

ANALYSERAPPORT 2010

**BESKÆFTIGELSESMÆSSIGE KONSEKVENSER AF EN
FEMERN BÆLT-FORBINDELSE**



**BESKÆFTIGELSESGRÆNSER
HOVEDSTADEN OG SJÆLLAND**

November 2008

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING	4
1.1. Hovedkonklusioner	
1.2. Indledning	
2. ARBEJDSMARKEDET I REGION SJÆLLAND OG DE LOKALE KOMMUNER FØR BYGGERIET GÅR I GANG	5
2.1. Arbejdsmarkedet i region Sjælland og de berørte lokalkommuner	
2.2. Den aktuelle mangelsituation	
2.3. Virksomhedernes bevågenhed og fokus på etableringen af forbindelsen	
2.4. Opsummering	
3. MULIGE BESKÆFTIGELSESMÆSSIGE KONSEKVENSER MENS BYGGERIET ER I GANG	8
3.1 Indledning	
3.2 Efterspørgslen efter arbejdskraft	
3.3 Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet	
3.4 Hårdere konkurrence om arbejdskraften og risiko for medarbejderafgang	
3.5 Indirekte beskæftigelseseffekter	
3.6 Opsummering	

4. MULIGE BESKÆFTIGELSESMÆSSIGE KONSEKVENSER EFTER BYGGERIET ER FÆRDIGGJORT	16
4.1. Efterspørgslen efter arbejdskraft	
5. BESKÆFTIGELSESSYSTEMETS OG JOBCENTRENES ROLLE	19
5.1 Indledning	
5.2 Beskæftigelsessystemet	

1. INDLEDNING

1.1. Hovedkonklusioner

- Etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt forventes at skabe en øget beskæftigelse på mellem. 2.200 og 5.100 mandår i Danmark, afhængig af hvilken konstruktionsløsning der vælges, og hvor meget af produktionen der bliver placeret i Danmark
- Brobyggeriet forventes ikke at skabe rekrutteringsproblemer til selve anlægsarbejdet
- Til gengæld forventes byggeriet at forstærke den generelle mangelsituation på arbejdsmarkedet i Østdanmark, specielt i anlægsperioden
- Den faste forbindelse ventes at skabe ca. 450 arbejdspladser i Østdanmark efter den står færdig
- Kun ganske få virksomheder i Østdanmark har overvejet konsekvenserne af den kommende etablering, og dem der har, ser for det meste muligheder og ikke udfordringer
- Jo tættere man geografisk kommer på forbindelsen jo flere har forholdt sig til, hvad den betyder for virksomheden, og jo mere positivt ser man på muligheden for nye ordrer og flere nye arbejdspladser
- Virksomhederne forventer en øget beskæftigelse som konsekvens af anlægsarbejdet på i alt små 1.400 (godt 900 under selve anlægsarbejdet og ca. 450 efter brobyggeriet er færdigt)
- Beskæftigelsessystemets, herunder Jobcentrene, rolle vil primært være at arbejde for, at de udsatte grupper får del i den efterspørgsel efter arbejdskraft der bliver genereret, når anlægsarbejdet af den faste forbindelse sættes i gang. Derudover kan der være muligheder for jobcentrene, via flaskehalsindsatsen, at sætte projekter i gang. Brugen af voksenlærlingetilskud vil også være et muligt redskab for jobcentrene i denne sammenhæng. Det vil også være muligt at oplyse virksomhederne om den nye udlandsrekrutteringsenhed og gøre aktivt brug af denne hvis det bliver nødvendigt

1.2. Indledning

Arbejdsmarkedet i Østdanmark og især i region Sjælland står overfor en væsentlig udfordring i de kommende år i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Etableringen af den faste forbindelse repræsenterer på den ene side en mulighed for øget økonomisk aktivitet og beskæftigelse lokalt. På den anden side kan det lokale erhvervsliv udfordres i form af, at byggeriet potentielt kan trække kvalificeret arbejdskraft ud af virksomhederne og over til etableringen af broen.

Alt andet lige vil etableringen betyde et yderligere træk på arbejdskraften, som formodentlig ikke vil kunne løses uden særlige tiltag. Arbejdsmarkedet i region Sjælland har allerede i dag en række udfordringer, som også vil eksistere i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse.

2. ARBEJDSMARKEDET I REGION SJÆLLAND OG DE LOKALE KOMMUNER FØR BYGGERIET GÅR I GANG

2.1. Arbejdsmarkedet i region Sjælland og de berørte lokalkommuner

Ledigheden er generelt faldet markant de senere år, og i region Sjælland er der sket næsten en halvering af ledigheden siden 2000. I oktober 2008 var ledigheden for de forsikrede ledige på 1,5 pct.

I de berørte lokalkommuner på Lolland-Falster og i Sydsjælland, altså de kommuner der vil opleve de største beskæftigelsesmæssige effekter af et kommende brobyggeri over Femern Bælt, er ledigheden også faldet markant det seneste år.

Tabel 1: Status og udvikling i antal forsikrede ledige i pct. af arbejdsstyrken i berørte lokalkommuner, fordelt på køn, oktober 2007 – oktober 2008

	2007-oktober	2008-februar	2008-marts	2008-april	2008-maj	2008-juni	2008-juli	2008-august	2008-september	2008-oktober	Udvikling 2007-2008 i pct.
Guldborgsund											
I alt	1,7	2,3	2,1	1,8	1,7	1,5	1,3	1,2	1,3	1,5	-11,8%
Mænd	1,3	2,2	2,0	1,7	1,5	1,4	1,1	1,2	1,3	1,5	15,4%
Kvinder	2,2	2,4	2,2	2,0	1,9	1,7	1,4	1,3	1,3	1,5	-31,8%
Lolland											
I alt	3,2	3,8	3,4	3,0	2,6	2,3	1,9	1,8	1,8	2,1	-34,4%
Mænd	2,5	3,8	3,6	3,0	2,5	2,2	1,7	1,6	1,5	1,8	-28,0%
Kvinder	4,0	3,8	3,2	3,0	2,7	2,5	2,2	2,1	2,2	2,4	-40,0%
Vordingborg											
I alt	2,1	2,5	2,3	1,9	1,8	1,6	1,6	1,7	1,6	1,8	-14,3%
Mænd	1,6	2,3	2,2	1,9	1,6	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	6,2%
Kvinder	2,7	2,7	2,4	2,0	1,9	1,9	1,8	1,9	1,7	1,8	-33,3%
Næstved											
I alt	2,5	3,0	2,8	2,5	2,1	1,8	1,5	1,5	1,5	1,5	-40,0%
Mænd	1,9	2,7	2,8	2,4	1,9	1,6	1,3	1,3	1,5	1,5	-21,1%
Kvinder	3,2	3,2	2,9	2,6	2,2	2,0	1,7	1,8	1,6	1,6	-50,0%

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Næstved har oplevet det største fald på 40 pct., mens ledigheden i Lolland er faldet godt 34 pct. Guldborgsund og Vordingborg ligger begge noget lavere med fald på 11,8 pct. og 14,3 pct., jvf. tabel 1. For alle kommunerne gælder det, at kvinderne har oplevet større fald end mændene. I Vordingborg og Guldborgsund er ledigheden blandt mænd ligefrem steget det seneste år med hhv. 6,2 pct. og 15,4 pct.

Der er generelt sket store fald i ledigheden for de forsikrede ledige i de fleste a-kassegrupper i region Sjælland. Således har de forsikrede ledige oplevet et samlet fald på 23,9 pct. det seneste år. *Byggefagene* i region Sjælland skiller sig dog ud ved som den eneste a-kasse at have

haft en stigning i ledigheden på 113 pct. *Metalarbejdere* har kun oplevet et lille fald &-6,2 pct.), og om end *3F* har haft et ledighedsfald på 9,8 pct. det seneste år, så er ledigheden steget de seneste måneder. Dette gælder også for *Metalarbejderne*. Det er netop arbejdskraft fra disse a-kasser der vil blive brug for ifm. etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

Region Sjælland og lokalkommunerne er karakteriseret ved, at ledigheden er domineret af ikke-faglærte. Således har *3F* med 493 personer flest ledige sammenlignet med de øvrige a-kasser i de fire lokalkommuner, svarende til en andel på knapt 31 pct. af alle forsikrede ledige, jvf. tabel 2.

Tabel 2: Status og udvikling i antal forsikrede ledige i de berørte lokalkommuner, fordelt på a-kasser, oktober 2007 - oktober 2008

	Guldborgsund			Lolland			Næstved			Vordingborg		
	Ledige, oktober 2008	Andel af forsikrede i pct., oktober 2008	Udvikling 2007-2008 i pct.	Ledige, oktober 2008	Andel af forsikrede i pct., oktober 2008	Udvikling 2007-2008 i pct.	Ledige, oktober 2008	Andel af forsikrede i pct., oktober 2008	Udvikling 2007-2008 i pct.	Ledige, oktober 2008	Andel af forsikrede i pct., oktober 2008	Udvikling 2007-2008 i pct.
Selvstændige	20	0,9%	0,0%	14	0,9%	-26,3%	32	1,2%	-22,0%	13	0,7%	-48,0%
Akademikere	13	1,3%	-48,0%	5	1,1%	-50,0%	23	1,3%	-45,2%	16	1,8%	-38,5%
Funktionære	29	0,6%	-59,7%	31	1,1%	-31,1%	42	0,7%	-51,7%	27	0,8%	-51,8%
Handels- og Kontorfunktionærer	59	1,9%	-35,9%	45	2,4%	-45,1%	77	2,0%	-37,9%	40	2,2%	-23,1%
Tekniske funktionærer	18	1,4%	12,5%	7	0,9%	-56,3%	25	1,0%	-32,4%	9	0,8%	-52,6%
Byggefagene	27	2,8%	145,5%	10	1,6%	0,0%	34	2,5%	161,5%	16	2,5%	166,7%
Metalarbejdere	13	1,2%	-7,1%	14	1,3%	-33,3%	16	1,2%	128,6%	14	2,1%	7,7%
Faglig Fælles a-kasse (3F)	108	2,8%	0,9%	136	3,6%	-17,1%	159	3,4%	4,6%	90	3,6%	2,3%
Nærings- og Nydelsesmiddelarb.	6	2,7%	-53,8%	4	3,7%	-42,9%	7	2,2%	-41,7%	23	5,3%	-32,4%
Fag og Arbejde (FOA+PMF)	25	1,0%	-40,5%	23	1,3%	-46,5%	28	1,0%	-36,4%	16	1,0%	-38,5%
Øvrige	43	2,1%	2,4%	35	3,0%	-23,9%	65	1,9%	-17,7%	41	2,4%	-14,6%
Forsikrede, i alt	361	1,6%	-20,5%	324	2,0%	-30,0%	508	1,6%	-20,4%	305	1,8%	-22,4%
Ledige, i alt	437	1,5%	-15,3%	428	2,1%	-34,8%	636	1,5%	-26,9%	388	1,8%	-30,0%

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

I lokalkommunerne ses det ligeledes, at der generelt har været store fald i ledigheden det seneste år, men *Byggefagenes* udvikling varierer meget. Således er ledigheden i *Byggefagene* i Guldborgsund, Næstved og Vordingborg Kommune steget voldsomt (over 150 pct.), mens den er uændret i Lolland. Ligeledes er ledigheden for *Metalarbejdere* i Næstved og Vordingborg Kommune også er steget, hhv. 129 pct. og 8 pct.

Det er dog vigtigt i denne sammenhæng at pointere, at stigningen i ledigheden for *Byggefagene* og *Metalarbejdere* er sket fra et meget lavt niveau. På den anden side peger det lave niveau i lokalkommunerne på, at en stor anlægsinvestering, som Femern Bælt-forbindelsen, vil betyde et stort træk på den kapacitet der er tilbage på de lokale arbejdsmarkeder, og dermed risikere at øge de generelle rekrutteringsproblemer lokalvirksomhederne står over for allerede i dag.

2.2. Den aktuelle mangelsituation

Beskæftigelsesregionens arbejdsmarkedsbalance for efteråret 2008 viser, at der i en periode på 2 måneder forgæves har været forsøgt rekrutteret arbejdskraft til ca. 3.700 ledige stillinger i region Sjælland.

Der er fortsat udbredt mangel i Østdanmark, og specielt region Sjælland har mangel inden for mange af de brancher der bliver direkte be-

rørt af brobyggeriet. Det gælder både de brancher der skal levere arbejdskraft direkte til byggeriet, men også de brancher der skal servicere byggepladsen og anlægsarbejdet i øvrigt mens byggeriet står på.

