



Arbetsmarknadsprognos

Transportutbildning och Fordonsutbildning

Innehållsförteckning

Transportutbildning	4
Inledning	4
Disposition och förklaring till redovisning av resultat	4
Utgångsläge för prognosen	8
Efterfrågan fram till 2026 - Arbetsförmedlingens yrkesprognos - Transport	8
Arbetsförmedlingens yrkesprognos till 2026.....	9
Matchningsgrad Transportutbildning och Fordonsutbildning på gymnasial nivå.....	11
Prognos fram till 2035.....	12
Sammanfattning av prognosen	16
Branschens bedömning på medellång sikt.....	17
Sammanvägd prognos	18

Sammanfattning

Risk för fortsatt brist på transportutbildade år 2035

Sammantaget väntas tillgången på transportutbildade i länet öka kraftigt under prognosperioden. Eftersom efterfrågan väntas öka i ungefär motsvarande utsträckning finns det risk för att dagens brist består under kommande år.

Detta gäller under förutsättning att nuvarande mönster består vad gäller exempelvis intresse för utbildningen och andelen examinerade, flytt och pensionsavgångar. En av slutsatserna SCB kom fram till var att det fram till 2035 väntas bli överskott på transportutbildade i stora delar av landet och då kan till exempel ett ändrat flytt- eller pendlingsmönster förändra arbetsmarknadsläget i länet.

Enligt branschens egna prognoser väntas transporterna öka med 70 % till 2030 och efterfrågan på kompetens kommer att öka tillsammans med ett förändrat köpbeteende hos konsumenter. Branschen väntar sig inte någon större pendling av bussförare från andra län med tanke på deras arbetstider. Med tanke på trafiksituationen i Stockholm är det inte heller aktuellt att pendla från ett annat län till sin arbetsplats.

Risk för ökad brist på fordonsutbildade år 2035

Eftersom tillgången beräknas vara i stort sett oförändrad samtidigt som efterfrågan väntas öka, finns det risk för att dagens brist på fordonsutbildade i länet förstärks på sikt.

Transportutbildning

Inledning

Under 2020 stod transportnäringen för mer än 4 procent av Sveriges BNP, och närmare en tiondel av samtliga näringsgrenars förädlingsvärde. Under det senaste decenniet (2009–2019) har transportnäringens bidrag till BNP ökat med 52 procent. Transportnäringen har inte bara stor inverkan på den ekonomiska utvecklingen i sin helhet, andra sektorer i näringslivet nyttjar dessutom transportnäringens produktion. Tillverkningsindustrin och jord-, skogs- och fiskeindustrin nyttjar nästan en femtedel av all transportnäringens produktion i Sverige. Även byggverksamhet respektive parti- och detaljhandel har stor användning av transportnäringen och nyttjar sammanlagt 17 procent av produktionen.¹

Mellan 2011 och 2015 fanns en nedåtgående trend i antalet elever på fordons- och transportprogrammet. Sedan dess har trenden vänt och fler utbildas nu på programmet än för tio år sedan. Detta är till viss del en befolkningstrend, elevunderlaget på gymnasiet har ökat med 40 000 mellan 2015 och 2022, men även intresset för programmet har ökat.

Elever som gått en utbildning inom fordon eller transport har den högsta etableringsgraden på arbetsmarknaden av alla gymnasieutbildade ett år efter gymnasieexamen, med nästan 70 procents etableringsgrad ett år efter examen. För utbildningar inom komvux/yrkesvux var motsvarande siffra 58 procent.²

Disposition och förklaring till redovisning av resultat

I denna prognos har vi valt redovisa utbildningsområden och yrken för Transportprogrammet och Fordonsprogrammet. Nedan förklaring till innehåll och redovisade prognosdelar.

Arbetsförmedlingens Yrkesprognos

¹ Transportföretagen - *Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad* juni 2022
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/kompetensforsorjning/nyheter/transportnaringen-och-framtidens-arbetsmarknad-2022.pdf?ts=8da8b3e4ea4c180>

² Ibid.

Yrkesprognoserna bygger på en datadriven modell utifrån Arbetsförmedlingens verksamhetsstatistik samt statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) och bedömer möjligheterna att få jobb i ett antal yrken. Data från 2021.³

SCB:s regionala prognos över tillgång och efterfrågan på arbetskraft till år 2035

Grundar sig på SCB statistik från 2018.

Utgår från utbildningsgrupper och belyser:

Matchningsgrad

Belyser förvärvsgrad och matchad förvärvsgrad samt hur dessa förhåller sig till medelvärden.

- **Förvärvsgrad.** Dvs i hur utsträckning examinerade inom utbildningsgruppen har arbete.
- **Matchad förvärvsgrad.** Dvs i hur utsträckning examinerade inom utbildningsgruppen har arbete inom utbildat yrke.

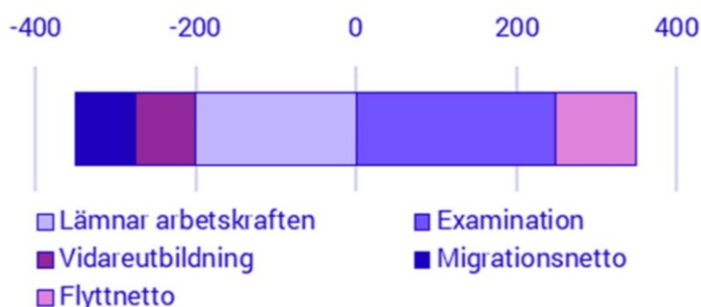
Prognos över tillgången på utbildade

Inledningsvis redovisas den procentuella utvecklingen av tillgången på arbetskraft i länet mellan år 2018 och 2035 för den aktuella utbildningsgruppen. Procenttalen har avrundats till närmaste femtal. ”Relativt oförändrad” används när förändringen är mellan -5 och +5 procent.

