

SVERIGE

Oron: Brist på arkeologer kan försena järnvägsbyggen

PUBLICERAD 2021-12-31



Arkeologen Anna Hed Jakobsson ser framför allt bristen på erfarna projektledare som en risk de kommande åren. Foto: Privat

Utgrävningarna inför de nya stambanorna kommer att bli det största arkeologiska projektet hittills i Sverige. Men brist på arbetskraft riskerar att försena bygget.

- Det kommer bli svårt att bemanna alla uppdrag. Vi ser stora problem med att hitta tillräckligt med erfaren personal, säger arkeologen Anna Hed Jakobsson.

Det är med entusiasm som många arkeologer ser på branschens framtid i Sverige. Under de kommande tio åren måste ett rekordstort antal fornlämningar grävas ut inför bygget av de nya stambanorna.

- Det handlar om volymer som inte liknar någonting tidigare, säger Johan Anund, regionchef för Arkeologerna.

Men så finns det också en baksida.

– De flesta arkeologer som finns i Sverige skulle krävas för att hantera alla utgrävningar längs järnvägen, och samtidigt ska man klara av all övrig arkeologi i landet.

Anna Hed Jakobsson från företaget Arkeologikonsult håller med.

– Det kommer behövas enormt många arkeologer till projekten. Sen har vi all annan arkeologi som ska fortlöpa samtidigt. Där finns det nog ett underskott som kan ställa till det, särskilt på erfarna arkeologer som kan leda utgrävningarna.

– Vad gör man om det inte går att få tag i tillräckligt med arbetskraft? Då kommer ju byggprojekten att försenas.

Länsstyrelserna upphandlar de arkeologiska uppdragen inför Trafikverkets byggprojekt. Riksantikvarieämbetet arbetar i sin tur med att bevara det svenska kulturarvet. Alla tre parter känner till oron för att arbetskraften inte ska räcka till.

– Det är något vi pratat om ganska länge och som är starkt kopplat till vilken utbyggnadstakt Trafikverket planerar för. Man behöver sprida ut projekten geografiskt och över tid. Trycker man ihop dem kan problem uppstå, säger Patrick Björklund, länsantikvarie i Östergötland.

Fakta. Så går en utgrävning till - steg för steg

- En inledande **utredning** kartlägger om det finns fornlämningar i området. Det görs dels genom arkiv- och kartstudier kombinerat med att schakt grävs med maskin för att hitta lämningar som inte går att se ovan marken.
- Den efterföljande **förundersökningen** undersöker en bekräftad fornlämning. Området undersöks med metalldetektorer och provtagning görs. Ett urval av fynden grävs för hand.
- I den arkeologiska **undersökningen** görs en utgrävning av hela området och alla lämningar dokumenteras. När undersökningen är klar är fornlämningen borttagen. Efter varje projekt skrivs en rapport.

Källa: Arkeologerna, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen.

Särskilt bristen på arkeologer med vana att projektleda kan ställa till det, uppger både länsstyrelser och företag. Många har antingen lämnat branschen eller arbetar utomlands, berättar Urban Mattsson, antikvarie på Länsstyrelsen i Södermanland. Han hoppas att de stundande utgrävningarna ska få flera av dem att återvända.

Varken han eller kollegan Cecilia Grusmark tror dock att brist på arkeologer kommer försena stambanorna. Däremot flaggar de för andra potentiella flaskhalsar – som att länsstyrelserna inte har tillräckligt många handläggare för att hantera arkeologiföretagens ansökningar.

– Där ser vi den stora risken. Vi kommer inte klara av att ta hand om alla ärenden med dagens bemanning. Det tar otroligt mycket tid och vi behöver tillskott, säger Cecilia Grusmark.



BILDSPEL ↗

Bild 1 av 2 Cecilia Grusmark, antikvarie på Länsstyrelsen i Södermanland.

Foto: Privat

Alexander Santos är Trafikverkets programchef för Ostlänken. Han säger att myndigheten måste ta hänsyn till både antalet arkeologer och handläggare, och lyfter planeringen som avgörande. Konkret handlar det om att se till att utgrävningarna är klara på sträckor där byggarbete måste påbörjas.

Av projekten Alexander Santos arbetat med har inget försenats på grund av arkeologin.

– Men det har inte heller funnits ett så här stort projekt tidigare.

Enligt Trafikverkets planering ska den 16 mil långa Ostlänken börja byggas 2024. Först elva år senare ska stambanan öppna för trafik.

Klarar ni det?

– Just nu ser vi det inte som en risk att tidsplanen inte håller, säger Alexander Santos.



Alexander Santos, Trafikverkets programchef för Ostlänken, bedömer i nuläget att tidsplanen för Ostlänken kommer hållas. Foto: Kenneth Hellman

En möjlig lösning skulle vara att låta utländska företag utföra delar av arkeologin, något som är ovanligt i branschen och som inte gjorts alls de senaste två åren – så långt Riksantikvarieämbetet kan gå tillbaka i länsstyrelsernas system.

– I så fall får de anmäla intresse som alla andra. Så kommer vi bedöma om de är kvalificerade, säger Patrick Björklund.

– Men utländska aktörer är inget vi är vana vid. Arkeologi är ofta intimt förknippat med kunskap om regionalområdet.

Både länsstyrelserna i Östergötland och Södermanland är därför mer positiva till att svenska företag tar in utländsk arbetskraft, än att företag helt utan erfarenhet från Sverige utför utgrävningarna.

– Den enskilde kanske inte kan nordskandinavisk arkeologi. Men man kan hantverket och det är detsamma. Det finns säkert många intresserade i grannländerna, säger Urban Mattsson.

Oavsett hur de olika aktörerna bedömer risken för förseningar är de överens på en punkt – arkeologin är en framtidsbransch i Sverige.

– Är man intresserad tycker jag verkligen man ska söka sig till utbildningarna som finns. Och de som precis har tagit examen tycker jag ska kontakta arkeologiföretagen med en intresseanmälan redan nu. För det kommer helt klart behövas folk, säger Urban Mattsson.

Stambanans olika delar

Svajpa mer mer information om respektive sträcka.



Götel
(förvä



Källa: Trafikverket. Grafik: DN.

Läs mer:

[Ny guldålder för svensk arkeologi när stambanorna ska byggas](#)

TEXT



Gustav Olsson

gustav.olsson@dn.se

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt