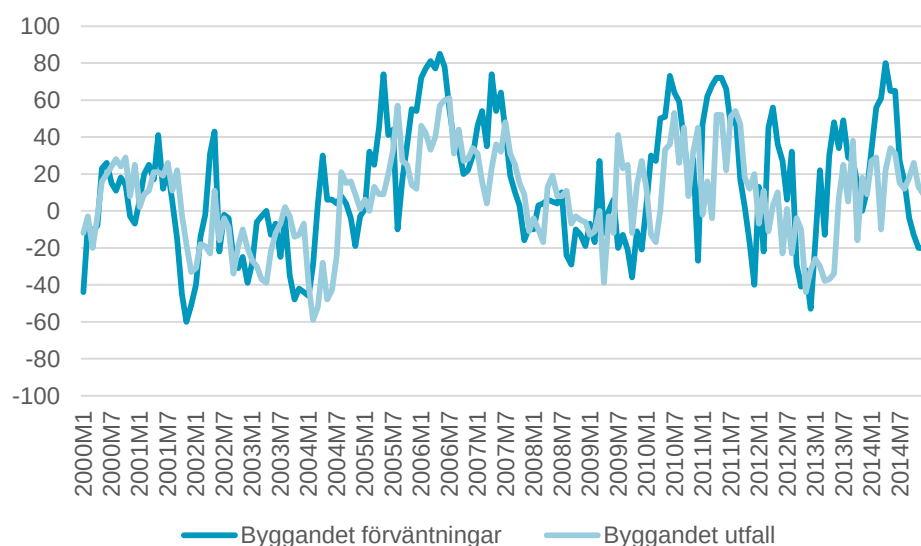
http://www.konj.se/download/18.673cf6f7148e0ced3ad20d/Enkat_manad_G.pdf.

01. Byggandet har de senaste 3 månaderna

☐ ökat
 ☐ oförändrat
 ☐ minskat

Svaren på dessa frågeställningar sammanställs och resulterar i ett så kallat netttotal på mellan -100 och 100. Ett värde genereras genom differensen mellan de positiva och de negativa svaren. För att återkoppla till exemplet ovan innebär det att om 60 procent av företagen svarat "ökat" och 20 procent "minskat" (samt resterande "oförändrat") blir nettotale 40 ($60 - 20 = 40$).⁶¹

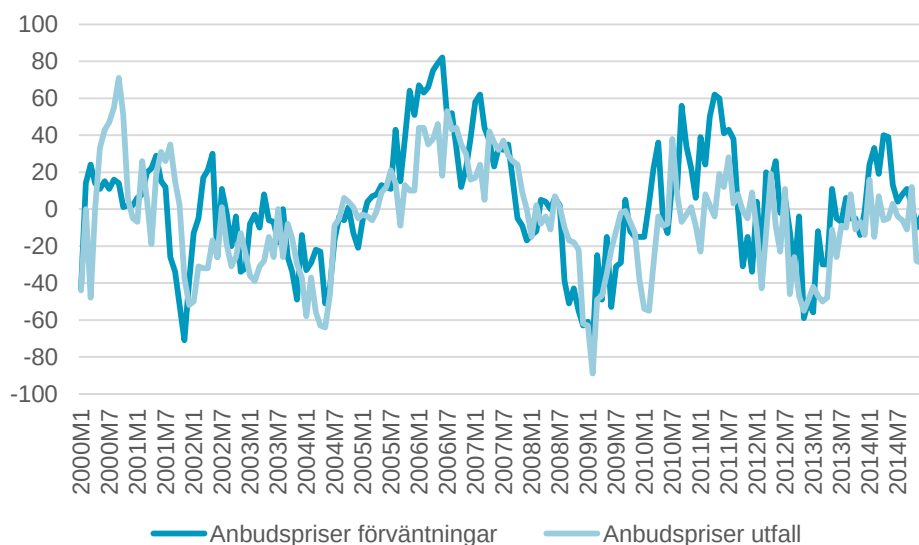
En av de uppgifter som samlas in bland anläggningsföretagen är således hur byggandet förändrats under de senaste tre månaderna, samt hur byggandet beräknas utvecklas under de kommande tre månaderna (Figur 3.9). Denna fråga ger en generell bild kring hur företagen ser på utvecklingen.



Figur 3.9: Byggandet, förväntningar och utfall 2000-2014, månadsindelning. Netttotal. SNI: 42 Anläggning
Källa: Konjunkturinstitutet.

Ofta har förväntningarna om byggandet stämt väl överens med utfallet. Under senaste år har dock förväntningarna vid flera tillfällen varit betydligt högre än vad utfallet senare resulterat i. Från 2010 och framåt har det även förekommit ovanligt stora svängningar vad gäller förväntningarna, och dessa har inte stämt överens med utfallet (Figur 3.9). Det osäkra finansiella läget under dessa år skulle kunna vara en förklaring till detta. Vidare tolkning av dessa resultat bör ske med försiktighet, då värdena inte avspeglar några faktiska resultat utan är baserade på företagens inställning.

⁶¹ Konjunkturinstitutet, Metodbok för Konjunkturbarometern.
<http://www.konj.se/download/18.673cf6f7148e0ced3ad1bd/Metodbok-konjunkturbarometern.pdf>.



Figur 3.10: Anbudspriser, förväntningar och utfall 2000-2014, månadsindelning. Netttotal. SNI: 42 Anläggning.
Källa: Konjunkturinstitutet.

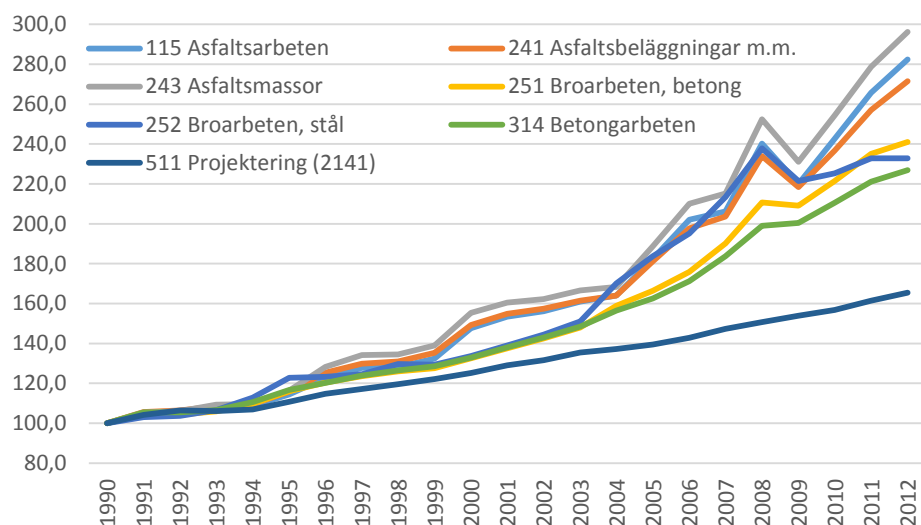
Ytterligare en faktor som mäts av Konjunkturinstitutet är förväntningarna på och utfallet av anbudspriserna för byggande. Dessa har, precis som byggandet, följts åt väl. Förväntningarna har ofta varit något högre än vad utfallet kunnat matcha, men på det stora hela syns få trendskillnader. Anbudspriserna har även följt den generella ekonomiska utvecklingen på ett tydligt sätt. Priserna var anmärkningsvärt höga mellan 2006 och 2008, för att sedan sjunka kraftigt i samband med finanskrisen. Därefter syntes en viss återhämtning, som dock bromsats upp under senare år då ekonomin inte återhämtat sig i den takt som många förväntat sig (Figur 3.10). Precis som för byggandet bör dessa resultat tolkas med försiktighet.

Insatsfaktorer

Priser på insatsvaror är en viktig aspekt för anläggningsbranschen och dess aktörer. Om priserna på insatsvaror stiger blir det svårare för företagen att pressa priserna i sina anbud.⁶² Utvecklingen av dessa priser mäts av SCB som tillsammans med Sveriges Byggindustrier presenterar dessa i ett index som kallas Entreprenadindex.⁶³ Prisutvecklingen för olika insatsfaktorer som går att koppla till anläggningsbranschen har varit kraftig, speciellt under det senaste decenniet. Inledningsvis presenteras ett antal insatsfaktorer med bäring på vägbyggen (Figur 3.11).

⁶² Det förekommer att ersättningen till företagen justeras beroende på prisutvecklingen, varvid prisutvecklingen på insatsvarorna inte får samma betydelse.

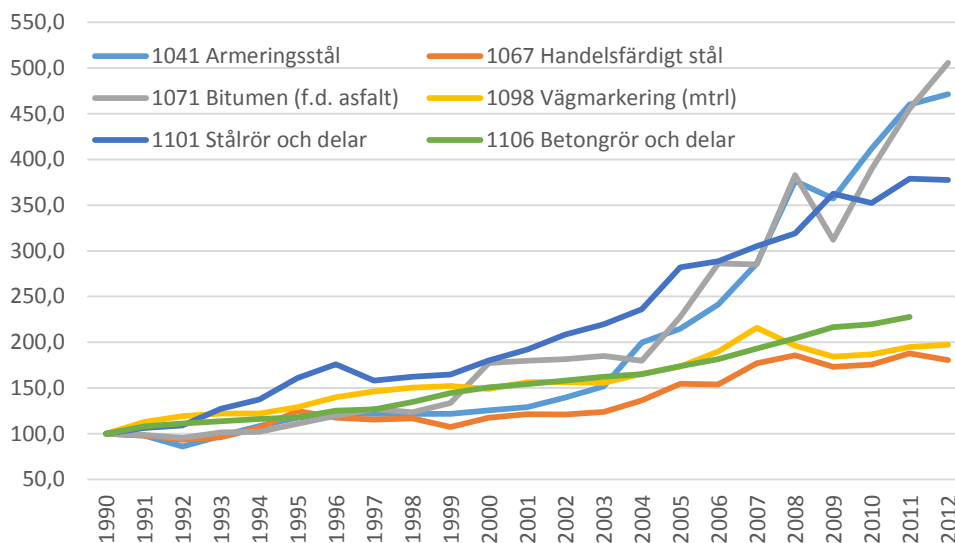
⁶³ Tidigare hette detta index E84 och hade 1984 som basår. 2011 uppdaterades detta index, fick namnet Entreprenadindex och 2011 blev nytt basår. Även vissa namn och nummer på enskilda varor ändrades. Namn och nummer i figurerna i detta avsnitt bygger på kategorisering enligt E84. För omräkningstal och förändrade namn och nummer, se Byggindex (1-2012) Omräkningstal för Entreprenadindex E84. <http://www.byggindex.scb.se/tillampning/Omrakningstal.pdf>.



Figur 3.11: Kostnadsutveckling insatsfaktorer vägbygge, huvudgrupper, 1990-2012. Basår=1990.
Källa: SCB E84/Entreprenadindex.

Som framgår av Figur 3.11 har priserna under undersökningsperioden stigit märkbart inom några av huvudgrupperna. Bortsett från projektering har samtliga övriga insatsfaktorer minst fördubblats i pris. Dessa prisökningar drivs i hög utsträckning av prisutvecklingen för grundläggande insatsfaktorer, vilka presenteras närmare framöver. Arbetena med asfalt i olika former är de som stigit kraftigast bland dessa insatsfaktorer. En förklaring till detta är prisutvecklingen på asfalt, som i sin tur i hög utsträckning berott på höga oljepriser.

Priserna för projektering av anläggningsprojekt har varit uppseendeväckande svaga, speciellt i jämförelse med andra insatsfaktorer. Detta lyfts även upp som ett problem av Svenska Teknik och Designföretagen, som menar att prispresen gör att innovation och nytänkande hämmas. En anledning till detta är att företagen behöver använda mer junior personal och personal från andra länder för att ha chans att prismässigt konkurrera och vinna upphandlingar som i hög utsträckning avgörs genom att budet med lägst pris antas (se vidare avsnitt 5.1 Teknikkonsulter).