Därefter beskrivs de fem faktorer som påverkar utvecklingen i prognosen (examination, antal som lämnar arbetskraften, vidareutbildning, inrikes flytt och migration). Uppgifterna redovisas som totalt antal under prognosperioden.

De fem faktorer som påverkar tillgångens utveckling för utbildningsgruppen i redovisas i diagram 2 på diagramuppslaget. Uppgifterna redovisas som totalt antal personer under perioden 2020–2035. Flyttnettot är skillnaden mellan inrikes in- och utflytt och migrationsnettot är skillnaden mellan in- och utvandring.

Tillgång, olika faktorerers effekt fram till år 2035, antal



³ För mer information och metodbeskrivning för Arbetsförmedlingens yrkesprognoser: [Metodbeskrivning för yrkesprognoser | Jobtech \(jobtechdev.se\)](https://www.jobtech.se/jobtechdev/se/metodbeskrivning-for-yrkesprognoser)

- **Examination.** Bidrar positivt till utvecklingen av tillgången på utbildade i länet. Beroende på utbildnings-grupp beskrivs vilka utbildningsformer (exempelvis gymnasieskolan, komvux, yrkeshögskola eller högskola) som examinationen kommer ifrån. Redovisningen avser totalt antal examinerade i länet under prognos-perioden. När det är ett förhållandevis stort antal examinerade i länet redovisas även ett årligt genomsnitt.
- **Lämnar arbetskraften.** Påverkar tillgången negativt. I texten anges hur många personer som väntas lämna arbetskraften under prognosperioden, framför allt till följd av pensionering.

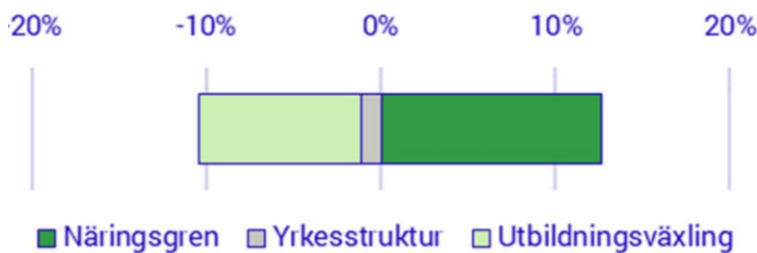
Många av de som är 50 år eller äldre vid prognosens början kommer att gå i pension under prognosperioden. I texten anges därför hur stor andel av länets arbetskraft i den aktuella utbildningsgruppen som var 50 år eller äldre år 2018. Länets andel jämförs alltid med andelen för riket, som uppgick till 35 procent år 2018.

- **Vidareutbildning.** Påverkar tillgången negativt. Avser de som lämnar utbildningsgruppen i och med att de utbildar sig till något annat och även byter utbildnings-grupp. I de fall vidareutbildningen har jämförelsevis stor effekt på tillgången kommenteras detta i texten. I flera fall nämns även vad individerna vanligtvis vidareutbildar sig till, baserat på uppgifter från den senaste tiden.
- **Flyttnetto.** Flytt mellan länen kan påverka länets tillgång både positivt och negativt. I texten redovisas antalet med aktuell utbildning som under prognosperioden väntas flytta till länet från andra län och från länet till andra län. Skillnaden mellan antalet in- och utflyttare blir flyttnettot.
- **Migrationsnetto.** Kan både öka och minska tillgången, och utgörs av skillnaden mellan antalet invandrare och utvandrare. Om migrationen har en tydlig effekt på tillgången kommenteras detta.

De fem faktorerna ovan påverkar tillgången på personer med den aktuella utbildningen som är folkbokförda i länet. För att kunna jämföra tillgången på arbetskraft i länet med efterfrågan behöver prognosen även ta hänsyn till hur många i utbildningsgruppen som arbetspendlar till och från länet.

I texten kommenteras om det är vanligt att arbetspendla över länsgräns eller inte. I de fall arbetspendlingen är relativt omfattande (andelen in eller utpendlare är större eller lika med 10 procent), beskrivs andelen inpendlare och utpendlare år 2018. Andelen är beräknad med antalet folkbokförda i länet (med den aktuella utbildningen) som bas.

Efterfrågan, olika faktorerers effekt fram till år 2035, procent



- **Näringsgren.** Visar hur utbildningsgruppen påverkas av den antagna framtida efterfrågan per näringsgren. Efterfrågan på arbetskraft i en näringsgren kan öka till följd av exempelvis en ökad befolkning. Detta gäller inte minst inom utbildningssektorn om antalet barn och ungdomar ökar, eller inom vård och omsorgssektorn om antalet äldre blir fler. Efterfrågan kan även förändras då en näringsgren växer eller minskar i omfattning av andra skäl, till exempel på grund av strukturomvandling.
- **Yrkesstrukturen.** Visar hur stor del av efterfrågeutvecklingen som beror på att yrkesstrukturen antas förändras inom olika näringsgrenar. Till exempel antas andelen psykologer öka inom flera branscher på arbetsmarknaden framöver.
- **Utbildningsväxlingen.** Visar hur stor del av efterfrågeutvecklingen som beror på att utbildningskraven antas förändras inom olika yrken. Till exempel antas arbetsgivarna efterfråga eftergymnasialt utbildad arbetskraft inom många yrken där det tidigare varit vanligare med gymnasial utbildning.

Arbetsmarknadsläget år 2035

Bedömning av arbetsmarknadsläget år 2035 är det huvudsakliga prognosresultatet och en sammanvägning av tillgångs- och efterfrågeprognosen.

Branschens bedömning på medellång sikt

En kvalitativ del där branschrepresentanter har fått ta del av prognosen och ge sina synpunkter och väga in egna prognoser.

Sammanvägd prognos

En avslutande del där Regionala analysgruppen summerar prognoserna och branschens bedömning.

Utgångsläge för prognosen

Som tidigare beskrivet är prognosen en sammanställning av 3 separata delar som avslutningsvis sammanvägs.