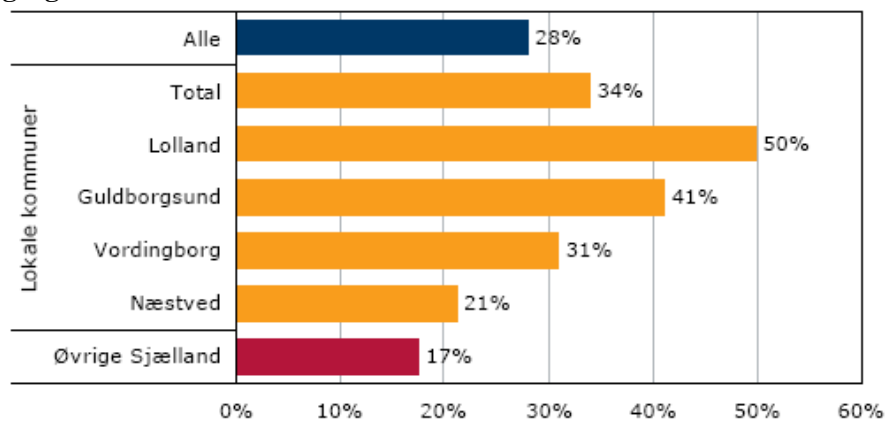
Manglen på arbejdskraft i region Sjælland er fortsat stor inden for *Bygge & anlæg*, selvom den gennem det seneste år er blevet halveret. *Jern, metal & auto* har fået en mere central placering med en stigende andel af manglen. Således mangler der ca. 600 personer i *Bygge & anlæg* og knapt 240 personer i *Jern, metal & auto*-branchen.

Fordelt på stillingsbetegnelser er der udbredt mangel på *Elektrikere*, *Bygningsmalere*, *Specialarbejder*, *Jord & beton* og personale til *Detailhandlen* og *Forretningsservice* (fx *Salgskonsulenter*, *rengøringsassistenter*, *butiksassistenter* etc.).

2.3. Virksomhedernes bevågenhed og fokus på etableringen af forbindelsen

Ca. en fjerdedel af virksomhederne i Østdanmark (28 pct.) har allerede nu forholdt sig til hvad Femern Bælt-forbindelsen kan betyde for deres virksomhed, jvf. figur 2.

Figur 2: Oversigt over virksomheder der har diskuteret betydningen af Femern Bælt-forbindelsen for deres virksomhed, 2008, i pct., opdelt på geografi



Kilde: Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 8

Der er en klar geografisk sammenhæng i virksomhedernes bevågenhed på etableringen af forbindelsen. Således øges bevågenheden betragteligt, jo nærmere man geografisk kommer på forbindelsen, hvilket giver sig udslag i, at 34 pct. af virksomhederne i lokalkommunerne har haft Femern Bælt-forbindelsen på dagsordenen mod kun 17 pct. af kommunerne i øvrige Sjælland. I lokalkommunerne har særligt virksomheder i Lolland (50 pct.) og Guldborgsund Kommune (41 pct.) drøftet konsekvenserne af forbindelsen, mens dette i mindre grad er tilfældet for virksomheder i Vordingborg (31 pct.) og Næstved Kommune (21 pct.).

Der ses en tendens til, at virksomheder inden for *Bygge- og anlægs*-branchen (20 pct.) har mindre fokus på Femern Bælt-forbindelsen end virksomheder inden for *Transport*-branchen (43 pct.), *Jern- og metal*-branchen (42 pct.) samt andre brancher (36 pct.).

De relativt få virksomheder der har holdt sig til forbindelsen har primært fokus på lettere adgang til udenlandske markeder, øget aktivitet via turisme og som følgevirkning fra selve etableringen af broen. Flertallet af virksomhederne i Østdanmark slet ikke har fokus på forbindelsen på nuværende tidspunkt (48 pct. af virksomhederne i lokalkommunerne og 70 pct. af virksomhederne i øvrige Sjælland). Derudover mener 5 pct. af både de lokale og fjernere beliggende virksomheder eksplicit, at forbindelsen ingen betydning har for dem.

2.4. Opsummering

Region Sjælland og de fire lokalkommuner har oplevet en positiv udvikling i ledigheden. På trods af at manglen på arbejdskraft er halveret det seneste år er der fortsat mangelproblemer i regionen, specielt på de faglærte områder, og inden for brancher der vil blive direkte berørt af det fremtidige brobyggeri. Det skal dog nævnes, at ledigheden generelt er stigende inden for *Byggefagene*, og for Næstved Kommune er ledigheden tillige stigende for *Metalarbejderne*.

Der er tæt sammenhæng mellem virksomhedernes geografiske placering, og deres fokus på den kommende Femern Bælt-forbindelse. Jo tættere man geografisk kommer på forbindelsen, jo større fokus er der på de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Der er dog generelt ikke særlig stort fokus på det fremtidige anlægsarbejde, og specielt virksomheder i *Bygge- og anlægs*-branchen fokuserer ikke meget på det kommende byggeri.

3. MULIGE BESKÆFTIGELSESMÆSSIGE KONSEKVENSER MENS BYGGERIET ER I GANG

3.1 Indledning

Anlægsarbejdet til Femern Bælt-forbindelsen vil bestå af forskellige delprocesser, som gennemføres på forskellige tidspunkter, og som har forskellige beskæftigelsesmæssige behov og effekter. Det fremgår af den politiske aftale mellem Danmark og Tyskland, at forbindelsen kommer til at bestå af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej, og at den foretrukne tekniske løsning er en skråstagsbro, men den endelige løsning ligger ikke endeligt fast endnu. Den endelige anlægsudformning og linieføring fastlægges først efter VVM-undersøgelser¹ og øvrige myndighedsgodkendelser.

¹ VVM er en forkortelse for Vurdering af Virkninger på Miljøet.

3.2 Efterspørgslen efter arbejdskraft

Bygningen af den faste forbindelse vil betyde store arbejdsopgaver på begge sider af Femern Bælt med byggeaktiviteter begge steder. Kort skitseret kan etableringen af Femern Bælt-forbindelsen opdeles i 2 byggefaser:

1. **Anlægsfasen:** Hele kyst-til-kyst byggeriet inklusive etablering af byggeplads og etablering af arbejdshavn før selve byggeprocessen starter samt nedbrydning af arbejdsbænk(s) og nedbrydning/ombygning af arbejdshavn, omdannelse af gamle faciliteter (færgehavn) til nye formål mv. efter byggeprocessen. Perioden er sat til 2013-2017
2. **Aftrappingsfasen:** Etablering af betalingsanlæg, servicefaciliteter, mv. Dette vil ske i slutningen af anlægsfasen og umiddelbart efter denne

Der er fortsat flere løsningsmodeller i spil, som har stor betydning for omfanget af arbejdskraftbehovet. De to mulige løsningsmodeller er:

1. En skråtagsbro
2. En sænketunnel

Overordnet set vil en broløsning med landanlæg i alt kræve ca. 8.000 mandår at gennemføre. Afhængig af hvor meget af produktionen der lægges i Danmark, vil hhv. ca. 5.100 eller 2.800 mandår blive placeret i Danmark. Hvis en tunnelloøsning vælges, vil dette kræve i alt ca. 14.000 mandår at gennemføre. Heraf vurderes det, at ca. 2.200 af disse vil blive placeret i Danmark.