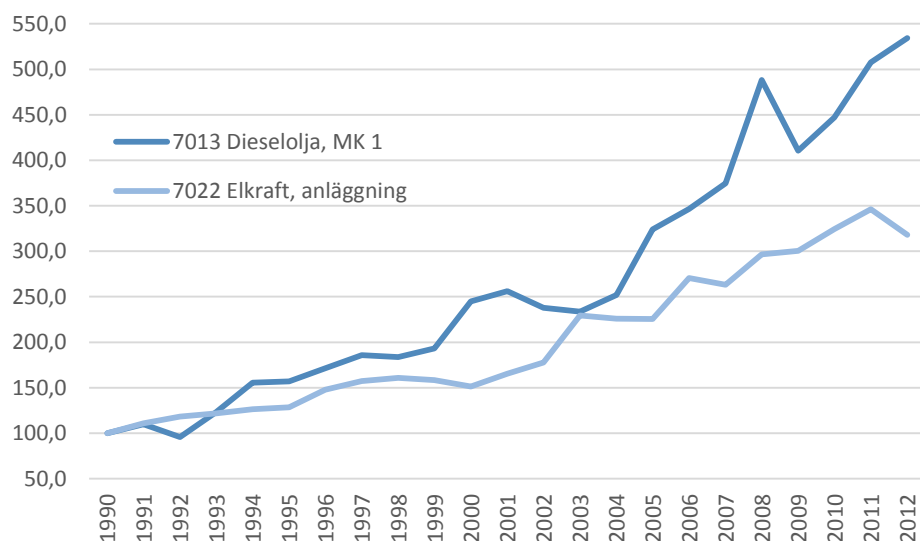


Figur 3.12: Kostnadsutveckling insatsfaktorer material, basgrupper, 1990-2012. Basår 1990=100.
Källa: SCB E84/Entreprenadindex.

Under den studerade perioden har priserna på insatsmaterial ökat kraftigt. Detta gäller särskilt för armeringsstål, bitumen samt stålrör, samtliga viktiga vid anläggningsarbeten. Ökningen har varit särskilt kraftig sedan år 2004. En viss tillbakagång kunde noteras mellan 2008 och 2009, sannolikt som en följd av finanskrisen. Särskilt tydlig var minskningen vad gäller pris på bitumen, vilket kan härledas till råoljepriset som under samma period också sjönk kraftigt.⁶⁴ Återhämtningen har dock gått snabbt och priserna låg 2012 högre än innan finanskrisen (Figur 3.12).

Av råoljeprisets utveckling följer också kostnadsutvecklingen för energi. Anläggningsbranschen är en bransch med hög energiåtgång då en stor del av jobben utförs med olika typer av maskiner och fordon. Även elektricitet kan behöva produceras i anslutning till arbetsplatsen genom exempelvis bensindrivna aggregat. Prisutvecklingen för energi får därför stor påverkan på de totala kostnaderna och prisutvecklingen.

⁶⁴ 2008 var genomsnittspriset för råolja \$ 94,45 per fat. 2009 var priset \$ 61,06. Källa: Organization of the Petroleum Exporting Countries, hämtat 2015-01-13. http://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/40.htm.



Figur 3.13: Kostnadsutveckling insatsfaktorer kraft och bränsle, basgrupper, 1990-2012. Basår 1990=100.
Källa: SCB E84/Entreprenadindex.

Precis som för övriga insatsfaktorer har priserna för kraft och bränsle stigit, och det rejält under de studerade åren. Efter pristappet i samband med att oljepriset sjönk mellan 2008 och 2009 nådde priset på dieselolja en nivå som var ungefär fyra gånger så högt som 1990 (Figur 3.13). Denna ökning gjorde det än viktigare för företagen inom anläggningsbranschen att minska behovet av transporter och optimera användningen av maskinerna.

Hur den senaste tidens prisfall på olja kommer att påverka anläggningsbranschen är ännu för tidigt att svara på. Det finns olika bedömningar där vissa menar att priserna kommer att vara låga under en lång tid framöver, medan andra hävdar att det rör sig om en tillfällig tillbakagång liknande den som inträffade mellan 2008 och 2009 (Figur 3.13).

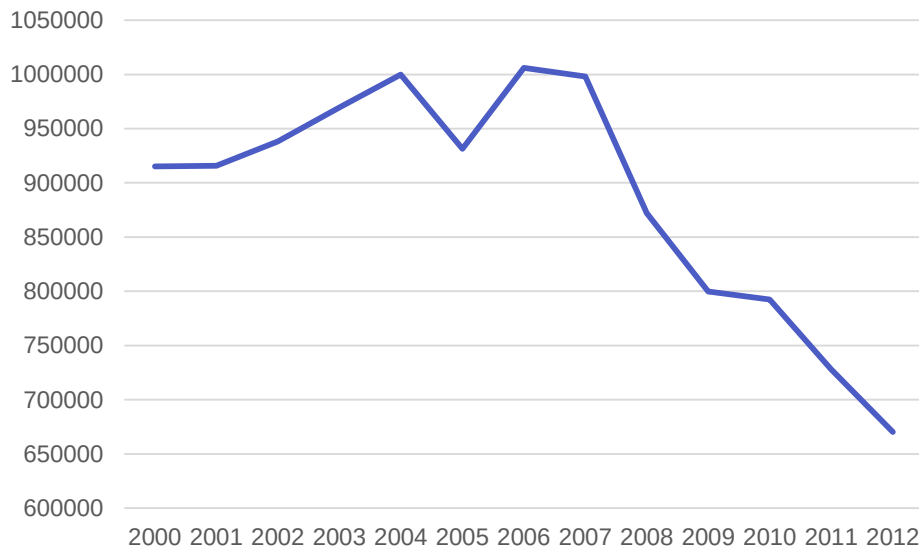
Sammantaget kan sägas att utvecklingen under ett antal år pekat på högre kostnader för insatsvaror inom anläggningsbranschen och att denna utveckling varit extra kraftig från år 2004 och framåt. En viss tillbakagång kunde noteras till följd av finanskrisen 2008, men återhämtningen från den nedgången gick fort. Kostnadsökningarna inom detta område har varit betydande jämfört med den generella prisutvecklingen under samma tidsperiod.

3.3 Produktivitet

Anläggningsbranschen har länge uppfattats som en bransch som inte uppnår den produktivtetsutveckling som beställare bör kunna förvänta sig. Detta har lett till att det genom åren drivits ett antal olika arbeten med syftet att finna vägar för att kunna uppnå bättre produktivitet.⁶⁵ Som nämnts i inledningen (avsnitt 1.2) är det relativt enkelt att definiera produktivitet men desto svårare att mäta detsamma. Ett värde som ofta används som utgångspunkt för mätning av produktivitet är förädlingsvärdet. Förädlingsvärdet är det värde som ett företag genom sin verksamhet tillförs efter att produktionskostnader räknats bort.

⁶⁵ Bland annat av Produktivitetskommittén (SOU 2012:39), Statskontoret (2010:19) och Riksrevisionen (2012:14).

Produktivitet kan mätas genom att sätta förädlingsvärdet i relation till andra värden. Inledningsvis presenteras här förädlingsvärdets utveckling per anställd inom bygg- och anläggningsbranschen sedan millennieskiftet.



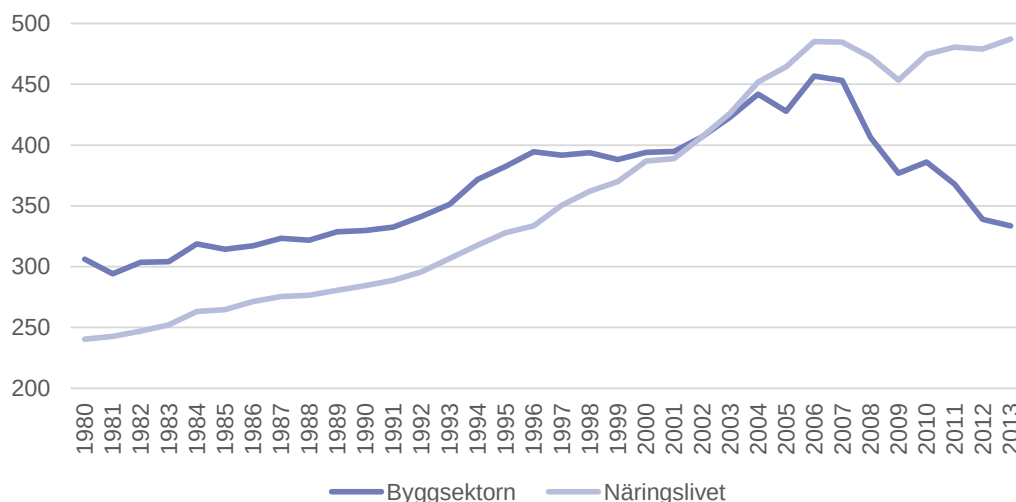
Figur 3.14: Förädlingsvärde (SEK) per anställd inom bygg- och anläggningsbranschen 2000-2012. SNI 2007: F Byggverksamhet. Fasta priser i 2013 års prisnivå.

Källa: SCB Företagens ekonomi och Konjunkturinstitutet, egen bearbetning.

Förädlingsvärdet per anställd beskriver hur mycket varje medarbetare tillför företaget i förhållande till verksamhetens kostnader. Det ger däremot ingen indikation på lönsamhet. Som framgår har förädlingsvärdet per anställd sjunkit under senare tid (Figur 3.14). Detta beror på att företagens förädlingsvärde sjunkit samtidigt som antalet anställda inom branschen ökat. Här ska man vara medveten om att antalet tillsvidareanställda inom bygg- och anläggningsbranschen ökat till följd av fackliga krav (se vidare avsnitt 4.1). Hade detta skett samtidigt som förädlingsvärdena legat stilla hade produktiviteten uppvisat en negativ utveckling enbart på grund av det. Fallet här är att förädlingsvärdet i sig har sjunkit sedan 2007, vilket i kombination med fler anställda bidragit till en fallande produktivitet.

Alla typer av verksamheter har inte samma möjlighet att nå höga produktivitetstal. Traditionellt brukar till exempel tillverkningsindustrin ha höga förädlingsstal per anställd medan mer serviceinriktade yrken tenderar att lägga motsvarigheter. Utan att gå in djupare på vad som kan ligga bakom detta bör det påtalas att branschernas funktionssätt kan spela stor roll när man använder detta mått. Bygg- och anläggningsbranschen är i hög grad beroende av att ha människor i verksamheten. Det är även besvärligt att standardisera olika delar av byggprocessen då varje projekt har unika förutsättningar. Det man inom branschen har arbetat med är att försöka standardisera olika komponenter för att kunna köpa in stora kvantiteter och inte behöva anpassa delar till varje enskilt projekt.

En annan effekt av att mäta förädlingsvärdet per anställd är att måttet inte enbart påverkas av produktivetsförbättringar. Om ett företag exempelvis tar ut ett högre pris för en vara eller tjänst samtidigt som kostnaderna för tillverkning eller personal inte stiger, till exempel till följd av minskad konkurrens, stiger förädlingsvärdet per anställd.



Figur 3.15: Förädlingsvärde (SEK) per arbetad timme 1980-2013. SNI 2007: F Byggverksamhet samt totalt för Näringslivet. Fasta priser i 2013 års prisnivå.

Källa: Konjunkturinstitutet, egen bearbetning.

I Figur 3.15 presenteras förädlingsvärdet per arbetad timme inom bygg- och anläggningsbranschen samt inom näringslivet som helhet samt utvecklingen sedan 1980. Under många år var produktiviteten inom byggsektorn högre än inom näringslivet som helhet. Ett första trenderbrott inträffade i mitten av 90-talet då produktiviteten inom byggsektorn planade ut samtidigt som övriga näringslivets produktivitet fortsatte att förbättras. De följande åren förbättrades byggsektorns produktivitet, men produktiviteten i resterande näringslivet var kraftigare, vilket ledde till att näringslivets produktivitet gick om byggsektorns vid ingången av 00-talet. Sedan finanskrisen 2008 har produktiviteten inte utvecklats väl varken i byggsektorn eller i näringslivet som helhet, men medan näringslivet mest stannat upp så har produktiviteten i byggsektorn sjunkit. Faktum är att produktiviteten sjunkit så mycket att nivåerna börjar närma sig de som var rådande i början av 80-talet (Figur 3.15).