Inledningsvis redovisas Arbetsförmedlingens yrkesprognoser som sträcker sig dels på kort sikt fram till 2022, och dels på medellång sikt fram till 2026. Därefter följer Regional prognos över tillgång och efterfrågan på arbetskraft till år 2035 och slutligen ger branschen sin prognos på kort och mellanlång sikt samt eventuella synpunkter på övriga ingående prognoser för mer kvalitativt perspektiv.

En kompetensförsörjningsanalys av detta slag bör främst ses som en indikator på utvecklingen avseende tillgång och efterfrågan av arbetskraft. Materialet är föränderligt över tid och påverkas i hög grad av externa faktorer. Hänsyn bör i detta fall tas till att osäkerhet kan finnas utifrån att dataunderlaget från SCB är från 2018. Det innebär att det inte tagits hänsyn till pandemins effekter, energikris, Ukrainakriget eller förestående lågkonjunktur. Samtidigt har inte heller hänsyn tagit till den senaste utvecklingen i arbetsmarknadens strukturomvandling kopplat till grön omställning, energikris, och den digitala utvecklingen med framför allt AI, automatisering och digitalisering.

Efterfrågan fram till 2026 - Arbetsförmedlingens yrkesprognos - Transport

Nedan visas yrkesprognoser i tabellform för yrken som inom transport. Dessa redovisas dels på kort sikt- inom ett år och på mellanlång sikt- inom 5 år. Tabellerna är redovisade så som de är presenterade i Yrkesprognoserna.

Yrkesprognoserna bygger på en datadriven modell utifrån Arbetsförmedlingens verksamhetsstatistik samt statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) och bedömer möjligheterna att få jobb i ett antal yrken. Data från 2021.

Nivåer i bedömningar på kort sikt regionalt och medellång sikt nationellt följer skalan: Små och medelstora möjligheter, Stora möjligheter och Mycket stora möjligheter. Dessa nivåer illustrerat med varvräknare. Mer förklaring till nivåindelningen följer nedanför tabellen.

På regional nivå och medellång sikt redovisas Yrkesprognosens bedömning i relation till den nationella prognosen. Då utifrån nivåerna mindre, något mindre, lika, större och mycket större möjligheter än riket.

Arbetsförmedlingens yrkesprognos till 2026

Yrke	Prognos 2022 sthlm	Prognos 2026 Riks	Prognos möjligheter 2026 Sthlm jämfört med riket
Lager- och terminalpersonal			Lika
Lastbilsförare			Större
Motorfordonsmekaniker och fordonreparatörer			Mindre
Buss- och spårvagnsförare			Större
Brevbärare och postterminalarbetare			Något mindre
Taxiförare			Mycket större
Truckförare			Större
Transportledare och transportsamordnare			Lika
Budbilsförare			Mycket större
Ramppersonal, flyttkarlar och varupåfyllare			Större
Fordonsmontörer			Mindre
Tågvärdar och ombordsansvariga			Ingen uppgift
Lokförare			Ingen uppgift

Sortering utifrån antal anställda inom yrket. Från flest till minst.

Förklaring till prognoser

	Mycket stora möjligheter: Efterfrågan på arbetskraft i yrket är betydligt större än utbudet. Konkurrensen om jobben är mycket liten.
	Stora möjligheter: Efterfrågan på arbetskraft i yrket är större än utbudet. Konkurrensen om jobben är liten.
	Små till medelstora möjligheter: Efterfrågan på arbetskraft i yrket är tillfredsställt, och det förekommer konkurrens om jobben

Källa: Arbetsförmedlingens yrkesprognoser

Av samtliga anställda inom yrkesområdet transport är cirka åttio procent män. Inom vissa delar av yrkesområdet krävs en yrkesutbildning, medan andra endast ställer krav på kortare utbildning eller introduktion. En gemensam nämnare är att det för de flesta yrken krävs körkort eller någon form av förarbevis.

Efterfrågan inom delar av transportområdet hänger samman med utvecklingen inom flera andra områden. Hög aktivitet inom exempelvis byggindustrin, tillverkningsindustrin och e-handeln bidrar till efterfrågan på godstransporter. Även befolkningstillväxten väntas ha en positiv inverkan på efterfrågan, framför

allt inom regional- och kollektivtrafik samt taxi. Utbudet varierar mycket mellan yrkena, där utbudet på arbetskraft är hög inom yrken där det inte krävs någon utbildning, medan det inom yrken som kräver körkort eller någon form av förarbevis är betydligt lägre.

Arbetsförmedlingens yrkesprognos över yrken inom transport visar i ett regionalt perspektiv att efterfrågan på medellång sikt förväntas vara mycket stora för Motorfordonsmekaniker och fordonreparatörer. Stora för taxi-, lastbils-, truck- samt buss- och spårvagnsförare.

SCB:s regionala prognos över tillgång och efterfrågan på arbetskraft till år 2035 – Transport

Utbildnings- och arbetsmarknadsprognosen fram till 2035 är en del av SCB:s Trender och prognoser och utgår ifrån utbildningsgruppen gymnasieskolans fordons- och transportprogram, inriktningar mot transport och magasinering samt motsvarande äldre utbildning. Här ingår även motsvarande arbetsmarknadsutbildningar och utbildningar inom komvux.

Prognosen omfattar även gymnasieskolans fordonsprogram, inriktning mot karosseri och lackering, lastbil och mobila maskiner, samt personbil. Här ingår även motsvarande äldre utbildning, arbetsmarknadsutbildningar och utbildningar inom komvux.