Tabel 2 på næste side oplister de forskellige typer af arbejdskraft der skal bruges i anlægsarbejdet, efterspørgslen efter dem under de enkelte etableringsfaser, samt en sammenstilling med den nuværende og fremskrevne fremtidige udbudssituation.

Uanset om der vælges en broløsning eller tunnelloøsning, vil der være behov for ufaglærte *Jord & betonarbejdere* – flest i anlægsfasens 3. år. Det er sandsynligt, at en stor del af denne gruppe vil kunne hentes her til som udenlandsk arbejdskraft – f.eks. fra Polen². Der vil blive brug for en del (fortrinsvis ufaglært) arbejdskraft til servicefunktioner i forbindelse med byggeriet – særligt i forhold til at drive en eller flere arbejdsbænk(s). Her vil der være tale om drift af kantine, rengøring, vedligeholdelse osv. Lokal arbejdskraft vil formentlig uden større vanskeligheder kunne bruges på disse mindre specialiserede opgaver.

Foruden ufaglærte stillinger, vil der være behov for mange faglærte, især *Smede* og *Svejsere*. *Svejsere* er specialiserede, og har som regel 5-10 års erhvervs erfaring. En stor andel af svejseopgaverne kommer

² COWI (2008): ”Beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen”, s. 60

sandsynligvis til at ligge i udlandet, hvor stålet til broen importeres fra (f.eks. Fjernøsten eller Sydeuropa).

Ved et større anlægsbyggeri, som Femern Bælt-broen, vil faglært arbejde med tårnkraner også være blandt kerneydelserne. Uddannelsen som faglært *Kranfører* er relativ specialiseret og tager tre år. Der vil forventeligt også være et stort behov for *Elektrikere* (typisk industrielektrikere), specielt sidst i anlægsperioden. Ligeledes skal der bruges *Mekanikere/Mekaniske montører* som dels skal udføre reparation og vedligeholdelse af udstyr, dels montere mekanisk udstyr (afvandings-system, affugtning, hydraulisk udstyr etc.) i forbindelse med færdiggørelsen af byggeriet.

Tabel 2: Opsummering af anslået udbud og efterspørgsel efter udvalgte typer af arbejdskraft ved byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen, anslået dansk arbejdskraftbehov

Type arbejdskraft	Efterspørgsel							Udbud		
	Opstarts-fase (1 år)	Anlægsfase (5 år)						Aftrappings-fase (1 år)	På den foreløbige flækkehals-liste for 2009?	Fremskrevet ledighed (2016)
		2013	2014	2015	2016	2017	2018			
Jord og betonarbejdere	40-120	50-100	75-425	125-475	75-150	40-50	25-100	Nej	13.700 - 17.100 (Ikke-faglærte i region Sjælland)	
Smede	1-40	0-4	4-40	8-60	10-30	9-40	4-40	Ja	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
Svejsere	2-40	2-15	2-40	2-60	5-30	5-40	2-40	Ja	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
Stag-kabel-montører	0	0	0	0-35	0-35	0-35	0	Nej	-	
Kranførere	2-25	5-8	8-40	8-50	8-25	4-20	2-20	Nej	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
Elektrikere	2-40	4-10	4-35	5-40	50-60	75-100	50-100	Ja	-291 - -825 i region Sjælland	
Mekanikere	20-40	10	15-35	20-40	55-60	60-100	20-100	Ja	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
VVS	2-40	0-2	0-2	0-4	30-50	40-60	10-60	Ja	-290 - -656 i region Sjælland	
Landmålere	3-4	2-5	2-25	2-30	2-20	2-10	2-4	Nej (men mangel)	122 - 168 (Ingeniører, landinspektører, arkitekter) i region Sjælland	
Ingeniører	50-100	45-100	40-100	50-100	45-100	50-100	30-40	Ja	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
Chauffører og maskinførere	10-25	10	10-50	10-50	10-20	10-30	10-30	Ja (chauffører)	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
Søfolk, skibsførere mv.	10-40	10-25	10-50	10-50	10-30	10-30	5-40	Nej	Mangel på faglærte i øvrigt i region Hovedstaden og Sjælland	
Servicefunkt (vægter, kantine, rengøring, håndværkere)	20-50	30-50	30-50	30-50	30-50	30-50	20-50	Nej	13.700 - 17.100 (Ikke-faglærte i region Sjælland)	
Administrativt personale	10-30	20-30	20-30	20-30	20-30	20-30	10-30	-	-	

Anm.: Tidsplanen med byggestart ca. 2012 og ibrugtagelse ca. 2018 er indtil videre den som er offentliggjort af Transport- og Energiministeriet. Flere aktører, som COWI har talt med, vurderer dog, at der i praksis først bliver tale om byggestart fra 2013 og ibrugtagelse 2019 eller 2020.

Note: Efterspørgslen efter de enkelte grupper vil afhænge af det konkrete valg af løsning og af omfanget af opgaver, der lægges i udlandet. Intervallerne er udtryk for antallet af personer der anslås at være behov for i tre analyserede scenarier: 2 broløsningsscenarier og 1 tunnelloøsningsscenarium. Negativ ledighed udtrykker forventet mangel på arbejdskraft. Tallene reflekterer behovet for dansk arbejdskraft.

Kilde: COWI (2008): "Beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen", s. 68

Der vil også være behov for en del funktionærer og akademikere. Byggeriet giver et relativt stort behov for *Ingeniører*. Der er her typisk tale om ingeniører med over 10 års erfaring. *Formænd* vil typisk være funktionæransatte. De har typisk mange års erfaring og har ledelsesmæssige arbejdsopgaver på byggepladsen.

Det fremgår af tabellen, at mange af de faglærte stillinger allerede nu har mangelproblemer, og at dette også vil gøre sig gældende i byggeperioden. Derudover ses det, at den fremskrevne ledighed for f.eks. *Ingeniører* knapt kan dække den forventede efterspørgsel. Til gengæld viser fremskrivningerne, at der vil være et stort overskud af ufaglært arbejdskraft til at varetage jobbene som f.eks. *Jord & betonarbejdere* samt andre servicefunktioner.