I sin roll som den enskilt viktigaste beställaren av infrastrukturinvesteringar påverkar Trafikverket i hög utsträckning möjligheterna för anläggningsbranschen att kunna arbeta med produktivitetshöjande åtgärder. Genom samarbeten med branschen, exempelvis inom ramen för Nationellt anläggningsforum, arbetar man för att främja såväl produktivitet som innovation.⁶⁶ Det Trafikverket kan göra är framför allt att anpassa sina upphandlingar av projekt så att de främjar nytänkande och effektivt resursutnyttjande. En del i detta är att Trafikverket har som mål att öka antalet totalentreprenader, där utföraren får stora möjligheter att själv besluta om utformning och tillvägagångssätt vid byggande av en anläggning. En annan del i Trafikverkets arbete är att planera så att närliggande byggarbeten kan utföras nära varandra i tid. Då kan utförarna dra nytta av lägre priser tack vare större enskilda inköp, bättre utnyttjande av maskiner och personal med mera.⁶⁷

⁶⁶ Nationellt anläggningsforum är en samarbetsplattform mellan Trafikverket, Sveriges Byggindustrier samt Svenska Teknik & Designföretagen. Trafikverket, hämtat 2015-02-02. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Branschsamarbete/Trafikverkets-samarbete-med-branschorganisationer/Nationellt-anlaggningsforum/>.

⁶⁷ Trafikverket (2014) Årsredovisning 2013.

4 Personal och säkerhet

Efter att i tidigare kapitel främst fokuserat på strukturella och ekonomiska faktorer inom anläggningsbranschen vänds här blickarna mot de anställda som arbetar med att bygga och underhålla infrastrukturen och övriga anläggningar. För att få en heltäckande bild av hur en bransch fungerar är det viktigt att inte glömma bort de människor som utför själva arbetet och hur de påverkas av ambitioner kring ökad produktivitet och innovation. I detta avsnitt ges en bild av arbetslöshet och anställningstrygghet, lönesituationen, säkerheten vid arbetsplatserna med mera.

Påståendena om dumpade löner och otrygga anställningar som nämns i anslutning till bygg- och anläggningsbranschen går det inte att urskilja i statistiken. Sannolikt beror det på att statistiken som presenteras inte fångar upp de som drabbas av detta, till exempel människor som är anställda av utländska företag och personer som arbetar åt bemanningsföretag. Arbetslösheten i branschen har de senaste åren sjunkit och löneutvecklingen har varit relativt god. Anläggningsbranschen visar upp stora säsongsvariationer vad gäller arbetslöshet, vilket beror på att många anläggningsarbeten kräver barmark, så behovet av arbetskraft sjunker under vintermånaderna.

Efter att ha stigit under många år har antalet sökande till gymnasiets bygg- och anläggningsprogram sjunkit de senaste åren. En förklaringsfaktor till detta kan vara att programmet inte längre med automatik ger högskolebehörighet, något som kan skrämma bort elever som inte vet om de vill studera vidare senare i livet.

Trots viss utveckling är anläggningsbranschen mansdominerad. Detta har bidragit till en machokultur som riskerar att avskräcka de få kvinnor som söker sig till branschen från att stanna kvar. Företagen har inlett ett arbete för att komma tillrätta med den här problematiken och organisationen Byggcheferna driver på för att uppnå förbättringar på detta område.

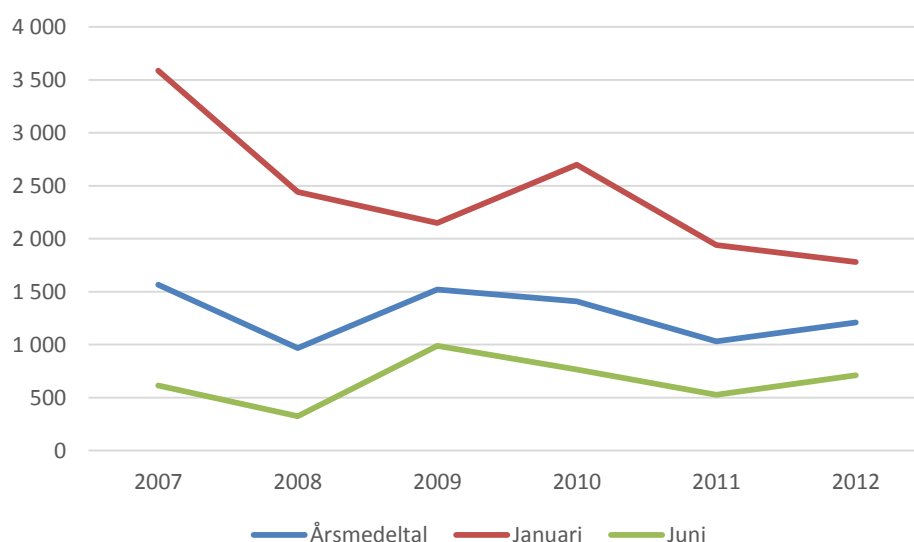
På senare tid har det presenterats rapporter om säkerhet vid såväl vägarbeten som vid arbete i spårmiljö. Vid vägarbeten är det oskyddade trafikanter som är inblandade i de flesta olyckorna. I spårmiljö finns inte så detaljerad statistik, och de siffror som finns tyder mest på att benägenheten att rapportera in avvikelser förbättrats, vilket i sig är positivt. Trafikverket, Sveriges Byggindustrier och Svenska Teknik- och Designföretagen har tillsammans tagit fram en plan och vision om att det inte ska inträffa några allvarliga arbetsolyckor inom anläggningsbranschen. Denna innehåller ett antal punkter som organisationerna nu ska ta sig an och arbeta med.

4.1 Personalutveckling

Arbetslöshet och anställningstrygghet

Anläggningsarbeten är som nämnts till viss del styrda av yttre faktorer såsom väder- och klimatförutsättningar. Många arbeten, till exempel asfaltsbeläggning, måste utföras den tid på året då det råder barmark. Detta gör att behovet av arbetskraft varierar under året. Vissa arbetsgrupper, till exempel vissa maskinförare, kan i många fall finna olika arbetsuppgifter vid

olika tidpunkter. Arbeten som snöröjning kräver arbetsinsatser under vinterperioden, medan schaktning av jord genomförs under sommarperioden. Andra kan dock ha svårare att finna arbeten under den lågintensiva delen av året. Detta märks i arbetslöshetsstatistiken som uppvisar stora variationer i antalet arbetslösa inom anläggningsbranschen beroende på undersökningsmånad (Figur 4.1). Arbetslösheten är som högst mellan december och februari. Som lägst är den mellan maj och oktober. Antalet arbetslösa presenteras här dels i årsmedeltal, men också för en månad med i regel hög arbetslöshet och en med låg arbetslöshet. Siffrorna baseras på antalet öppet arbetslösa och baseras på två koder⁶⁸ inom Standard för Svensk Yrkesklassificering (SSYK), som är ett system för gruppering av individers yrken.⁶⁹



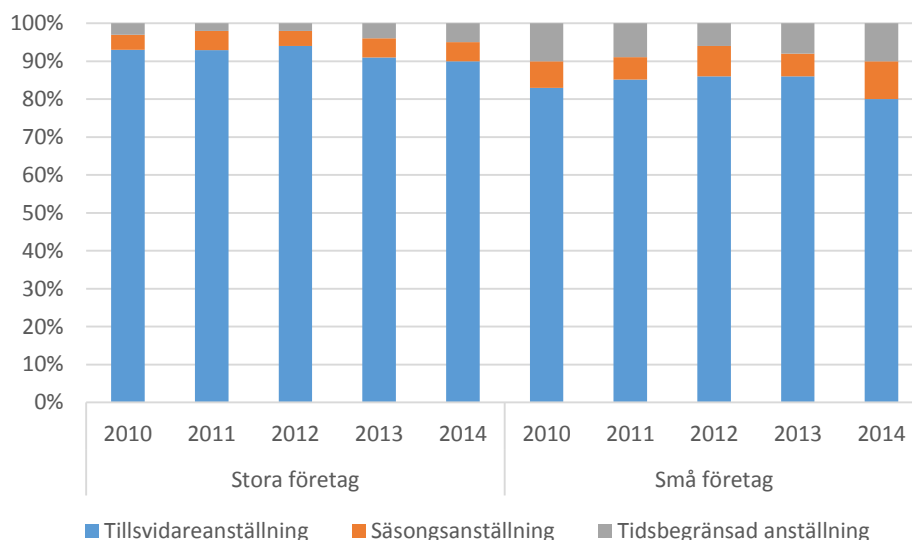
Figur 4.1: Antal öppet arbetslösa inom anläggningsbranschen 2007-2012. SSYK 96: kod 7124 Anläggningsarbetare m.fl. och 8332 maskinförare anläggning m.fl.
Källa: Arbetsförmedlingen, egen bearbetning.

Figur 4.1 visar dels hur arbetslösheten bland anläggningsarbetare förändrats under de senaste åren i antal arbetslösa, dels de skillnader som föreligger i arbetslöshet under olika perioder av året, här presenterat via arbetslöshetstal för januari och juli. Skillnaderna mellan månaderna är iögonfallande och årligen återkommande, även om variationerna vissa år inte är lika kraftiga som andra. På det generella planet så tycks det som att arbetslösheten inom anläggningsbranschen legat relativt stabilt under de senaste åren med endast mindre förändringar. I kombination med de öknings av antalet anställda inom anläggningsbranschen som presenterades i Figur 3.2 indikerar dessa siffror att den samlade arbetskraften verksam inom anläggningsbranschen växt.

⁶⁸ SSYK 96: Kod 7124 = anläggningsarbetare mfl. 8332 = maskinförare anläggning m.fl. För fullständiga definitioner se www.scb.se/ssyk.

⁶⁹ SSYK uppdaterades nyligen från den tidigare SSYK 96-versionen till den nuvarande SSYK 2012-versionen. Siffrorna i Figur 4.1 bygger endast på uppgifter från SSYK 96, då indelningen enligt SSYK 2012 endast använts från och med 2013 och inte är helt jämförbar med den tidigare indelningen. Källa: SCB, hämtat 2015-01-13. http://www.scb.se/sv/_Dokumentation/Klassifikation-och-standarder/Standard-for-svensk-yrkesklassificering-SSYK/.

I en bransch som till stor del bygger på projekt som vinnas via upphandlingar och där delar av arbetet endast kan utföras under vissa perioder av året varierar behovet av arbetskraft för företagen inom branschen. Detta kan i sin tur påverka vilken typ av anställningar som är vanligast förekommande. Siffror från SEKO visar vilken typ av anställning som är vanligast förekommande bland deras medlemmar inom området väg- och ban (**Fel! Hittar inte referenskälla.**). Siffrorna bygger på uppgifter i en medlemsenkät.⁷⁰



Figur 4.2: Anställningsform bland SEKO-medlemmar inom anläggningsbranschen, 2010-2014. Uppdelat på stora och små företag.⁷¹
Källa: SEKO Väg & Ban-Statistik Sammanställning 2014-12-01.

En stor majoritet av de som är medlemmar i SEKO väg och ban är tillsvidareanställda. Variationen från år till år är liten och andelen tillsvidareanställda pendlar mellan 89 och 91 procent. Ungefär var 20:e medlem, det vill säga fem procent, är säsongsanställda och ungefär lika många har någon annan form av visstidsanställning (Figur 4.2). Sannolikt ges dock inte hela bilden av dessa siffror. Precis som inom andra branscher finns det anställda som inte är med i facket och därför inte ges möjlighet att besvara den enkät som siffrorna bygger på. Det är dessutom vanligare att personer utan fast anställning står utanför facket. En ytterligare invändning är att anläggningsföretag har möjlighet att hyra in arbetskraft via bemanningsföretag. Detta sammantaget gör det sannolikt att så många som ungefär 90 procent av anläggningsarbetarna skulle vara tillsvidareanställda är en överskattning av det verkliga antalet.

Uppdelningen i små och stora företag görs eftersom dessa verkar under något olika förutsättningar och med olika typer av projekt. Skillnaderna vad gäller anställningsform är inte alltför stora, men de stora företagen har en högre andel tillsvidareanställningar än de små företagen (Figur 4.2). De stora aktörerna kan lättare få en jämnhet i antalet projekt och

⁷⁰ SEKO Medlemsenkät 2013-09. Avser medlemmar verksamma inom väg- och banavtalet, maskinföraravtalet samt järnvägsinfrastrukturavtalet. <http://www.seko.se/Global/PDF'er/Avtal%202013%20PDF-er/Vag%20och%20ban/Enkat%20Medl%20info%202013-09.pdf>.