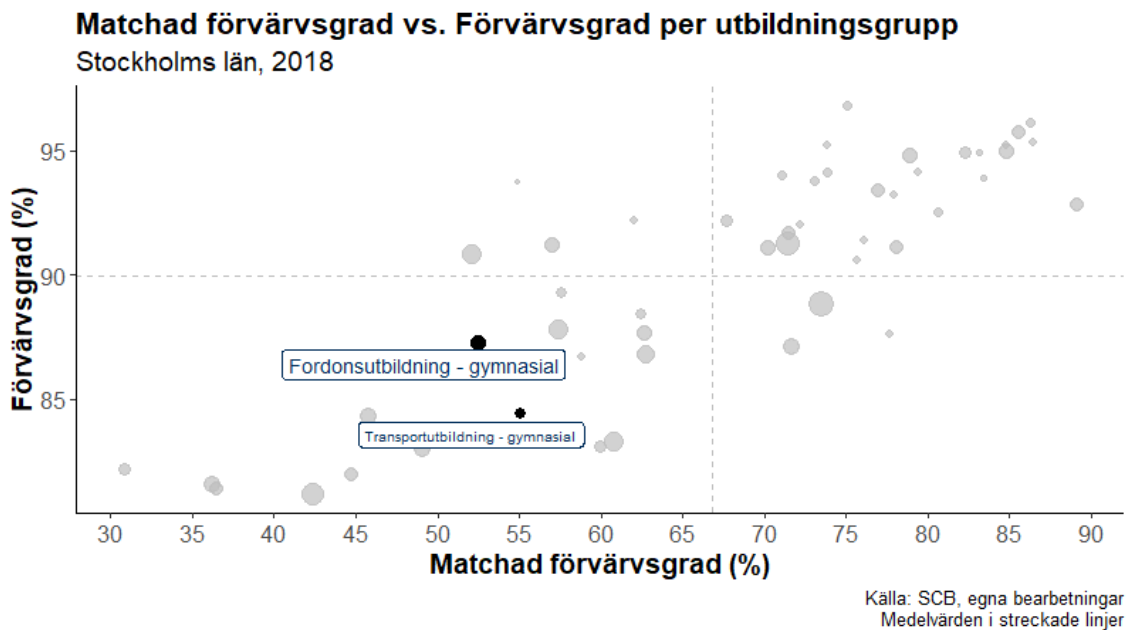
Utgångsläget beskriver antalet personer i den aktuella utbildningsgruppen som förvärvsarbetade i länet år 2018, och i vilka branscher eller yrken.

Omkring 6 000 förvärvsarbetande i Stockholms län hade en transportutbildning på gymnasial nivå år 2018. Närmare 45 procent arbetade inom vägtransport och magasinering och drygt 15 procent inom byggverksamhet. Enligt Arbetsförmedlingen var det brist på arbetskraft inom olika transportyrken i länet vid prognosens början.

Omkring 17 600 förvärvsarbetande i Stockholms län hade en gymnasial fordonsutbildning år 2018. Motorfordonsmekaniker är det vanligaste yrket. Runt 25 procent arbetade inom handel och service för motorfordon. Närmare 15 procent arbetade inom byggverksamheten, drygt 10 procent inom tillverkningsindustrin och cirka 10 procent med vägtransporter. Enligt Arbetsförmedlingen var det brist på motorfordonsmekaniker och fordonreparatörer i länet vid prognosens början.

Prognosen omfattar även Arbetsförmedlingens yrkesprognos och efterfrågan på kompetens på medellång sikt fram till 2026.

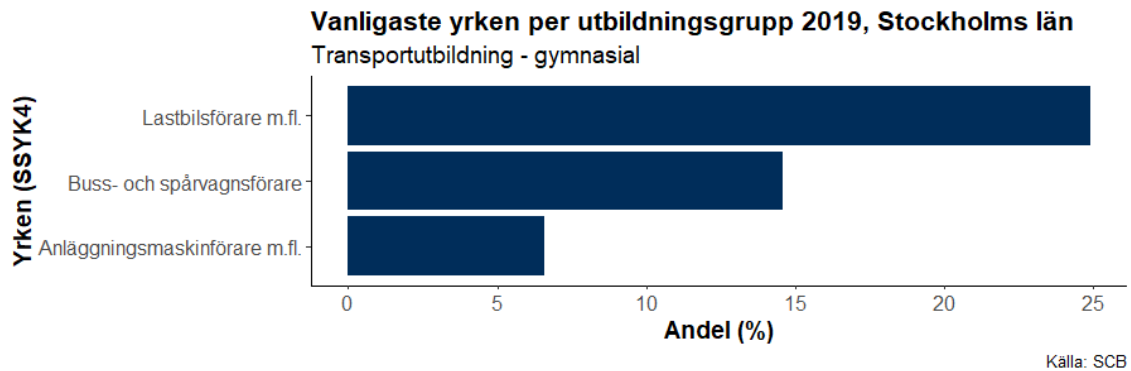
Matchningsgrad Transportutbildning och Fordonsutbildning på gymnasial nivå



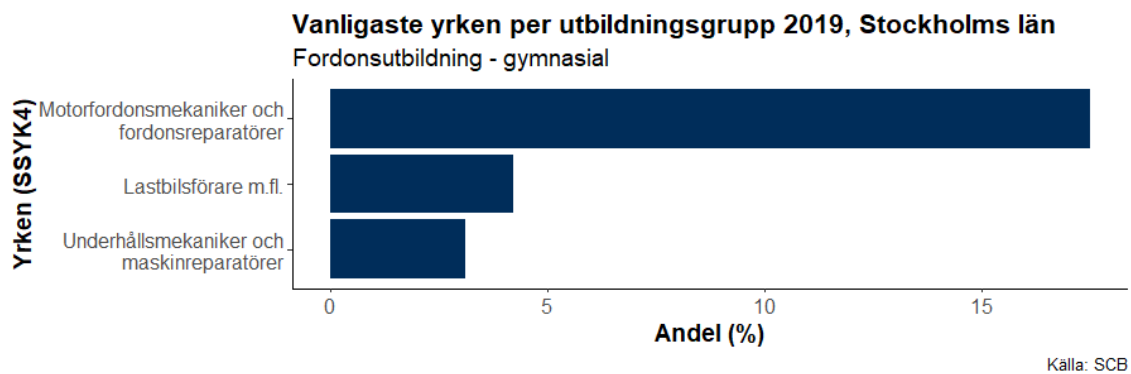
När vi tittar närmare på matchningsgraden⁴ inom båda utbildningsgrupperna återfinns de i den vänstra nederdelen av diagrammet ovan vilket innebär att personer med dessa utbildningar dels förvärvsarbetar i lägre utsträckning jämfört med övriga utbildningsgrupper, dels i lägre utsträckning arbetar i ett yrke som stämmer överens med utbildningen både till nivå och inriktning.