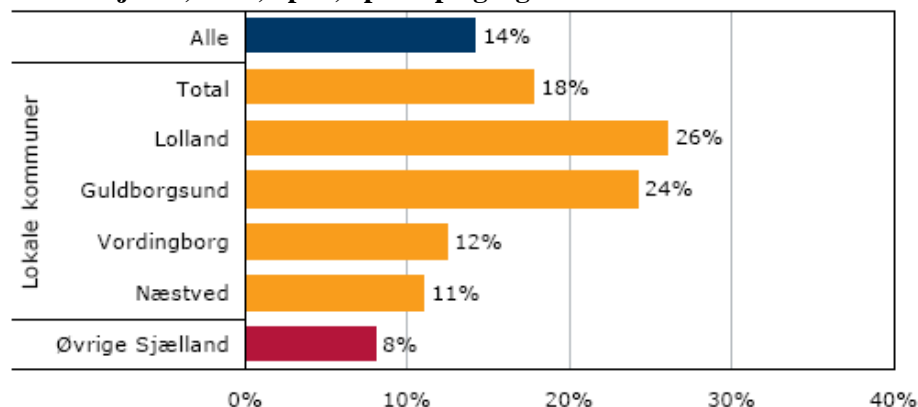
3.3 Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet

Omkring hver syvende af alle virksomheder i Østdanmark forventer, at etableringen af den faste forbindelse vil betyde nye ordrer og ansættelse af flere medarbejdere i virksomheden, jvf. figur 5.

I lokalområdet forventer særligt virksomheder i Lolland (26 pct.) og Guldborgsund Kommune (24 pct.), at den faste forbindelse vil medføre udvidelse af medarbejderstaben, mens virksomheder i Vordingborg og Næstved Kommune ligger på nogenlunde samme niveau som resten af Sjælland.

I lokalområdet er det specielt virksomheder inden for *Jern & metal* samt *Transport* der forventer merbeskæftigelse, og i mindre grad virksomheder inden for *Bygge & anlæg*.

Figur 4: Oversigt over virksomheder der forventer, at etableringen af den faste forbindelse vil give anledning til nye ordrer og dermed flere medarbejdere, 2008, i pct., opdelt på geografi



Kilde: Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 12

Virksomhedsstørrelse har stor betydning i de lokale kommuner, hvor de mellemstore virksomheder på 10 til 99 ansatte især forventer, at det bliver nødvendigt at udvide medarbejderstaben.

Virksomhederne i Østdanmark forventer, indtil videre, at få brug for yderligere 1.367 medarbejdere alt i alt under og efter etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

Efterspørgslen på arbejdskraft forventes generelt, og ikke overraskende, at blive større under byggeriet end efter etableringen ($\frac{2}{3}$ af den samlede merbeskæftigelse forventes at ligge her). Absolut set ligger det største rekrutteringsbehov under selve byggeriet inden for *Bygge & anlæg*, som står for næsten $\frac{2}{3}$ af det samlede behov. Herefter følger *Rengøring, ejendomsservice og renovation*; *Jern & metal*; og *Salg, indkøb & marketing*, jvf. tabel 4³.

Tabel 3: Forventet rekrutteringsbehov inden for hver erhvervsgruppe under etableringen af Femern Bælt-forbindelsen, 2008, faktisk antal

Erhvervsgruppe	Forventede antal rekrutteringer (under byggeriet)	n*	Forventet rekruttering i alt (under & efter etablering)
Bygge og anlæg	574	20	658
Rengøring, ejendomsservice og renovation	151	3	284
Jern, metal og auto	95	17	117
Salg, Indkøb og markedsføring	23	13	52
Transport, post, lager- og maskinførerarbejde	19	15	96
Akademisk arbejde	11	5	19
Kontor, administration, regnskab og finans	9	11	42
Hotel, restauration, køkken, kantine	9	4	33
Industriel produktion	8	3	16
Elever	5	2	6
Ledelse	4	2	8
Vagt, sikkerhed og overvågningsarbejde	3	2	5
It og teleteknik	3	1	6
Design, formgivning og grafisk arbejde	2	1	2
Undervisning og vejledning	1	1	1
Nærings- og nydelsesmiddel	1	1	5
Træ, møbel, glas og keramik	1	1	5
Tekstil og beklædning	0	0	8
Landbrug, skovbrug, gartneri, fiskeri og dyrepleje	0	0	4
Sundhed, omsorg og personlig pleje	0	0	1
Pædagogisk, socialt og kirkeligt arbejde	0	0	0
Medie, kultur, turisme, idræt og underholdning	0	0	0
I alt**	918	102	1.367

* n er angivet uvægtet for at vise det faktiske antal virksomheder i undersøgelsen, der har angivet et rekrutteringsbehov. Selvom vægtningen kun medfører små forskydninger i resultaterne, betyder visningen af uvægtet n, at antallet af virksomheder, der forventer merbeskæftigelse, kan overstige antallet af medarbejdere, der forventes rekrutteret.

** Summen af behovet under og efter etablering kan afvige fra totalen pga. afrunding.

Kilde: Egne udregninger samt Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 13

Den stillingsbetegnelse der forventes at blive størst efterspørgsel efter er *Pladsarbejder*, hvilket er en ufaglært stillingskategori, jvf. tabel 5. Denne stillingskategori vedrører det arbejde der udføres på byggeplad-

³ Rekrutteringsbehovet er reelt større end tabellen giver udtryk for, da der i opgørelsen kun indgår virksomheder, som har været i stand til at give et bud på, hvor mange medarbejdere, de får brug for. Tallene i tabel 3, 4, 7 og 8 er generelt behæftet med forholdsvis stor usikkerhed og bør derfor primært opfattes som vejledende. Usikkerheden skyldes for det første, at mange virksomheder på nuværende tidspunkt slet ikke har gjort sig tanker om eventuelle beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen og givetvis har svært ved at forholde sig til dens betydning for medarbejderbehovet flere år ind i fremtiden. Der er således tale om virksomhedernes "bedste bud". For det andet kan en stor del af rekrutteringsbehovet tilskrives ganske få virksomheder (se Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 13-14)

sen i forbindelse med etableringen. Den næstmest efterspurgte stillingsbetegnelse er *Rengøringsassistent*, som også er en ufaglært stillingskategori. Efterspørgslen efter *Rengøringsassistent* skyldes bl.a. en forventet øget efterspørgsel i de serviceerhverv der opstår i forbindelse med et brobyggeri (rengøring i arbejdscomp(s) etc.). Herefter følger til lærte faglærte stillingsbetegnelser som *Industrioperatør*, *Svejsler*, *Elektriker* etc.