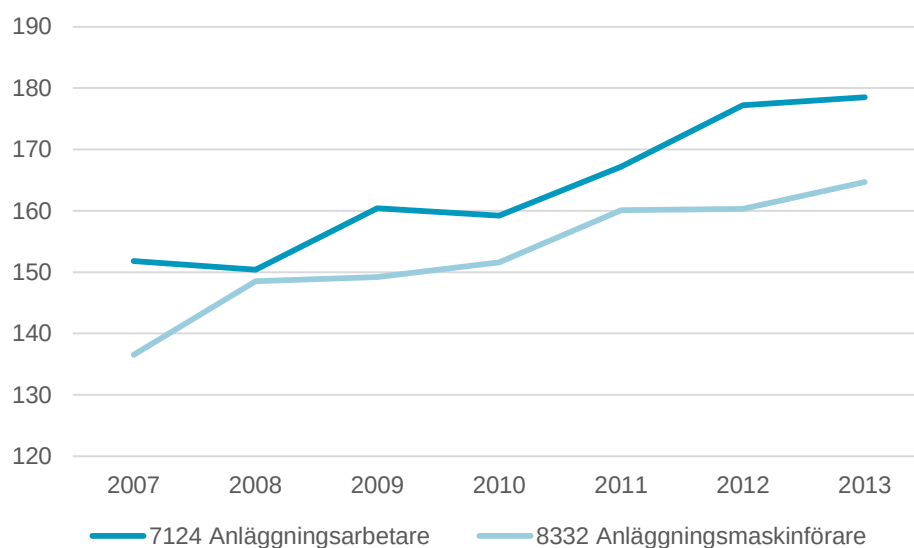
⁷¹ Till stora företag räknas här NCC (Road + Construction), Skanska (Sverige + Asphalt och Betong), PEAB (AB + Asphalt), Svevia, Infranord, Balfour Beatty, Structon Rail, Oden samt Frijö.

behovet av arbetskraft kan hållas uppe genom en mer stabil efterfrågan. Vid arbetstoppar kan man komplettera denna personalstyrka med antingen tillfälliga anställningar eller med personal från bemanningsföretag. Eftersom man i regel har verksamhet i olika delar av landet är det i viss mån möjligt att flytta arbetskraften från ett område till ett annat.⁷² De mindre företagen kan vara mer känsliga för enskilda projekt och är därför mer beroende av att inte låsa upp en alltför stor personalstyrka som riskerar att bli övertalig då en arbetstopp planar ut.

Löneutveckling

Lönerna inom en bransch har påverkan på flera sätt. En generellt hög lönenivå innebär större kostnader för företagen än i branscher där lönerna är lägre. Lönen kan även ha påverkan för hur attraktiv en bransch är för människor att söka sig till. Höga löner kan i viss mån kompensera för exempelvis tunga, slitsamma eller monotona arbetsuppgifter. I andra fall avspeglar höga löner en hög kompetensnivå och kvalificerade arbetsuppgifter inom verksamheten.

Många som arbetar i anläggningsbranschen har maximalt gymnasieutbildning. Dessa utgör ungefär 95 procent av de anställda bland anläggningsarbetare och anläggningsmaskinförare.⁷³ Detta, i kombination med dessa yrkens mest förekommande sysslor, gör det mest intressanta att studera timlöner bland de som i statistiken klassas som arbetare (Figur 4.3).



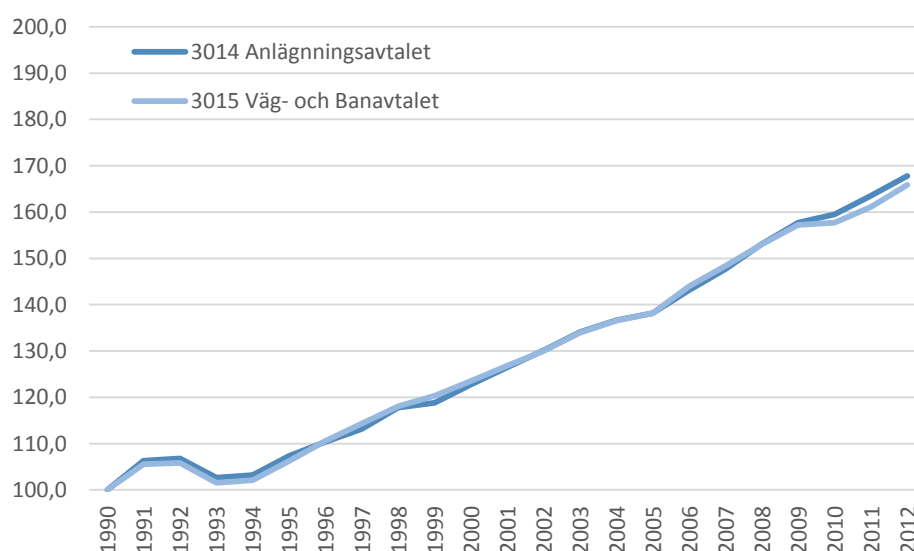
Figur 4.3: Timlöner (SEK) för arbetare inom anläggningsbranschen 2007-2013. Löpande priser. SSYK 96. Källa: SCB.

⁷² Detta gäller främst specialister, då kostnader för traktamenten och resor snabbt kan bli kännbara.

⁷³ Avser personer som arbetar inom SSYK-grupperna 7124 anläggningsarbetare och 8332 anläggningsmaskinförare. Källa: SCB Yrkesregistret, hämtat 2014-01-13.

http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM0208__AM0208E/Yreg34/table/tableViewLayout1/?rxid=7c6d6d97-0da8-405e-8260-bf60c7454aea.

Uppgifter om löner på detaljerad nivå finns inte tillgängliga tidigare än 2007, vilket gör det något svårt att uttala sig om den historiska löneutvecklingen inom anläggningsbranschen. Lönerna har under den studerade perioden stigit med knappt 2,5 procent per år för anläggningsarbetare och drygt samma siffra för anläggningsmaskinförare (Figur 4.3). Det är ingen anmärkningsvärt hög ökning, men inte heller förvånansvärt låg med tanke på att ekonomin under perioden varit svag. Jämfört med ett par andra yrken där utbildningsnivån ungefär motsvarar den bland anläggningsarbetarna har löneutvecklingen under samma tidperiod varit något lägre.⁷⁴ Den totala ökningen under tidsperioden har för dessa jämförelseyrken varit drygt 15 procent, jämfört med ungefär 20 procent bland såväl anläggningsarbetare som anläggningsmaskinförare.

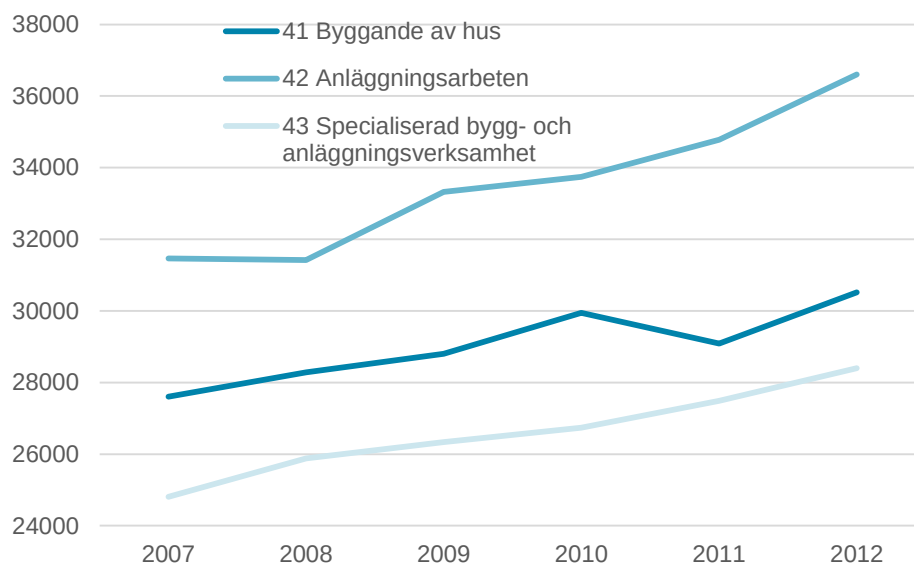


Figur 4.4: Kostnadsutveckling insatsfaktorer arbetskraft, basgrupper, 1990-2012. Anläggningsavtalet samt Väg- och banavtalet. Årsmedelvärden.
Källa: SCB E84/Entreprenadindex.

Utvecklingen för de vanligaste kollektivavtalen inom anläggningsbranschen har varit väldigt jämn och nästan alltid ökande. Den enda nedgången som går att se är den som inträffade i början av 90-talet. Även en viss bromsning kan ses för väg- och banavtalet mellan 2009 och 2010, vilket skapade ett avstånd som ännu inte tagits ikapp helt och hållet (Figur 4.4). Båda dessa avvikelser från den generella utvecklingen kan kopplas till den ekonomiska utvecklingen vid båda dessa perioder.

Ytterligare en faktor som kan mätas för att få en bild av lönerna inom anläggningsbranschen är att studera företagens lönekostnader. Denna statistik bygger på vilken bransch företaget är verksamt i, vilket gör att siffrorna inte är jämförbara med de som beskriver timlön för anläggningsarbetare enligt SSYK (Figur 4.3). För att jämföra lönekostnadsutvecklingen i de närbesläktade, och delvis överlappande, branscherna presenteras uppgifter för såväl anläggningsföretag som för byggföretag och för de specialiserade bygg- och anläggningsföretagen (Figur 4.5).

⁷⁴ Jämförda yrken (med SSYK 96-kod): 7123 Byggnadsträarbetare, inredningssnickare m.fl. samt 7136 Installationselektriker. Bland samtliga dominerar arbetskraft med gymnasiekompetens. Källa: SCB.



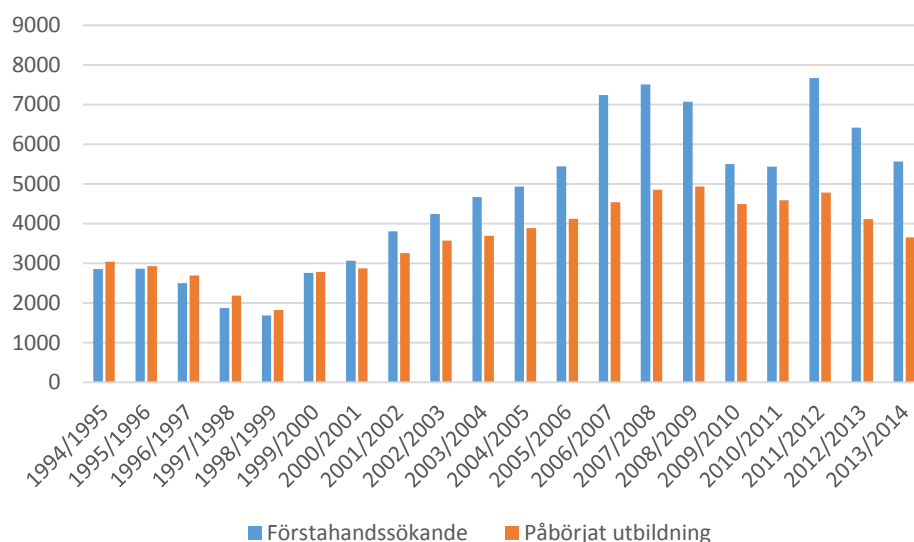
Figur 4.5: Månadslönekostnad per anställd 2007-2012. SNI 2007: 41 Byggande av hus, 42 Anläggningsarbeten och 43 Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet. Löpande priser.
Källa: SCB Företagens ekonomi.