Av personer med transportutbildning arbetar drygt en fjärdedel som lastbilsförare eller dylikt, och ytterligare 15 procent som buss- och spårvagnsförare.

⁴ Matchad förvärvsgrad avser andelen med en viss utbildning som arbetar i yrken som stämmer överens med utbildningen, både till nivå och inriktning. Detta ger en indikation på arbetsgivares efterfrågan på olika utbildningar. I beräkningen av matchad förvärvsgrad ingår inte egenföretagare studerande och anställda utan tillräckliga uppgifter. Matchad förvärvsgrad kan också jämföras med den vanliga förvärvsgraden som avser andelen utbildade som är sysselsatta oavsett om yrket stämmer överens med utbildningen eller inte. För jämförbarhetens skull har den vanliga förvärvsgraden justerats på samma sätt som matchad förvärvsgrad, det vill säga att egenföretagare, studerande och anställda utan tillräckliga uppgifter exkluderats.



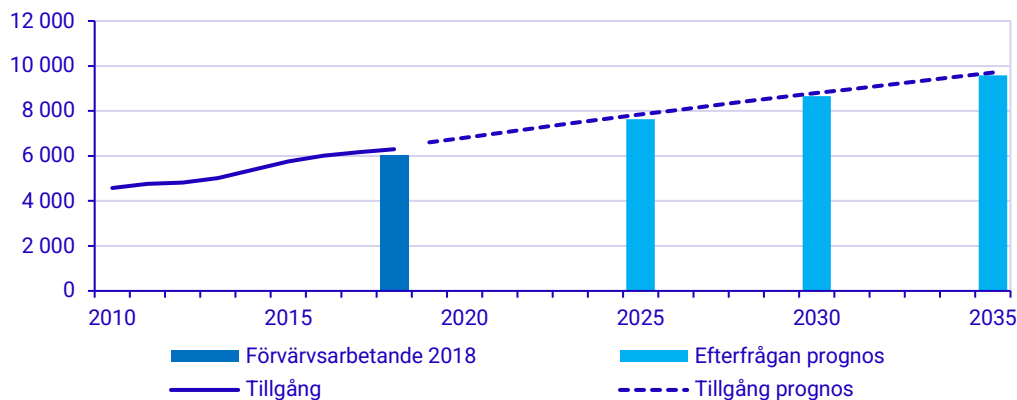
Det vanligaste yrket bland personer med fordonsutbildning är fordonsreparatör och motorfordonsmekaniker. Lastbilsförare är det näst vanligaste yrket inom denna utbildningsgrupp.



Prognos fram till 2035

Prognos över tillgång och efterfrågan på arbetskraft i länet fram till år 2035

Prognos Transportutbildning



Tillgången ökar

Länets tillgång på transportutbildade väntas öka med cirka 55 procent under prognosperioden. Det beror på att antalet examinerade och inflyttare tillsammans beräknas bli större än antalet som lämnar arbetskraften, flyttar från länet eller vidareutbildar sig.

Totalt beräknas 2 300 personer som är folkbokförda i Stockholms län att examineras från gymnasieskolan under prognosperioden. Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 150 personer. Dessutom antas ett tillskott från komvux till utbildningsgruppen på totalt 1 200 personer och från arbetsmarknadsutbildning på totalt 2 000 personer under prognos-perioden.

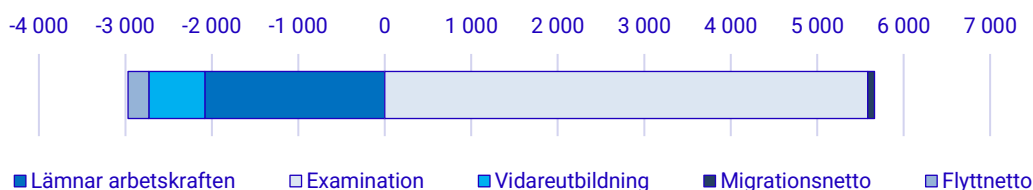
Pensionsavgångarna väntas bli ungefär lika stora som genomsnittet på hela arbetsmarknaden. Av dagens arbetskraft är 34 procent 50 år eller äldre och fram till 2035 väntas cirka 2 100 personer lämna arbetskraften till följd av framför allt pensionering.

Samtidigt väntas ett antal lämna utbildningsgruppen på grund av vidareutbildning, främst inom teknikområdet.

Flytt mellan länen har inte så stor påverkan på länets tillgång på transportutbildade fram till år 2035. Totalt beräknas cirka 2 700 personer med dessa utbildningar flytta till Stockholms län under prognosperioden. Under samma period väntas 3 000 personer flytta från länet.

Arbetspendlingen över länsgräns är relativt omfattande. Cirka 5 procent bland personer med dessa utbildningar pendlar till andra län, medan 19 procent pendlar in till länet. De senaste årens pendlingsmönster antas bestå under prognosperioden.

Tillgång, olika faktorerers effekt fram till år 2035, antal⁵



⁵ **Examination.** Bidrar positivt till utvecklingen av tillgången på utbildade i länet. Beroende på utbildningsgrupp beskrivs vilka utbildningsformer (exempelvis gymnasieskolan, komvux, yrkes-högskola eller högskola) som examinationen kommer ifrån.