Tabel 5: Top 20 over forventet rekrutteringsbehov under byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen, 2008, faktisk antal, fordelt på stillingskategorier

Stillingskategori	Forventede antal rekrutteringer (under byggeriet)	n* (under byggeriet)	Forventet rekruttering i alt (under & efter etablering)
Pladsarbejder**	509	2	509
Rengøringsassistent	146	2	254
Specialarbejder, byggeri	30	3	30
Industrioperatør, Jern / Metal	29	1	29
Svejsler	27	5	30
Elektriker	13	5	21
Automekaniker	11	5	17
Klejnsmed	6	3	10
Tjener	5	2	10
Tømrer	5	2	12
Butiksassistent	5	3	12
Kontorassistent	4	5	21
Fabriksarbejder	4	1	11
Bankrådgiver	2	2	9
Chauffør, fragt, distribution, blandet kørsel	1	2	9
Lagerarbejder	1	1	35
Entreprenørmaskinfører	0	0	29
Anlægsstruktør	0	0	26
Servicemedarbejder	0	0	18
Postomdeler	0	0	18
I alt	798	44	1.110

* n er angivet uvægtet.

** En pladsarbejder er en fællesbetegnelse for en type medarbejder til ufaglært arbejde i byggeriet, som kan varetage forefaldende arbejde på en byggeblads, fx montage af betonelementer, stilladsarbejde, oprydning, rengøring af skurvogne mv. (kilde: BAT-kartellet samt Uddannelsesguiden).

Kilde: Egne udregninger samt Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 14

Det bemærkes, at for *Pladsarbejder*, *Rengøringsassistent*, *Specialarbejder*, *Industrioperatør*, *Svejsler* og *Elektriker* falder hele eller næsten hele behovet under selve byggeriet. Kun ganske få stillinger ser ud til at bevares efter anlægsarbejdet er afsluttet.

3.4 Hårdere konkurrence om arbejdskraften og risiko for medarbejderafgang

Færre end hver tiende virksomhed i Østdanmark forventer, at forbindelsen vil medføre vanskeligere rekrutteringsbetingelser og medarbejderafgang. Det gør sig gældende for 9 pct. af virksomhederne i lokalområdet og 5 pct. af virksomhederne i øvrige Sjælland. Igen ses der en geografisk sammenhæng, da flere virksomheder i Lolland (19 pct.) og Guldborgsund Kommune (12 pct.) forventer vanskeligere rekrutteringsbetingelser.

3.5 Indirekte beskæftigelseseffekter

Udover behovet for arbejdskraft til selve anlægsarbejdet, vil etableringen af Femern Bælt-forbindelsen skabe nogle indirekte beskæftigelses-effekter i region Sjælland.

Det forventes, at anlægsarbejdet vil skabe en indirekte beskæftigelse på mellem 275 og 575 pr. år i region Sjælland, alt afhængig af hvilken løsningsmodel der vælges, jvf. tabel 6.

Tabel 6: Anslået indirekte beskæftigelse i Region Sjælland pr. år hos leverandører og støtteerhverv i tre forskellige scenarier. Antal personer i alt og branchernes andel heraf i procent.

	Landanlæg og Bro scenarie 1	Landanlæg og Bro scenarie 2	Landanlæg og Tunnel
De primære erhverv	5%	5%	5%
Sten-, ler- og glasindustri	14%	14%	15%
Jern- og metalindustri	16%	16%	17%
Anden industri incl. energi og vandforsyning	3%	3%	3%
Bygge- og anlægsvirksomhed	4%	4%	5%
Handel, hotel og restauration	24%	24%	25%
Transport, post og tele, finansiering og forsikring	3%	3%	3%
Udlejning og ejendomsformidling	4%	4%	4%
Forretningsservice	22%	22%	18%
Andre tjenester	4%	4%	4%
I alt antal personer	575	375	275

Note: Beregningerne indeholder en antagelse om, at de enkelte regionale branchers beskæftigelsesmæssige styrke som følge af nærheden til byggeriet øges med en faktor 2,5 – og *Handel, hotel og restauration* med en faktor 5 – i forhold til deres gennemsnitlige andel af beskæftigelsen på landsplan.

Kilde: COWI (2008): "Beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen", s. 64

Broscenarie 1 forventes at skabe størst øget beskæftigelse, mens tunnelloøsningen forventes at skabe mindst. *Handel, hotel og restauration* står til at skabe en fjerdedel af den øgede beskæftigelse, uanset løsningsmodel, mens *Forretningsservice* står til at skabe ca. en femtedel. De brancher der står til at få mindst ud af den indirekte beskæftigelses-effekt er *Anden industri* og *Transport*.

I lokalområdet, dvs. Lolland, Guldborgsund, Vordingborg og Næstved kommuner, forventes brobyggeriet at skabe en øget beskæftigelse på mellem 80 og 170 om året i byggeperioden, jvf. tabel 7 på næste side.

Tabel 7: Anslået indirekte beskæftigelse i lokalområdet pr. år hos leverandører og støtteerhverv i tre forskellige scenarier. Antal personer i alt og branchernes andel heraf i procent.

	Landanlæg og Bro scenarie 1	Landanlæg og Bro scenarie 2	Landanlæg og Tunnel
De primære erhverv	6%	6%	6%
Sten-, ler- og glasindustri	19%	19%	20%
Jern- og metalindustri	17%	17%	17%
Anden industri incl. energi og vandforsyning	2%	2%	2%
Bygge- og anlægsvirksomhed	4%	4%	4%
Handel, hotel og restauration	22%	22%	23%
Transport, post og tele, finansiering og forsikring	3%	3%	3%
Udlejning og ejendomsformidling	4%	4%	5%
Forretningservice	19%	19%	15%
Andre tjenester	4%	4%	5%
I alt antal personer	170	110	80

Anm.: Lokalområdet er Lolland, Guldborgsund, Vordingborg og Næstved kommuner.

Note: Se note under tabel 7.

Kilde: COWI (2008): "Beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen", s. 65

Den procentvise fordeling af hvilke brancher merbeskæftigelsen forventes at opstå hos, er den samme i lokalområdet som i region Sjælland, dog med en lidt mindre andel til *Forretningservice*, og lidt større andel til *Sten-, ler- og glasindustrien*. Den lokale erhvervsstruktur har indflydelse på disse forskelle.