I Figur 4.5 ges en bild av lönekostnaden per anställd och månad. Uppgifterna om antal anställda bygger på uppgifter som presenterades i Figur 3.2. Månadslönekostnaden, exklusive skatt och sociala avgifter, per anställd bland anläggningsföretagen har under perioden 2007 till 2012 ökat från knappt 31 500 kronor till drygt 36 500 kronor, alltså en ökning på drygt 5 000 kronor (16 procent) mätt i löpande priser. Bland byggföretagen har motsvarande siffra varit knappt 3 000 kronor (11 procent) och bland de specialiserade bygg- och anläggningsföretagen ungefär 3 500 kronor (14 procent). Dessa siffror ska tolkas med försiktighet då det utifrån denna klassificeringsnivå (tvåsiffrig SNI) inte går att göra någon tydlig avgränsning av de anställdas arbetsuppgifter. Extremvärden för vissa anställda (chefer, högutbildade) riskerar att påverka genomsnittet i så stor omfattning att det ger en missvisande bild. Den generella utvecklingen tycks dock gå i ungefär samma riktning som den som presenterats tidigare (jmf. Figur 4.3 och Figur 4.4). Anläggningsbranschenens höga löner i jämförelse med närbesläktade branscher kan ha flera orsaker. En sådan kan vara att det råder brist på arbetskraft med anläggningskompetens, något som skapar en bra förhandlingssituation för anställda och fackförbund och kan leda till högre löner.

Man bör vara medveten om att denna statistik inte ger en fullständig bild av lönerna inom anläggningsbranschen. De anställda som är bosatta i Sverige och arbetar under svenska kollektivavtal och löner har haft en god utveckling. Andelen inhyrd och utländsk arbetskraft i Sverige har under ett antal år ökat och kunskapen om deras löner och arbetsförhållanden är begränsad. Det råder ingen tvekan om att utländska arbetare i regel arbetar för lägre löner än svenska, men exakt hur mycket mindre går inte att säga.

Framtida arbetskraftstillgång

Bygg- och anläggningsbranschen står inför stora pensionsavgångar och en viktig uppgift framöver är den framtida kompetensförsörjningen. Det kommer finnas behov av såväl personal med forskar- och högskoleutbildning, exempelvis ingenjörer, som arbetskraft med anläggningskompetens på såväl gymnasienivå.⁷⁵ Ett sätt att studera den framtida tillgången på kompetens är att undersöka återväxten inom bygg- och anläggningsutbildningar bland ungdomar och studenter på gymnasial nivå (Figur 4.6).



Figur 4.6: Förstahandssökande och antagna till gymnasiets bygg- och anläggningsprogram (före 2011/12 byggprogram) 1994/95-2013/14.
Källa: Skolverket.

Byggprogrammet var under 90-talet inte särskilt populärt och antalet sökande var begränsat. Bottenåret var terminsstarten 1998/1999 då inte ens 2000 elever påbörjade utbildningen på programmet. Efter det märktes dock en ökning som höll i sig under tio års tid som innebar att antalet elever som påbörjade denna utbildning ökade med ungefär 170 procent. En del av denna utveckling kan dock tillskrivas ovanligt stora barnkullar under dessa år.⁷⁶ De som föddes mellan 1990 och 1992 påbörjade i regel gymnasiestudier vid topparna 2006/2007-2008/2009. Inför terminen 2011/2012 ändrades namnet på byggprogrammet till bygg- och anläggningsprogrammet. Detta gjordes i samband med den stora gymnasiereform som fick genomslag detta år. En annan effekt av denna reform var att byggprogrammet inte längre med automatik ger högskolebehörighet. Detta är något som anses ha varit bidragande till att antalet sökande och antalet som påbörjat sin utbildning inom detta program minskat de sista åren (Figur 4.6).

De som går bygg- och anläggningsprogrammet har goda möjligheter att få jobb efter gymnasiestudierna. Av de elever som avslutade sin utbildning läsåret 2008/09 så var 41 procent av kvinnorna och 66 procent av männen etablerade på arbetsmarknaden tre år efter

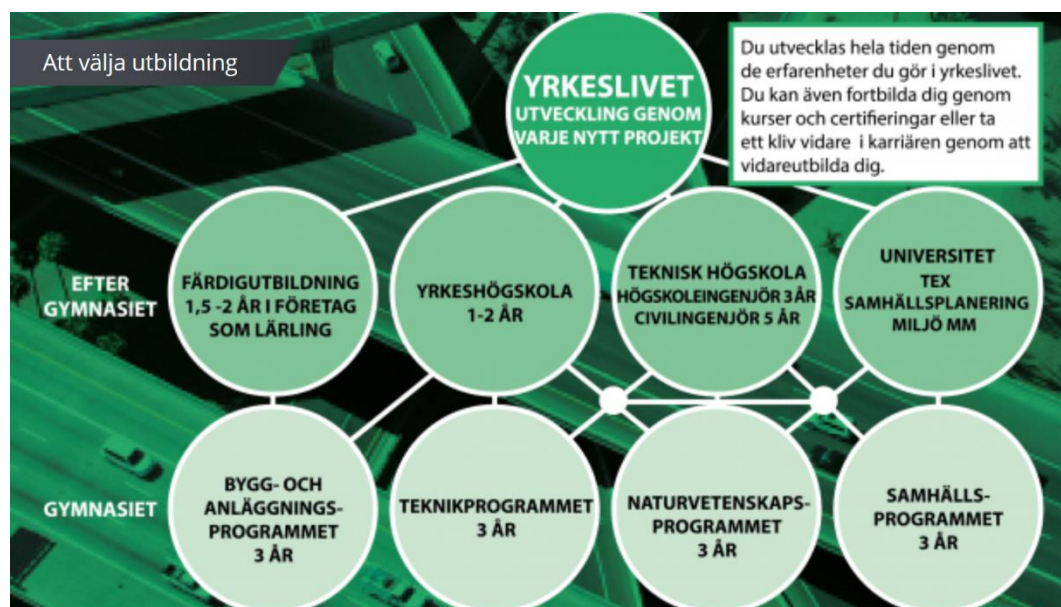
⁷⁵ Kompetensförsörjning inom anläggningsbranschen, hämtat 2014-12-08. www.kianatverket.se.

⁷⁶ SCB Befolkningsstatistik. 1990-1992 föddes över 120 000 barn per år.

studenten. Bortsett från de som gått vidare till högskolestudier så var motsvarande siffror 49 respektive 69 procent.⁷⁷ Dessa siffror är höga i jämförelse med de flesta andra gymnasieprogram. Man ska dock ha i åtanke att vissa gymnasieprogram oftast leder till vidare studier.

En ytterligare indikator på hur den framtida arbetskraftstillgången kan komma att se ut är att studera hur många inom bygg- och anläggningsprogrammet som valt någon typ av anläggningsinriktning. I årskurs 3 var det 2013, det vill säga första året sedan programmet gjordes om, 15 procent av eleverna som valt någon av anläggningsinriktningarna. Dessa fördelade sig som 9 procent på anläggningsfordon och 6 procent på mark och anläggning.⁷⁸ Det betyder i reella tal att drygt 500 elever riktat in sig på anläggningsverksamheter.

Inom bygg- och anläggningsbranschen finns det också anställda som utbildat sig vidare efter gymnasiet. Det rör sig ofta om civil- och högskoleingenjörer som fördjupat sig i någon form av byggrelaterad inriktning. Det kan exempelvis röra sig om samhällsbyggnad eller väg- och vattenbyggnadsteknik. Nätverket Kompetensförsörjning i anläggningsbranschen (KIA) presenterar en schematisk skiss över olika utbildningsvägar som kan leda till ett arbete inom anläggningsbranschen (Figur 4.7).

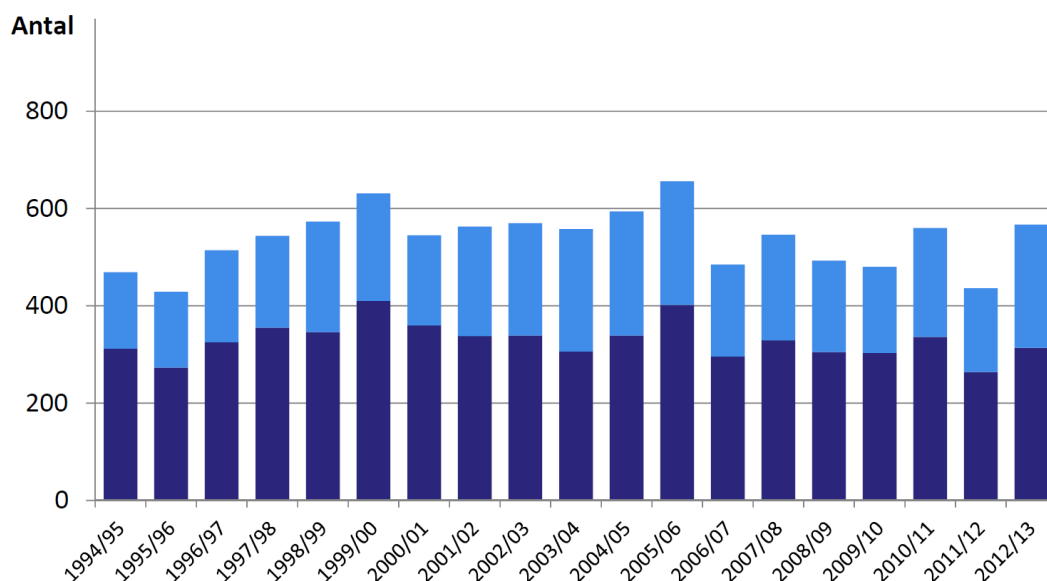


Figur 4.7: Utbildningsvägar inom anläggningsbranschen.
Bildkälla: Nätverket Kompetensförsörjning inom anläggningsbranschen (KIA).

Som framgår av denna skiss finns det många utbildningar som kan leda till ett arbete inom anläggningsbranschen, också vid högskola och universitet, men de kan också leda till helt andra inriktningar (Figur 4.7). Detta gör det svårt att bedöma hur kompetensförsörjningen på högskolenivå kan se ut i framtiden. För att ge en indikation presenteras antalet civilingenjörer som examinerats under ett antal år som valt att inrikta sig inom samhällsbyggnad och byggnadsteknik (Figur 4.8).

⁷⁷ SCB Tema Utbildning Rapport 2015:1 Etablering på arbetsmarknaden tre år efter gymnasieskolan.

⁷⁸ Skolverket, Programblad Bygg- och anläggningsprogrammet 2013, hämtat 2014-12-22.
<http://skolnet.skolverket.se/polopoly/programblad/2013/yp/byggochanlaggning.pdf>.



Figur 4.8: Examinerade civilingenjörer inom samhällsbyggnad och byggt teknik 1994/95-2012/13. Män (mörkblå stapel) och kvinnor (ljusblå stapel).
Källa: Sveriges Byggindustrier.

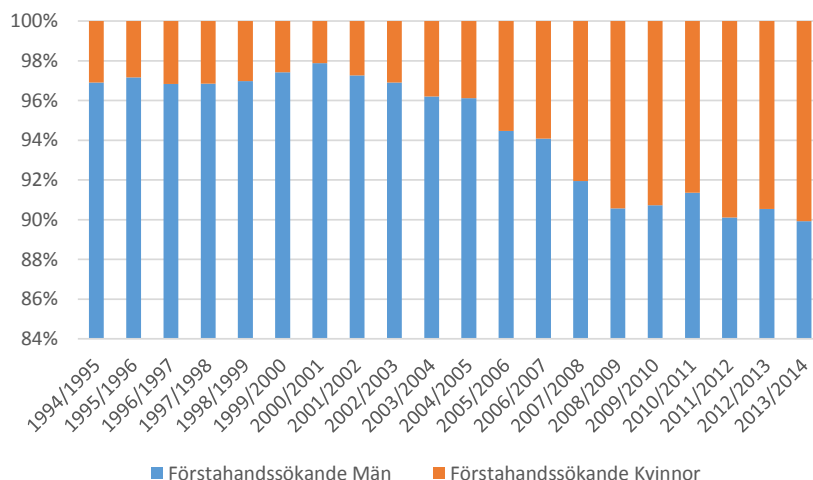
Antalet examinerade civilingenjörer har under årens lopp varierat mellan ungefär 400 och 600 stycken per läsår (Figur 4.8). Hur många av dessa som senare arbetar inom bygg- och anläggningsbranschen är inte känt, men som tidigare nämnt är civilingenjörer inte de enda med högre utbildning som är intressanta för anläggningsbranschen. Även arkitekter, samhällsplanerare och högskoleingenjörer kan få jobb inom sektorn. Många av de som har högre utbildning arbetar med planering eller som ledare för arbeten, snarare än med enskilda moment i byggfasen.