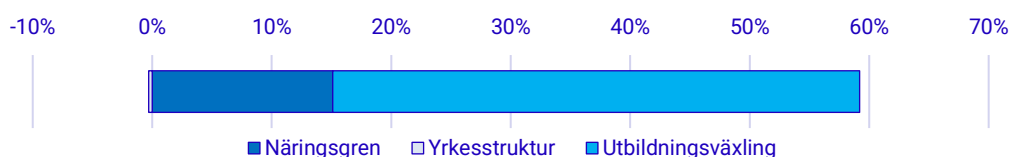
Lämnar arbetskraften. Påverkar tillgången negativt. I texten anges hur många personer som väntas lämna arbetskraften under prognosperioden, framför allt till följd av pensionering.

Vidareutbildning. Påverkar tillgången negativt. Avser de som lämnar utbildningsgruppen i och med att de utbildar sig till något annat och även byter utbildningsgrupp.

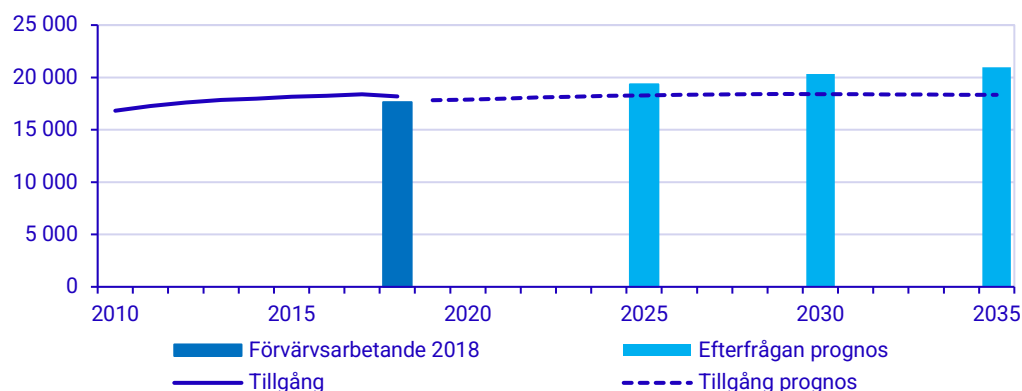
Efterfrågan ökar

Totalt beräknas efterfrågan på transportutbildade i länet öka med cirka 60 procent fram till år 2035. Ökningen beror framför allt på att det antas ske en utbildningsväxling inom flera transportyrken, där relativt många i dag har grundskoleutbildning som högsta utbildning. Till exempel antas andelen med gymnasial transportutbildning öka bland länets buss- och lastbilsförare under prognosperioden. Därtill väntas efterfrågan på arbetskraft öka inom vägtransport och byggverksamhet.

Efterfrågan, olika faktorerers effekt fram till år 2035, procent⁶



Prognos Fordonsutbildning



Tillgången oförändrad

Länets tillgång på fordonsutbildade väntas vara relativt oförändrad under prognosperioden. Det beror på att antalet examinerade och inflyttare tillsammans beräknas bli ungefär lika stort som antalet som lämnar arbetskraften, flyttar från länet eller vidareutbildar sig.

Totalt beräknas 7 000 personer som är folkbokförda i Stockholms län att examineras från gymnasieskolan under prognosperioden. Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 430 personer. Dessutom antas ett tillskott från komvux till

⁶ **Näringsgren.** Visar hur utbildningsgruppen påverkas av den antagna framtida efterfrågan per näringsgren. Efterfrågan på arbetskraft i en näringsgren kan öka till följd av exempelvis en ökad befolkning.

Yrkesstrukturen. Visar hur stor del av efterfråge-utvecklingen som beror på att yrkesstrukturen antas förändras inom olika näringsgrenar.

Utbildningsväxlingen. Visar hur stor del av efterfrågeutvecklingen som beror på att utbildningskraven antas förändras inom olika yrken.

utbildningsgruppen på totalt 590 personer och från arbetsmarknadsutbildning på totalt 760 personer under prognosperioden.

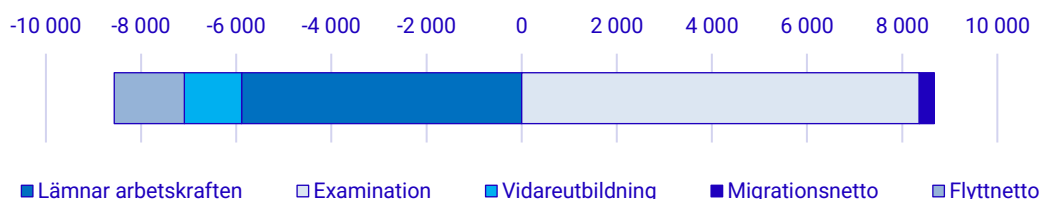
Pensionsavgångarna väntas bli ungefär lika stora som genomsnittet på hela arbetsmarknaden. Av dagens arbetskraft är 34 procent 50 år eller äldre och fram till 2035 väntas cirka 5 900 personer lämna arbetskraften till följd av framför allt pensionering.

Samtidigt väntas ett antal vidareutbilda sig och därmed lämna utbildningsgruppen. Vidareutbildningen sker ofta inom teknikområdet.

Flytt mellan länen har en viss negativ påverkan på länets tillgång på fordonsutbildade fram till år 2035. Totalt beräknas cirka 3 600 personer med dessa utbildningar flytta till Stockholms län under prognosperioden. Under samma period väntas 5 000 personer flytta därifrån.

Arbetspendlingen över länsgräns är relativt omfattande. Cirka 4 procent bland personer med dessa utbildningar pendlar till andra län, medan 16 procent pendlar in till länet. De senaste årens pendlingsmönster antas bestå under prognosperioden.