3.6 Opsummering

Arbejdsmarkedet i region Sjælland står, som nævnt i første del, overfor mange udfordringer i de kommende år. I anlægsperioden fra ca. 2012-2018 vil arbejdsstyrken være faldet med op mod 20.000 personer i regionen, og fremskrivninger viser, at der samtidig vil være et stadigt stigende antal (arbejdsløse) ufaglærte, mens der vil være mangel på faglærte og akademikere. Alt dette forventes at skabe et pres arbejdsmarkedet i regionen i anlægsperioden. Der forventes ikke øgede rekrutteringsproblemer ifm. selve byggeriet, men der er risiko for rekrutteringsproblemer for det øvrige arbejdsmarked.

Fremskrivningerne for det forventede beskæftigelsesbehov er dog behæftet med en del usikkerhedselementer. For det første afhænger beskæftigelsesbehov af valget af løsningsmodel for selve anlægsarbejdet – altså om der skal bygges en bro eller en tunnel. For det andet afhænger det af, hvor meget af produktionen der lægges på dansk jord. For det tredje er der ikke taget stilling til den præcise udformning af linieføring af jernbanenet mv. over Storstrømmen og Guldborgsund.

På trods af disse usikkerheder, vil anlægsarbejdet komme til at kræve ekstra arbejdskraft. Specielt vil der være behov for faglærte og akademikere, men der vil også blive brug for en del ufaglærte.

Trækkes på lokal arbejdskraft afhænger dog af, i hvor høj grad entreprenørerne henter arbejdskraft udefra eller vælger at finde arbejdskraften lokalt. Den konkrete løsning på arbejdskraftbehovet kendes først i det øjeblik, det er afgjort hvilke firma(er) der skal stå for byggeriet af broen.

En yderligere faktor er, at arbejdet med den faste forbindelse kan være attraktivt og dermed tiltrække arbejdskraft fra andre dele af landet og formentlig også fra udlandet.

De indirekte beskæftigelseseffekter i regionen og lokalområderne forventes ikke at blive særligt store, men der kan dog fortsat godt opstå rekrutteringsproblemer, afhængigt af konjunktursituationen i øvrigt. Det drejer sig ligeledes om de brancher der allerede er berørte – dvs. *Bygge & anlæg; Jern, metal & auto; Rengøring* samt *Hotel, restauration, køkken & kantine*.

4. MULIGE BESKÆFTIGELSESMÆSSIGE KONSEKVENSER EFTER BYGGERIET ER FÆRDIGGJORT

4.1. Efterspørgslen efter arbejdskraft

De virksomheder, der forventer at skulle udvide medarbejderstaben som følge af at Femern Bælt-forbindelsen angiver, at den erhvervsgruppe, hvor der forventes størst efterspørgsel efter arbejdskraft efter at selve byggeriet af forbindelsen er afsluttet, er *Rengøring, ejendoms-service og renovation* efterfulgt af *Bygge & anlæg; Transport; og Kontor, administration, regnskab & finans*, jvf. tabel 8 på næste side⁴.

Det fremgår, at merbeskæftigelsen inden for *Bygge & anlæg* næsten udelukkende ligger under selve byggerifasen, men det forventes dog, at broen vil skabe en øget beskæftigelse på 84 efter byggeriet er slut.

For *Jern & metal* gælder det, at kun ca. en femtedel af den ekstra skabte beskæftigelse bevares, efter at brobyggeriet er afsluttet

Det er interessant, at 3 ud af 4 af den ekstra skabte beskæftigelse inden for *Kontor, administration, regnskab og finans* ventes at ligge efter byggeriet af broen. Dette tyder med andre ord på, at der skabes administrative stillinger som følge af, at broen er blevet bygget.

Ligeledes ses det også, at 3 ud af 4 af den ekstra skabte beskæftigelse inden for *Transport* ventes at ligge efter byggeriet. Dette kunne i høj grad hænge sammen med forventninger om, at broen skaber flere lastvognssæt fra Tyskland, der skal gennem tolden i distributionscentrene i regionen. Desuden kunne der også være forventning om, at

⁴ Se anmærkninger i fodnote 3.

transportvirksomheder vælger at placere sig her, bl.a. grundet en lette og hurtigere adgang til Europa (broen giver en kortere rejsetid).

Tabel 8: Forventet rekrutteringsbehov inden for hver erhvervsgruppe efter etableringen af Femern Bælt-forbindelsen, 2008, faktisk antal

Erhvervsgruppe	Forventede antal rekrutteringer (efter etableringen)	n*	Forventet rekruttering i alt (under & efter etablering)
Rengøring, ejendomsservice og renovation	133	8	284
Bygge og anlæg	84	14	658
Transport, post, lager- og maskinførerarbejde	77	16	96
Kontor, administration, regnskab og finans	33	14	42
Salg, Indkøb og markedsføring	29	18	52
Hotel, restauration, køkken, kantine	24	10	33
Jern, metal og auto	22	12	117
Akademisk arbejde	8	6	19
Industriel produktion	8	3	16
Tekstil og beklædning	8	1	8
Ledelse	4	3	8
Landbrug, skovbrug, gartneri, fiskeri og dyrepleje	4	1	4
Nærings- og nydelsesmiddel	4	4	5
Træ, møbel, glas og keramik	4	3	5
It og teleteknik	3	1	6
Vagt, sikkerhed og overvågningsarbejde	2	2	5
Sundhed, omsorg og personlig pleje	1	3	1
Elever	1	2	6
Design, formgivning og grafisk arbejde	0	0	2
Undervisning og vejledning	0	0	1
Pædagogisk, socialt og kirkeligt arbejde	0	0	0
Medie, kultur, turisme, idræt og underholdning	0	0	0
I alt	449	121	1.367

* n er angivet uvægtet for at vise det faktiske antal virksomheder i undersøgelsen, der har angivet et rekrutteringsbehov. Selvom vægtingen kun medfører små forskydninger i resultaterne, betyder visningen af uvægtet n, at antallet af virksomheder, der forventer merbeskæftigelse, kan overstige antallet af medarbejdere, der forventes rekrutteret.

Kilde: Egne udregninger samt Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 13

Den stillingsbetegnelse der forventes at blive størst efterspørgsel efter er *Rengøringsassistent*, en ufaglært stillingskategori, jvf. tabel 9 på næste side . Denne stillingskategori kan direkte henledes på det arbejde der udføres på byggepladsen i forbindelsen med etableringen.