Könsfördelning

Bygg- och anläggningsbranschen är i hög grad mansdominerad. Detta gäller samtliga nivåer i verksamheten, från maskinförarna hela vägen upp till styrelser och ledningsgrupper. En anledning till denna fördelning går att finna i historien, då anläggningsarbeten varit, och i stor utsträckning fortfarande är, tunga jobb som kvinnor inte ansetts lämpliga för. Liksom i många andra branscher håller dessa föreställningar långsamt på att förändras och det börjar märkas av en högre andel kvinnor inom bygg- och anläggningsföretagen. Än så länge märks dock denna förändring i ytterst liten utsträckning.

Ett sätt att studera hur könsfördelning kan förväntas utvecklas framöver är att undersöka hur många kvinnor som söker sig till utbildningar som riktar in sig på jobb inom bygg- och anläggningsbranschen. I Figur 4.9 presenteras hur stor andel av de sökande till gymnasiet bygg- och anläggningsprogram⁷⁹ som är kvinnor. Siffrorna avser förstahandssökande.

⁷⁹ 1994/1995-2010/2011 Byggprogrammet (BP), 2011/2012-2013/2014 Bygg- och anläggningsprogrammet (BA).



Figur 4.9: Könsfördelning förstahandssökande till gymnasieskolans bygg- och anläggningsprogram (BA), läsåret 1994/1995-2012/2014.

Källa: Skolverket.

Not. Observera att Y-axeln är beskuren och inte startar vid 0.

Utvecklingen under de senaste 20 åren visar att en allt större andel kvinnor söker sig till gymnasieskolans bygg- och anläggningsprogram, men utvecklingen går långsamt. Från att ungefär 2 till 3 av 100 förstahandssökande varit kvinnor har denna nivå stigit till runt 10 av 100 (Figur 4.9). Detta indikerar en fortsatt mansdominans inom bygg- och anläggningsbranschen under lång tid framöver, då det inte kommer att finnas tillräckligt med kvinnor med rätt kompetens att anställa i den praktiska verksamheten som är den dominerande. Man ska dock inte vara alltför negativt inställd, då bygg- och anläggningsprogrammet inte är det enda sättet att på sikt få jobb inom branschen. Många högskoleutbildningar, bland annat ingenjörsutbildningarna, kan leda till arbeten inom denna sektor. Dock är män i regel överrepresenterade även på denna typ av högre utbildningar, även om fördelningen inte är lika sned som på bygg- och anläggningsprogrammet.

Den låga andelen kvinnor inom bygg- och anläggningsbranschen innebär dels att branschen inte får tillgång till den kompetens de behöver, dels att branschen får svårt att behålla kompetens. Bland svaren i PWC:s Entreprenadbarometer framkommer att ett antal företag ser den bristande jämställdheten som en stor utmaning inför framtiden. Bland de svarande, som fick uppge flera alternativ, angav 14 procent något eller flera av alternativen som kan kopplas till den låga andelen kvinnor som en av de största utmaningarna mot kompetensförsörjningen inom branscherna.⁸⁰

Problematiken med den ojämna könsfördelningen har uppmärksammats av organisationen Byggcheferna. En enkätundersökning bland 800 kvinnliga byggarbetare, vars resultat presenterades under hösten 2013, visade på många problem. Bland annat uppgav nio av tio kvinnor att de upplever branschen som ojämlik och funderar på att byta jobb. En majoritet av respondenterna uppgav även att det inte bara är kvinnor som lämnat branschen på grund av machokulturen. Byggcheferna har därför under parollen "Utrota machokulturen" börjat jobba för att bättra på jämlikhetstänkandet inom branschens företag.

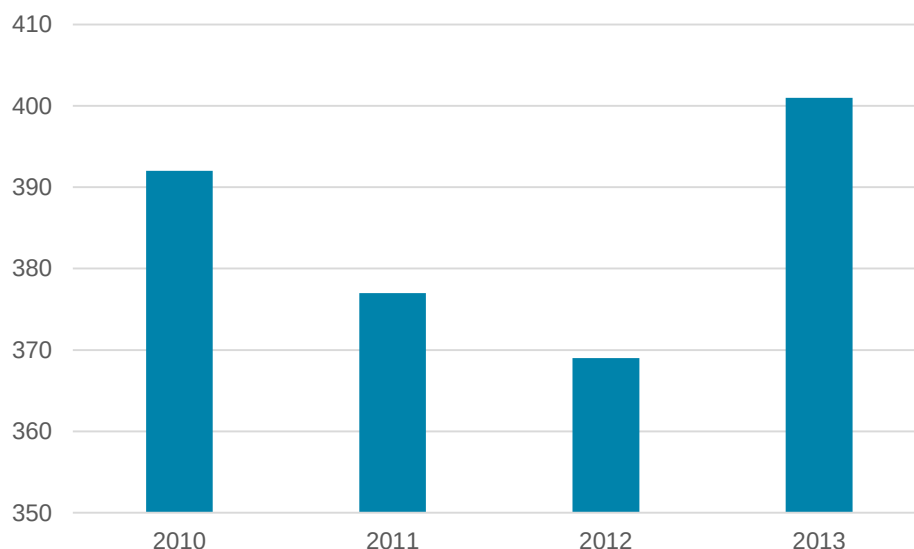
⁸⁰ Frågan som ställdes var "Vilken/vilka är den eller de största utmaningarna mot kompetensförsörjningen i din bransch?". De svarsalternativ som här avses är "Svårt att rekrytera kvinnor" (7 %), "Svårt att behålla kvinnor" (4 %) samt "Machokulturen inom branschen" (3 %).

4.2 Olyckor och säkerhet

Byggbranschen som helhet präglas till stor del av tunga jobb, ofta med maskiner, som vid felanvändning kan orsaka skador för de som arbetar inom verksamheten. Just anläggningsbranschen präglas dessutom av arbete i trafiknära miljöer och ofta tvingas anläggningsarbeten på både väg och järnväg samsas med trafik i direkt eller nära anslutning till de områden man arbetar vid. Detta skapar en miljö där olyckor lätt kan uppstå om man inte är tillräckligt medveten om riskerna eller förbiser de åtgärder som behöver vidtas.

Arbetsplatsolyckor

Arbetsmiljöverket är den myndighet som samlar in och i sin statistikdatabas presenterar uppgifter kring hur många människor som skadas inom olika branscher. Enligt arbetsmiljölagen⁸¹ är arbetsgivare skyldiga att rapportera in skador som uppkommer i samband med olyckor och det är dessa anmälningar som ligger till grund för statistiken. Uppdelningen sker efter SNI 2007. Figur 4.10 redovisar hur många som skadats inom anläggningsbranschen i Sverige de senaste åren.



Figur 4.10: Arbetsplatsolyckor vid anläggningsarbeten 2010-2013. SNI 2007: 42 Anläggning.
Källa: Arbetsmiljöverket.
Not: Exklusive dödsolyckor.

Efter en minskning av antalet olyckor mellan 2010 och 2012 skedde en viss ökning av antalet olyckor under 2013 (Figur 4.10). Framförallt i Stockholms län ökade antalet olyckor kraftigt mellan 2012 och 2013. Förklaringen till att olyckorna ökat i just Stockholm är sannolikt att många projekt, och dessutom några av de största projekten, genomförs i Stockholm. I storstadsregionerna är trafiken också som tätast vilket också medför ökad risk för olyckor då anställda tvingas arbeta i trafiktäta miljöer. Sett över flera år är det i storstadslänen som

⁸¹ 3 kap. 3a § Arbetsmiljölagen (1977:1160).

antalet olyckor är som flest. Inom byggbranschen som helhet har antalet olyckor ökat varje år under perioden 2010 till 2013, från drygt 3 000 olyckor till knappt 3 500 olyckor.⁸²

Även SEKO har presenterat uppgifter kring olyckor i samband med arbete vid anläggningsverksamhet. I medlemsenkäten för väg- och banområdet angav åtta procent av de svarande att de råkat ut för en arbetsolycka eller arbetssjukdom under det senaste året.⁸³ Sex procent av de svarande angav att de gjort en arbetsskadeanmälan till Försäkringskassan och fem procent att de anmält arbetsskada till Trygghetsförsäkringen vid arbetsskada (TFA).

Under våren 2014 presenterades en gemensam ambition från Trafikverket, Sveriges Byggindustrier och Svenska Teknik & Designföretagen att genomföra en handlingsplan som syftar till att minska antalet olyckor inom anläggningsbranschen.⁸⁴ Det långsiktiga målet med projektet är att inga allvarliga arbetsmiljöolyckor ska inträffa, alltså en nollvision för arbetsolyckorna inom anläggningsbranschen. Konkret handlar det om att införa vissa standarder och medvetandegöra alla inblandade om risker som förekommer vid anläggningsarbeten. Detta arbete befinner sig än så länge i sin linda men det kan vara intressant att framöver följa upp vad de gemensamma ansträngningarna kan bidra till.

Olyckor vid vägarbeten

I april 2014 publicerade Trafikverket en mindre studie som fokuserade på trafikolyckor i samband med vägarbeten.⁸⁵ Studien bygger på olyckor som rapporteras in av polisen och sjukvården till STRADA.⁸⁶ Perioden som undersökts är 2003-2012 och fallen baseras dels på de fall då olyckorna inrapporterats som olycka i samband med vägarbete och dels utefter ett antal sökord. En del i studien fokuserade på uppgifter som rör olyckor vid vägarbeten där vägarbetare har varit inblandade. Denna statistik är inte på något sätt heltäckande och det finns därför ett stort mörkertal vad gäller antalet olyckor. Det kan dock ändå vara intressant att se på de siffror som finns för att få en bild av vilka typer av olyckor som förekommer och leder till personskador för personalen vid vägarbeten.

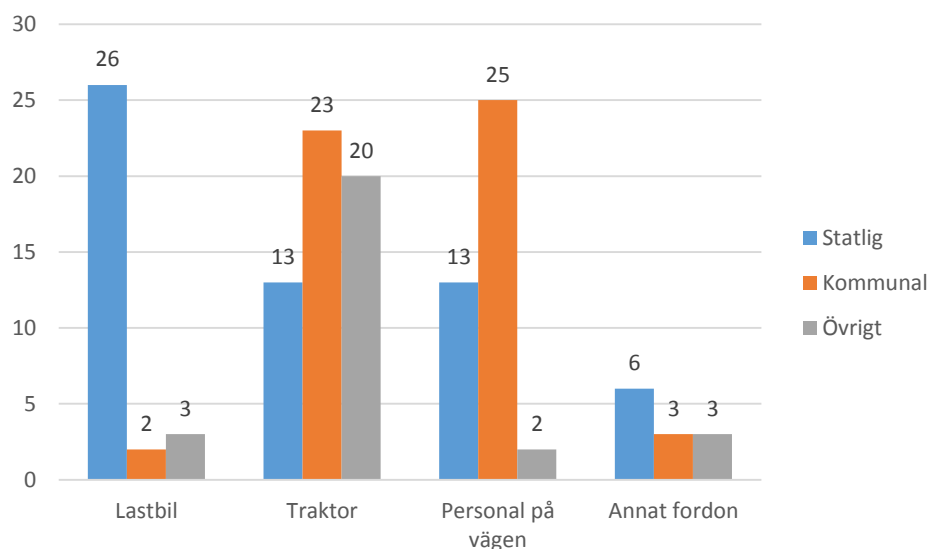
⁸² Arbetsmiljöverket Arbetsskade statistik.

⁸³ SEKO Medlemsenkät 2013-09.

⁸⁴ Trafikverket, Sveriges Byggindustrier, Svenska Teknik & Designföretagen (2014) Tillsammans mot 0 olyckor i anläggningsbranschen.

⁸⁵ Trafikverket Publikation 2014:075 Trafikolyckor vid vägarbeten.

⁸⁶ Strada står för Swedish Traffic Accident Data Acquisition och används bland annat av Trafikanalys vid framtagandet av statistik kring vägtrafikskador.