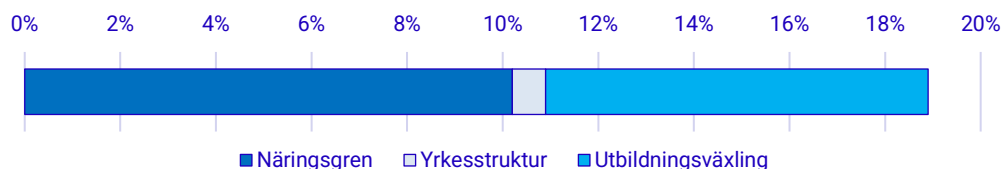
Tillgång, olika faktorerers effekt fram till år 2035, antal



Efterfrågan ökar

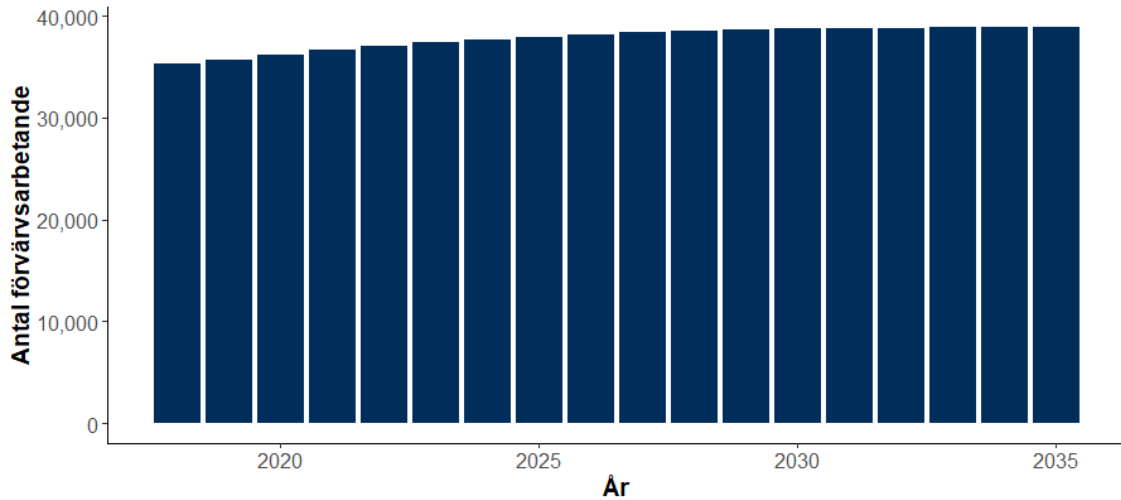
Totalt beräknas efterfrågan på fordonsutbildade i länet öka med cirka 20 procent fram till år 2035. En del beror på att efterfrågan på arbetskraft väntas öka bland annat inom handel med och service för motorfordon. Därtill väntas efterfrågan öka på grund av utbildningsväxlingen, som till exempel innebär att en större andel av motorfordonsmekanikerna antas ha en fordonsutbildning år 2035 jämfört med i dag.

Efterfrågan, olika faktorerers effekt fram till år 2035, procent



Prognos antal förvärvsarbetande per bransch 2035, Stockholms län

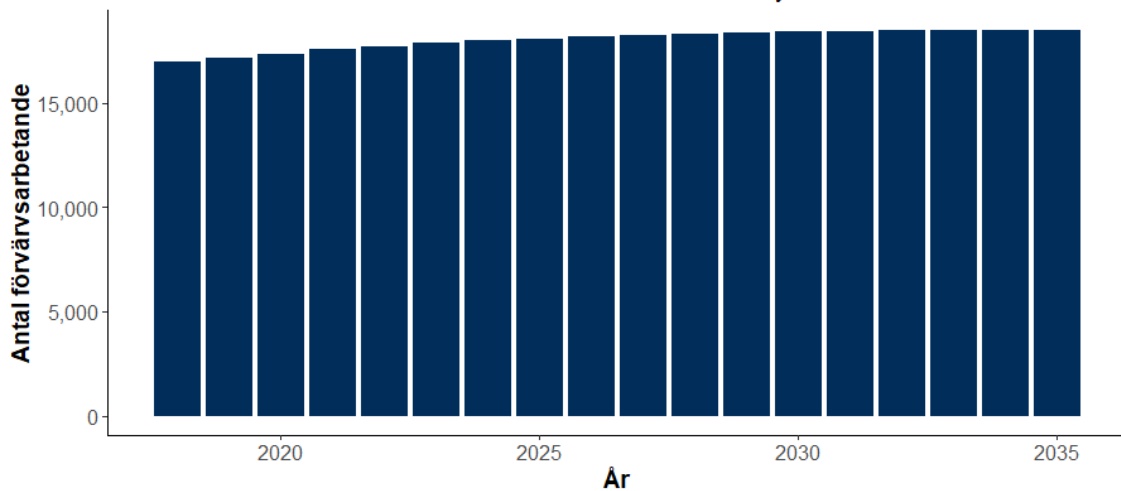
Vägtransporter, person och lastbil



Källa: WSP
2018 avser faktiskt antal förvärvsarbetande
Antal förvärvsarbetande 16-74 år (dagbefolkning) efter näringsgren (SNI 2007, gruppering)

Prognos antal förvärvsarbetande per bransch 2035, Stockholms län

Handel med och serviceverkstäder för motorfordon och motorcyklar



Källa: WSP
2018 avser faktiskt antal förvärvsarbetande
Antal förvärvsarbetande 16-74 år (dagbefolkning) efter näringsgren (SNI 2007, gruppering)

Sammanfattning av prognosen

Risk för fortsatt brist på transportutbildade år 2035

Sammantaget väntas tillgången på transportutbildade i länet öka kraftigt under prognosperioden. Eftersom efterfrågan väntas öka i ungefär motsvarande utsträckning finns det risk för att dagens brist består under kommande år.

Detta gäller under förutsättning att nuvarande mönster består vad gäller exempelvis intresse för utbildningen och andelen examinerade, flytt och pensionsavgångar. En av slutsatserna SCB kom fram till var att det fram till

2035 väntas bli överskott på transportutbildade i stora delar av landet och då kan till exempel ett ändrat flytt- eller pendlingsmönster förändra arbetsmarknadsläget i länet.