Den næstmest efterspurgt stillingsbetegnelse er, *Lagerarbejder* hvilket bl.a. skyldes en forventet øget efterspørgsel i de serviceerhverv der opstår i forbindelse med et brobyggeri. Herefter følger faglærte stillingsbetegnelser som *Entreprenørmaskinfører* og *Anlægsstruktør*.

Tabel 9: Top 20 over forventet rekrutteringsbehov efter etableringen af Femern Bælt-forbindelsen, 2008, faktisk antal, fordelt på stillingskategorier

Stillingskategori	Forventede antal rekrutteringer (efter etableringen)	n* (efter etableringen)	Forventet rekruttering i alt (under & efter etablering)
Rengøringsassistent	108	4	254
Lagerarbejder	34	3	35
Entreprenørmaskinfører	29	2	29
Anlægsstruktor	26	1	26
Servicemedarbejder	18	2	18
Postomdeler	18	1	18
Kontorassistent	17	7	21
Elektriker	8	4	21
Chauffør, fragt, distribution, blandet kørsel	8	4	9
Bankrådgiver	7	4	9
Butiksassistent	7	4	12
Fabriksarbejder	7	2	11
Tømrer	7	4	12
Automekaniker	6	4	17
Tjener	5	3	10
Klejnsmed	4	2	10
Svejser	3	1	30
Specialarbejder, byggeri	0	0	30
Industrioperatør, Jern / Metal	0	0	29
Pladsarbejder**	0	0	509
I alt	312	52	1.110

* n er angivet uvægtet.

** En pladsarbejder er en fællesbetegnelse for en type medarbejder til ufaglært arbejde i byggeriet, som kan varetage forefaldende arbejde på en byggeplads, fx montage af betonelementer, stilladsarbejde, oprydning, rengøring af skurvogne mv., (kilde: BAT-kartellet og Uddannelsesguiden).

Kilde: Egne udregninger samt Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 14

Gennem de senere år har der været en markant stigende interesse for at etablere ny virksomhed på Lolland-Falster. Mens der i 2003 var omkring 300 virksomhedsetableringer om året, er dette tal steget støt til omkring 1.200 i 2006, og ca. 1.450 i 2007 (det skal her anføres, at erhvervsstrukturen på Lolland-Falster er præget af mikrovirksomheder – af de i alt 10.309 virksomheder på Lolland-Falster udgøres 79 pct. af enkeltmandsvirksomheder, 9 pct. har mellem to og fire ansatte, 5 pct. har fem til ni ansatte, og kun 7 pct. af virksomhederne har over 10 ansatte)⁵.

De erhverv der særligt kunne have gavn af den faste forbindelse over Femern Bælt ligger typisk inden for nedenstående 5 kategorier⁶:

1. Virksomheder der satser på energi og miljø
2. Virksomheder der satser på logistik-spedition
3. Virksomheder der satser på fødevarer eller fødevarerrelateret produktion
4. Virksomheder der satser på turisme
5. Virksomheder der satser på produktion af beton

Mange af disse virksomheder vil nyde godt af en velfungerende infrastruktur. Der ses allerede en tendens til øget virksomhedslokalisering

⁵ Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 86

⁶ Rambøll Management (2008): "Virksomhedernes forventninger til arbejdskraftbehovet ifm. Femern Bælt-forbindelsen", s. 86

langs motorvejene i Danmark – op mod 50 pct. af alle nye virksomheder placerer sig i dag op ad en motorvej. Dette gælder især virksomheder, for hvem transport af gods er vigtigt. For virksomheder i Østdanmark vil turismen fra Tyskland og resten af især Nordeuropa også være en afgørende faktor.

5. BESKÆFTIGELSESSYSTEMETS OG JOBCENTRENES ROLLE

5.1 Indledning

Etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt forventes som minimum at kræve 2.200 mandår at opføre, og helt op til 5.100 mandår. Derudover forventes det, at broen vil have en indirekte beskæftigelseseffekt i region Sjælland på mellem 275 og 575 mandår pr. år i anlægsperioden. Dertil kommer, at der forventes at blive skabt ca. 450 mandår i region Sjælland, når broen er færdigbygget. Det viser de undersøgelser som Beskæftigelsesregionen har udført.

Ud over alt dette, vil der også blive behov for en udbygning af jernbanelinjen, stationer osv. De beskæftigelsesmæssige konsekvenser af dette er fortsat meget usikre, da et endeligt løsningsforslag endnu ikke foreligger, men det vil stadigvæk være nødvendigt at indtænke disse projekter og deres beskæftigelsesmæssige konsekvenser i den fremtidige beskæftigelsesindsats.

I en tid med fortsat mangel på arbejdskraft, specielt faglærte og akademiske stillinger, udsigt til en faldende arbejdsstyrke, så står beskæftigelsessystemet, herunder jobcentrene, over for at skulle løfte en stor opgave frem mod og efter byggeriet af Femern Bælt-broen, med henblik på at øge arbejdsudbuddet.

5.2 Beskæftigelsessystemet

Jobcentrenes rolle vil primært være at arbejde for, at de udsatte grupper får del i den efterspørgsel efter arbejdskraft der bliver genereret, når anlægsarbejdet af den faste forbindelse sættes i gang. Derudover kan der være muligheder for jobcentrene, via flaskehalsindsatsen, at sætte projekter i gang. Brugen af voksenlærlingetilskud vil også være et muligt redskab for jobcentrene i denne sammenhæng.

Mere end hver tredje virksomhed i Østdanmark tilkendegiver, at de vil gøre brug af udenlandsrekruttering i deres bestræbelser på at udfylde efterspørgsel efter kvalificeret arbejdskraft. Pr. 1. oktober 2008 blev der oprettet 3 udlandsrekrutteringsenheder i Danmark (hvoraf den ene ligger i Østdanmark), under navnet Work In Denmark. Enhedernes formål det er at skaffe kvalificeret arbejdskraft til landet, til områder hvor der er stor mangel. Da udlandsrekrutteringsenheden selvstændigt kan tilbyde bistand er derfor vigtigt at sikre, at de bliver brugt. Mange

af entreprenørerne medbringer selv deres sjaks, men der vil fortsat være brug for rekruttering af udenlandsk arbejdskraft, både til at dække arbejdskraftbehov ifm. selve byggeriet, men også behovet for kvalificeret arbejdskraft til resten af arbejdsmarkedet i Østdanmark.

www.brhovedstadensjaelland.dk



BESKÆFTIGELSESGREGION HOVEDSTADEN & SJÆLLAND

Universitetsvej 2
4000 Roskilde
Telefon: 7222 3400
E-mail: brhs@ams.dk