Figur 4.11: Trafikolyckor med vägarbetare 2003-2012. Uppdelat efter trafikanttyp och väghållare.
Källa: Trafikverket.

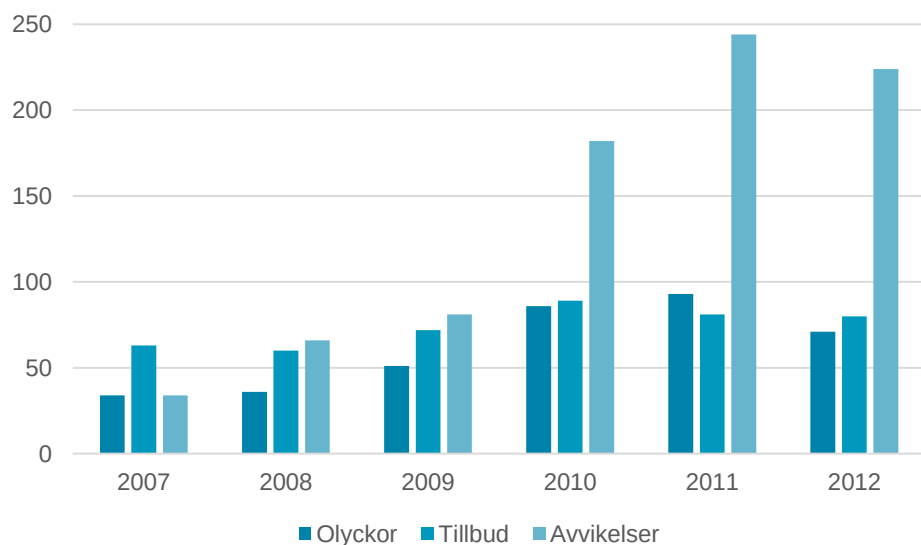
Typen av olyckor varierar mycket beroende på vem väghållaren är (Figur 4.11). Lastbilar används i högre utsträckning vid underhåll av statliga vägar vilket leder till att de oftare är inblandade i olyckor på dessa vägar. Traktor är det fordon som är inblandat i flest olyckor totalt sett. Enligt Trafikverket⁸⁷ är de flesta av dessa olyckor kopplade till vinterväghållning och beror ofta på att fordonet plötsligt får stopp genom att plogen fastnar i något föremål, till exempel en trottoarkant, varpå föraren, som alltför ofta färdas obältad, slungas framåt. Att olyckor med personal på vägen är vanligast på kommunala vägar har sannolikt liknande orsaker som att oskyddade trafikanter är den grupp som skadas i högst utsträckning, nämligen att arbetena sker i tätare bebyggelse med fler distraktionsmoment.

Olyckor vid arbete i spårmiljö

Efter ett antal olyckor och allvarliga tillbud vid arbeten i anslutning till järnväg beslöt Statens haverikommission i november 2012 att granska säkerheten i samband med spårarbeten.⁸⁸ Siffror från såväl Trafikverket som Transportstyrelsen indikerar att antalet inrapporterade olyckor och tillbud ökat under de senaste åren (Figur 4.12). Det är dock oklart om denna ökning beror på ett stigande antal olyckor eller om det rör sig om en större benägenhet att rapportera in avvikelser.

⁸⁷ Trafikverket Publikation 2014:075 Trafikolyckor vid vägarbeten.

⁸⁸ Statens Haverikommission (2014) Slutrapport RJ 2014:05 Säkerhet vid arbete i spårmiljö.



Figur 4.12: Antal olyckor, tillbud och avvikelser vid arbete i spår 2007-2012.
Källa: Statens Haverikommission.

Siffrorna pekar på en fördubbling vad gäller antalet olyckor vid arbete i spår mellan 2007 och 2012. Flest antal olyckor skedde 2011, då 93 olyckor rapporterades in, en ökning med över 170 procent jämfört med 2007 (Figur 4.12). Trafikverket delar upp händelserna i två klasser, där klass 1 innebär allvarlig händelse och klass 2 mindre allvarlig händelse. I dessa siffror är alla händelser medräknade, oavsett klass. Ett problem med indelningen i tillbud och avvikelser är att klassificeringen vid händelser inte är konsekvent. Detta gör att det är svårt att uttala sig specifikt kring dessa två kategorier, då ökning och minskningar mellan år kan bero på förändrade sätt att klassificera lika gärna som att antalet händelser förändrats.

Utan att göra någon närmare analys konstaterar Haverikommissionen att antalet olyckor ökat samtidigt som trafikvolymen på järnvägen också ökat. Man väljer att inte göra några direkta jämförelser då man anser att trafikvolymen i spåren ska vara på en sådan nivå att säkerheten vid arbeten i spårmiljö kan garanteras.

5 Angränsande branscher

Anläggningsbranschen består inte bara av jord, sten och asfalt. Det är många komponenter som ska samverka för att ett projekt ska fungera och i regel gäller att ju större projekt, desto fler aktörer. I detta avsnitt beskrivs kortfattat några av de kringliggande verksamheter som inte är kopplade till det direkta byggandet, men som är nödvändiga för att byggandet ska kunna fungera.

5.1 Teknikkonsulter

Inför alla anläggningsarbeten krävs att det finns en plan för vilket arbete som ska utföras och på vilket sätt det ska göras. Dessa jobb görs allt som oftast av konsultföretag som specialiserat sig på att planera och projektera byggande, så kallade teknikkonsultföretag. Vem som anlitar dessa konsulter beror på hur en entreprenad är utformad. I traditionella utförarentreprenader är det beställaren som först anlitar en konsult som får i uppdrag att göra upp planer för hur ett tänkt projekt ska utformas och genomföras. Vid totalentreprenader är det däremot entreprenören som anlitar konsulten för att göra detta arbete. Beställaren kan dock innan entreprenören anlitas ha anlitat en konsult för att dra upp grova skisser för projektets utformning.

Teknikkonsultbranschen har blivit mycket internationaliserad. Många av de största konsultföretagen ingår i internationella koncerner med verksamhet i många länder. Detta gör att det är möjligt att överlåta delar av projekteringsarbetet till utländsk personal som ofta kommer från Indien eller Östeuropa. Detta gör det möjligt att minska lönekostnaderna, men kan även bidra till nytänkande då företagen kan dra lärdomar från projekt i hela världen.

Många av teknikkonsulterna med anknytning till anläggningsbranschen ingår i branschföreningen Svenska Teknik & Designföretagen. Denna förening uttrycker att tillgången på uppdrag inom infrastruktur- och anläggningssektorn är god, men att priserna för tjänsterna inom detta område utvecklas svagt. Man beskriver det som att prisnivån är densamma som på 90-talet och att detta riskerar att slå mot såväl kvalitet som innovation inom projekten.⁸⁹ Svenska Teknik & Designföretagen anser att det råder ett delat ansvar vad gäller att säkerställa att kompetens och innovation tas tillvara. Dels anser de att beställarna har ett ansvar att se till andra faktorer än pris blir avgörande vid upphandling. Samtidigt har teknikkonsulterna ett ansvar att marknadsföra och kommunicera fördelarna med innovativa lösningar som kan uppnås genom större investeringar i projekteringsfasen.

⁸⁹ Svenska Teknik & Designföretagen (2014-06) Investeringssignalen.

Tabell 5.1: Basuppgifter för ett urval av internationella teknikkonsultföretag som delvis arbetar med anläggningsprojektering med Sverige som bas. Uppgifter enligt bokslut per 2013-12-31.
Källa: Svenska teknik- och designföretagen

<i>Företag</i>	<i>Omsättning (mnkr)</i>	<i>Anställda</i>	<i>Resultat e. fin. poster (mnkr)</i>
SWECO	8 961,1	8 501	526,7
ÅF	8 337,0	6 682	480,5
WSP Sverige	2 680,3	2 376	186,8
Ramböll	1 567,2	1 271	127,5
Tyréns	1 265,0	1 169	51,7

Kommande utmaningar för teknikkonsultbranschen är att klara av kompetensförsörjningen. Det finns rekryteringsbehov bland de flesta företagen samtidigt som mängden kvalificerad arbetskraft är begränsad. Sannolikt kan inte det problemet fullt ut lösas med personal från andra länder. Detta riskerar att driva upp lönerna, något som kan komma att tära än mer på redan pressade marginaler. För teknikkonsulternas del vore det mycket välkommet om innovation fick större inverkan i anläggningsprojekt, då detta dels skulle kunna öka marginalerna och dels locka fler till branschen då ett innovativt klimat är mer tilltalande och har bättre möjligheter att locka arbetskraft till branschen.

5.2 Maskinuthyrning

Anläggningsarbeten kräver tillgång till olika typer av maskiner. Dessa är ofta avancerade och dyra. Att äga anläggningsmaskiner innebär både stora investeringar och uppbindande av kapital. För att slippa detta hyr anläggningsföretag istället ofta maskiner. Detta gör att företaget inte behöver binda upp pengar och maskinen kan dessutom finnas på plats enbart när utföraren behöver den.

Branschföreningen Maskinleverantörerna samlar företag som levererar maskiner till bland annat anläggningsarbeten. Inom sektionen bygg- och anläggning finns ett knappt 50-tal företag organiserade.⁹⁰ Föreningen tillhandahåller även statistik kring vilka typer av och hur många maskiner som levererats varje år (Tabell 5.2).

⁹⁰ Maskinleverantörerna, hämtat 2014-12-05. <http://www.maskinleverantorer.se/varamedlemmar>.

Tabell 5.2: Levererade maskiner inom Sverige 2012 och förändring jämfört med 2011.
Källa: Maskinleverantörerna.

<i>Produkt</i>	<i>Antal levererade maskiner 2012</i>	<i>Förändring mot föregående år (%)</i>
Ramstyrda dumptrar	42	-28
Tipptruckar	19	12
Grävmaskiner små band	441	16
Grävmaskiner stora band	507	32
Grävmaskiner små hjul	17	70
Grävmaskiner hjul	310	-11
Grävlastare ramstyrda	104	25
Grävlastare allhjulstyrda	11	1000
Hjullastare	871	-13
Teleskoptruckar	117	-21
Skidsteerlastare	12	100
Bandschaktare	9	50
Väghyvlar	14	100

Den generella bilden är att leveranserna av maskiner ökade mellan 2011 och 2012. Olika typer av grävmaskiner är de som levereras i högst utsträckning. Hjullastare är den enskilt största gruppen, men även grävmaskiner med små och stora band levereras också i hög utsträckning. Vissa maskiner är betydligt ovanligare och levereras endast i enstaka exemplar (Tabell 5.2).

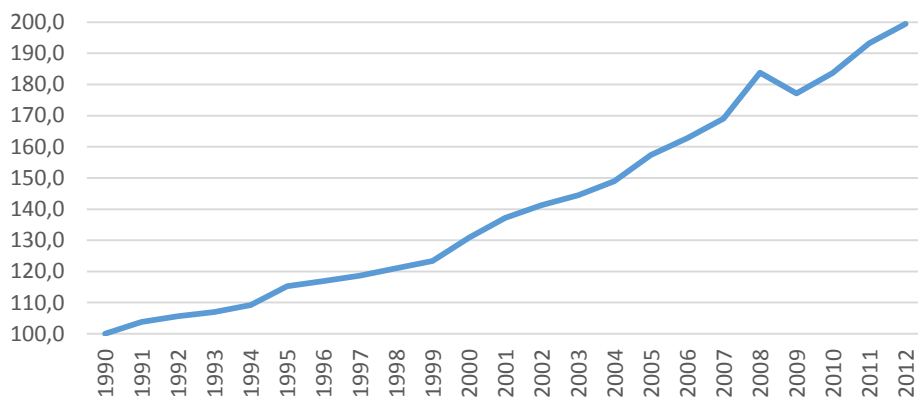
Många mindre anläggningsföretag kan ibland fungera ungefär som ett maskinuthyrningsföretag. Det rör sig oftast om enmansföretag som äger eller på annat sätt har tillgång till en viss typ av maskin och som blir anlitat som underentreprenör åt större företag. Det förekommer också att mindre företag har kontrakt med större som gör att de kan anlitas återkommande vid olika projekt.