Enligt branschens egna prognoser väntas transportererna öka med 70 % till 2030 och efterfrågan på kompetens kommer att öka tillsammans med ett förändrat köpbeteende hos konsumenter. Branschen väntar sig inte någon större pendling av bussförare från andra län med tanke på deras arbetstider. Med tanke på trafiksituationen i Stockholm är det inte heller aktuellt att pendla från ett annat län till sin arbetsplats.

Risk för ökad brist på fordonsutbildade år 2035

Eftersom tillgången beräknas vara i stort sett oförändrad samtidigt som efterfrågan väntas öka, finns det risk för att dagens brist på fordonsutbildade i länet förstärks på sikt.

Detta gäller under förutsättning att nuvarande mönster består vad gäller exempelvis intresse för utbildningen, andelen examinerade, in- och utflytt till länet samt pensionsavgångar.

Branschens bedömning på medellång sikt

Samhällets behov av snabba och fungerande transporter är ständigt ökande med en årlig takt på fem procent inom EU. Det nyligen införda mobilitetspaketet kommer påverka mängden transportarbete ytterligare för svenska åkerier. Branschen pekar på svårigheterna att göra rättvisa och heltäckande kompetensförsörjningsanalyser avseende transportbranschen. Orsakerna till detta är bland annat en felaktig uppskattning av antalet yrkesförare i landet (på grund av kodning), behörighetskrav, att många som genomfört en utbildning ändå inte är anställningsbara och saknar gångbara kompetenser och behörigheter. Arbetsförmedlingens statistik bygger även på synliga jobb och många inom branschen använder inte Arbetsförmedlingen vid rekryteringar.

Bristfälliga arbetsmarknadsutbildningar bidrar även till att det finns de med körkortsbehörigheter inskrivna hos AF men de är inte anställningsbara då de inte fått den yrkesutbildning de har rätt till. AF:s mätning visar att 29% av de som gått en AUB har jobb på nittionde dagen efter avslutad utbildning, yrkesförare lastbil ligger något högre (41%). Detta skulle i så fall innebära att prognosens beräknade tillskott på 684 är färre i verkligheten (ca 300). Det beror inte på att företagen inte anställer utan att de som kommer ut inte är anställningsbara.

Bussbranschen

- I Stockholms län avser branschen rekrytera 1572 personer den kommande treårsperioden dvs tom 2023.

- Jämfört med 2018 har rekryteringsbehovet nästan halverats, vilket sannolikt är en effekt av pandemin som medfört ett kraftigt minskat antal bussresenärer.
- Inom den subventionerade linjetrafiken minskade resandet 2020 med drygt 30 procent jämfört med år 2019. För den kommersiella linjetrafiken minskade antalet resande med 65 procent mellan 2019 och 2020.
- I en medlemsundersökning genomförd av Sveriges Bussföretag uppgav 75 procent av bussföretagen att de inom vissa segment tappat 80 procent av sin omsättning eller mer under 2020 jämfört med 2019, det vill säga före pandemin.
- I Stockholms län uppskattas rekryteringsbehovet till 1402 bussförare, 129 bussmekaniker och 41 trafikledare mellan 2021–2023
- Stora pensionsavgångar de närmaste åren (2021–2023)
- I riket uppskattas drygt 900 bussförare gå i pension under det kommande året och cirka 1 400 bussförare förväntas gå i pension inom 1-3 år.
- I Stockholms län förväntas 230 bussförare gå i pension under det kommande året och 414 bussförare inom 1–3 år. (dvs tom 2023)
- I Stockholms län är 26 procent över 61 år när undersökningen genomfördes 2021.

Sammanvägd prognos

Analysgruppen för Kompetensarena Stockholm har tagit del av Arbetsförmedlingens Yrkesprognoser och SCB:s regionala prognos över tillgång och efterfrågan på arbetskraft och dessutom regionala branschföreträdares synpunkter. Den sammanvägda prognosen:

Transportutbildning

Samstämmighet mellan prognoserna vad gäller transportutbildade där Arbetsförmedlingens Yrkesprognoser speglade *små- till medelstora möjligheter* samt stora möjligheter på medellång sikt medan SCB:s regionala prognos över tillgång och efterfrågan på arbetskraft prognosticerar ett överskott på nästan 100 personer år 2035. Denna siffra justeras sedan till risk för ökat brist 2035. Detta då med anledning att det var brist vid prognosens utgångspunkt.

Branschen själv anser att de årligen i förhållandet behoven kontra examinerade kommer ha ett underskott på ca 100 personer. Branschen påpekar även att ingående beräkningsmodellerna i prognoserna och deras komponenter är missvisande då många av de som räknas in i tillgången egentligen inte uppfyller krav för att kunna anställas. Detta kan handla om körkortsbehörigheter, och giltighet. Deras uppskattning är att endast 10% som räknas in i arbetskraften uppfyller krav.

Branschen lyfter även att det är för låga volymer i utbud på platser. De har idag enligt TYA:s återkoppling över två sökande per plats men kan inte ta in

nödvändiga volymer för att komma till rätta med behovet. Detta dock i huvudsak syftandes till Transportgymnasiet och inte till Yrkesvux. Likväl påverkas utbudet och enligt TYA:s beräkning skulle det inte räcka även om alla som söker skulle få gymnasieplats.

Sammanvägda bedömningen bör därför vara att risken för brist är större än vad som framgår av ingående prognoser.

Fordonsutbildning

I stort harmonierar prognoserna med varandra. Behoven bedöms stora i båda ingående prognoserna. Behoven kan ha accelererad under prognosperioden beroende på både utbildningsväxling kopplat till ny teknik inom fordonsbranschen.

För fordonsprogrammets utbildade bedöms att det finns stor risk för ökat brist på lång sikt.