Flera av de större bygg- och anläggningsföretagen har egna maskinföretag som fungerar på liknande sätt som de verksamheter för insatsvaror som beskrevs i avsnitt 2.2. Exempel på dessa företag är Lambertsson, Skanska Maskin och Svevia Maskin. De förser dels den egna verksamheten med maskiner, men agerar ändå så självständigt att de även hyr ut maskiner till konkurrenter. Detta är ytterligare ett sätt att utnyttja resurser optimalt då maskinerna kan finnas tillgängliga när de behövs och generera intäkter när de inte behövs inom den egna verksamheten.

5.3 Åkerier

Bygg- och anläggningsföretagen är en viktig beställare för åkeriföretagen.⁹¹ För att inte binda kapital i egen utrustning väljer de att anlita åkeriföretag för att sköta transporter av främst material och restprodukter. Det finns ingen anledning för anläggningsföretagen att ha egna lastbilar och liknande, då de ofta inte behövs i alla skeenden av ett projekt. Stillastående lastbilar innebär enbart en kostnad varför inhyrning av åkeritjänster vid behov innebär ett effektivare sätt att utnyttja resurser.

Åkeribranschen är en pressad bransch vad gäller priser. Det finns många verksamma företag och sedan Sveriges inträde i EU har konkurrensen från utländska åkerier ökat. Detta har gjort att utvecklingen vad gäller anläggningsbranschens priser för transporter inte varit lika kraftig som för många andra kostnadsfaktorer (Figur 5.1).



Figur 5.1: Kostnadsutveckling Insatsfaktorer Transporter, huvudgrupp, 1990-2012. Basår 1990=100.
Källa: SCB E84/Entreprenadindex.

Priserna för transporter inom anläggningsbranschen har dubblerats under den senaste dryga 20-årsperioden. Jämfört med många andra kostnader har denna utveckling varit svag (jämför Figur 3.11-Figur 3.13). I och med att bygg- och anläggningsbranschen är framstående köpare betyder detta att åkeriföretagen fått det allt svårare att tjäna pengar på sin verksamhet.

Under senare år har åkeribranschens förutsättningar varit i fokus i ett flertal politiska frågor. En sådan är konkurrensen från utländska och i vissa fall oseriösa åkare.⁹² Inom EU är det, inom vissa ramar, tillåtet för åkerier att transportera gods inrikes i ett land där företaget inte är verksamt.⁹³ Åkeribranschen menar att detta lett till att konkurrenssituationen försämrats avsevärt för svenska företag av flera skäl. De utländska transporterna är som regel billigare, då utländska förare inte kräver lika mycket betalt, fordonen kan vara sämre ur säkerhets- och miljösynpunkt med mera. Dessutom framförs att antalet oseriösa åkare, det vill säga sådana

⁹¹ Sveriges Åkeriföretag Presentation Om Oss

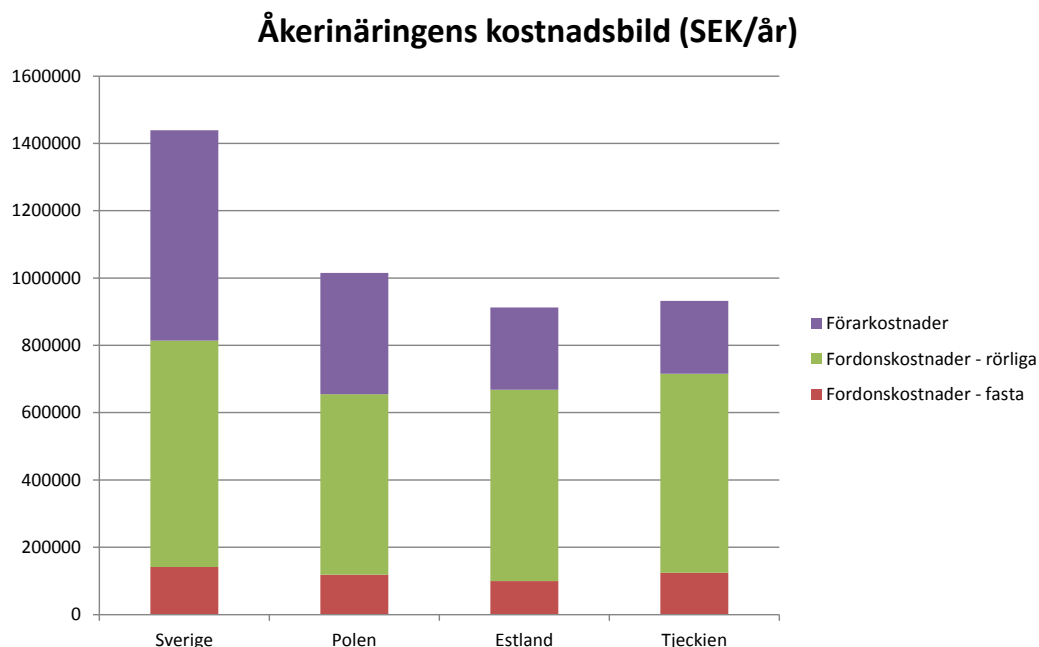
http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/presentation_okt_2014.pdf.

⁹² Med oseriösa åkare avses här sådana som medvetet bryter mot regler kring kör- och vilotider, viktbegränsningar med mera.

⁹³ Sveriges Åkeriföretag Vår lilla orangea.

som bryter mot de regler som finns gällande till exempel vilotider och behörigheter samt de så kallade cabotagreglerna, också ökat.

Trafikanalys har låtit ta fram en nulägesanalys av åkerinäringens kostnadsbild i Sverige och några andra europeiska länder för ett exempelfordon som är vanligt vid internationella transporter. Resultat från denna analys visar att kostnadsbilden för svenska åkerier är högre än för motsvarande utländska åkerier. Exempelfordonet i det studerade fallet utgörs av en dragbil för trailer lämpad för fjärrtransporter. Även om åkeriföretag från andra länder har utfört bygg- och anläggningstransporter i Sverige så är det av begränsad omfattning. Det är inom fjärrtransporter som den största konkurrensen finns, bland annat eftersom den internationella godstransportmarknaden på väg är avreglerad inom EU. Det är inte självklart att skillnaden i kostnad mellan svenska och utländska åkerier inom bygg- och anläggningsbranschen skulle vara i samma omfattning som framgår av Figur 5.2. Kostnadsskillnaden som finns inom fjärtrafiken säger ändå något om potentialen inom bygg- och anläggningsbranschen.



Figur 5.2: Åkerinäringens kostnadsbild (SEK) 2014, kostnad för dragbil utan släp.
Källa: Trafikanalys, internt arbetsmaterial framtaget av WSP.

Det som framförallt skiljer den svenska åkerinäringens kostnadsbild i aktuellt fall jämfört med övriga studerade länder är kostnaderna kopplade till förarna. Såväl löner som arbetsgivaravgifter är en betydligt större kostnad för de svenska åkerierna. Vad gäller fordonskostnaderna finns vissa skillnader, och det gäller då främst de rörliga kostnaderna (däck, drivmedel, reparation och service med mera). De fasta fordonskostnaderna (fordonsskatt, vägavgifter med mera) är relativt jämna mellan åkerier baserade i de olika länderna (Figur 5.2).

Frågorna kring åkeriföretagens förutsättningar och oseriösa transportörer har utretts och under hösten 2014 beslutade regeringen om ett flertal lagändringar som syftar till att minska

dessa problem.⁹⁴ En åtgärd är att brott mot cabotagereglerna framöver ska leda till sanktionsavgift istället för till böter. Ytterligare en åtgärd är att Polisen och Tullverket ges möjlighet att beslagta exempelvis nycklar alternativt, om det finns skäl för det, besluta om att låsa fast fordonet (så kallad klampning) om det finns skäl i form av till exempel obetalda sanktionsavgifter.

⁹⁴ Regeringskansliet Pressmeddelande (2014-12-04) Två beslut för ordning och reda i åkeribranschen. <http://www.regeringen.se/sb/d/18661/a/251144>.

Referenser

Tryckt material

2014/5371/TE Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Betänkande 2014/15:SkU6

Byggindex (1-2012) Omräkningstal för Entreprenadindex E84

CTS Working Paper 2014:17 Assessing the cost impact of competitive tendering in rail infrastructure maintenance services: evidence from Swedish reforms (1999-2011)

Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket

Infranord (2014) Årsredovisning 2013

Järnvägsnyheter (2014-12-12) 150 varslas – underhållet drabbas

Konjunkturinstitutet Enkät Bygg- och anläggningsverksamhet

Konjunkturinstitutet Metodbok för Konjunkturbarometern

Konkurrensverket (2005) Undersökning inom bygg- och anläggningsbranschen

Konkurrensverket (2008) Konkurrensen i Sverige 2007

Konkurrensverket (2014) Siffror och fakta om offentlig upphandling

Landsorganisationen i Sverige (2010) När arbetskostnaderna pressar priset – en genomlysning av offentliga investeringar i infrastruktur

N2014/1057/TE Uppdrag att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen

NCC (2014) Årsredovisning 2013

Nordisk Infrastruktur (2014-12, Nr. 6) Extramiljarder till norska Jernbaneverket

PEAB (2014) Årsredovisning 2013

Prop. 2008/2009:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Prop. 2012/13:1 Budgetpropositionen för 2013, Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Prop. 2014/15:6 Minskat svartarbete i byggbranschen

Regeringskansliet Pressmeddelande (2014-12-04) Två beslut för ordning och reda i åkeribranschen

Riksrevisionen 2012:14 Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar – leder den till hög produktivitet?

SCB Tema Utbildning Rapport 2015:1 Etablering på arbetsmarknaden tre år efter gymnasieskolan.

SEKO Medlemsenkät 2013-09
SEKO Väg & Ban-Statistik Sammanställning 2014-12-01
SFS (1977:1160) Arbetsmiljölagen 3 kap. 3 a §
Skolverket Programblad Bygg- och anläggningsprogrammet 2013
SOU 2012:39 Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen
Statens Haverikommission (2014) Slutrapport RJ 2014:05 Säkerhet vid arbete i spårmiljö
Statskontoret 2010:19 Att mäta produktivitetsutvecklingen i anläggningsbranschen
Svenska Teknik & Designföretagen (2014-06) Investeringssignalen
Sveriges Byggindustrier (2013) Fakta om byggandet
Sveriges Byggindustrier (2014) 30 största byggföretagen i Sverige
Sveriges Byggindustrier (2014) Bygg- och anläggningsentreprenörer år 2013
Sveriges Byggindustrier (2014) Infrastrukturdag 2013 – Sammanfattning av gruppdiskussioner
Sveriges Byggindustrier (2014-12) Byggkonjunkturen Nr. 4
Sveriges Åkeriföretag Presentation Om Oss
Sveriges Åkeriföretag Vår lilla orangea
Svevia (2014) Årsredovisning 2013
Trafikanalys Rapport 2012:1 Infrastrukturåtgärder som stabiliseringspolitiskt instrument
Trafikanalys Rapport 2014:17 Godstransportsystemet – nuläge och historiska trender
Trafikverket (2011) Anläggningsmarknadens konjunktur- och prisutveckling
Trafikverket (2014) Årsredovisning 2013
Trafikverket Pressmeddelande (2014-10-06) Trafikplats Almnäs förenklar för trafiken
Trafikverket Publikation 2014:075 Trafikolyckor vid vägarbeten
Trafikverket, Sveriges Byggindustrier, Svenska Teknik & designföretagen (2014) Tillsammans mot 0 olyckor i anläggningsbranschen

Elektroniska källor och databaser

Arbetsförmedlingen www.arbetsformedlingen.se
Arbetsmiljöverket www.av.se
Kompetensförsörjning inom anläggningsbranschen www.kianatvarket.se
Konjunkturinstitutet Konjunkturbarometern www.konj.se
Maskinleverantörerna www.maskinleverantorerna.se
OECD Transport Infrastructure Investment and Maintenance Spending www.oecd.org

Organization of the Petroleum Exporting Countries www.opec.org

PWC Entreprenadbarometern www.pwc.se

Skolverket Antagningsstatistik www.skolverket.se

Statistiska Centralbyrån www.scb.se

- Befolkningsdatabas
- E84/Entreprenadbarometern
- Företagens Ekonomi
- Nationalräkenskaperna

Sveriges Kommuner och Landsting www.skl.se

Trafikverket www.trafikverket.se



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.