

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037 diarienummer I2020/02739

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter beskrivet som Transport) har via remiss 2020-10-30 beretts möjlighet att ange synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen 2022–2033 och 2022–2037. Syftet med rapporten är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Målet med rapporten är att genom prognosberäkningar visa vilka alternativ som är mest samhällsekonomiskt kostnadseffektiva. Klimatmålen spelar en central del i prognoserna, vilka är att minska inrikes utsläpp med 70% till 2030 och nettonoll 2045.

Trafikverket inriktningsunderlag pekar på att utveckling av infrastruktur är nödvändig i hela landet och för alla transportslag, samt att underhåll av befintlig infrastruktur ska ha högsta prioritet. Myndigheten tar upp hur nya stambanor, inklusive höghastighetståg, kan finansieras med den angivna budgeten i inriktningsunderlaget. Trafikverket kommer fram till att utvecklingen av nya stambanor bör finansieras utanför den givna budgetramen, men att det är av yttersta vikt att den genomförs. Därtill nämns effektivisering och överflyttningen av gods från väg till sjöfart, samt ökat krav på samordning mellan transportslagen som fortsatt viktiga. Trafikverket konkluderar med att kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportnäringen behöver säkras upp för framtiden.

För att nå klimatmålen redovisar Trafikverket för vilka åtgärder som är de mest samhällsekonomiskt kostnadseffektiva för att minska utsläppen från inrikes transporter. Dessa är att:

- 1) effektivisera alla transportslag,
- 2) öka takt av elektrifiering och användandet av förnybara drivmedel,
- 3) minska vägtrafiken genom ökade bränslepriser.

Detta ska genomföras genom att investera i el-vägar, BK4-vägar och öka spårkapaciteten, genomföra en statlig utbyggnad av laddinfrastrukturen, utforska och utveckla hållbar produktion av svenskt biodrivmedel samt öka samordningen mellan olika transportslag genom fler hamnar och kombiterminaler för att flytta gods från väg till sjöfart och järnväg.

Dessutom tar rapporten hänsyn till det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktionsmålen om att transportinfrastrukturen ska utvecklas i hela landet för medborgare och näringslivet.

Förbundets synpunkter

Inledning

Transport står bakom Trafikverket gällande klimatmålen och att det är av yttersta vikt att vi arbetar mot att nå dem. Det är bråttom nu och vi behöver alla göra vad vi kan för att motverka klimatförändringarna. Vi är medvetna om att godstransporter bidrar till en stor del av Sveriges inrikes utsläpp och vi håller med om att elektrifieringstakten behöver öka. Branschen behöver effektiviseras och en större utbredning av förnybart bränsle är av största vikt. Branschen behöver också ta ett större ansvar kring samordning och samlastning för att öka effektiviteten mellan transportslagen. Därtill håller vi även med om att vi behöver flytta godstransporter från väg till sjöfart och järnväg för att dels, som redan nämnt, öka effektiviteten mellan transportslagen och dels minska utsläppen.

Förbundet har framförallt synpunkter på hur Trafikverket integrerar de transportpolitiska målen, näringspolitiska målen och Agenda 2030 i sina analyser. Vi anser att många av Trafikverkets förslag på åtgärder skulle bli annorlunda om en analys av olika aspekter hade gjorts av resultatet som Trafikverket presenterar. Därmed redovisar vi nedan våra synpunkter samt förslag på åtgärder som bidrar till att både klimatmål och andra mål i Agenda 2030 nås.

1. Avsaknad av social hållbarhet, arbetstagarperspektiv och regional rättvisa i analyser

Det saknas en integrerad ansats kring hållbarhet i Trafikverkets analys och inriktningsunderlag, vilket resulterar i målkonflikt med de transportpolitiska- och näringspolitiska målen samt Agenda 2030. Transport vill poängtera att Agenda 2030 består av

integrerade och odelbara mål, och att hållbarhet består av sociala-, ekologiska- och ekonomiska sammanlänkande dimensioner. Därtill vill Transport lyfta viktiga aspekter av den regionala infrastrukturplaneringen utifrån det vi tror gynnar våra medlemmar på lång sikt.

Ingen miljömässig hållbarhet utan social hållbarhet

Generellt saknas det skrivningar och/eller beräkningar kring vad som är samhällsekonomiskt effektivt, för vem/vilka och vilken tidshorisont som avses. Vi menar att de samhällsekonomiska kalkylerna inte enbart ska baseras på klimatnytta och miljömässig hållbarhet utan även ska beakta sociala aspekter för att göra korrekta antaganden och föreslå rätt åtgärder för en hållbar utveckling. För att ge några exempel, Trafikverkets eget mål om trafiksäkerhet går att härleda till vikten av att ha trygga och goda arbetsvillkor med kortare körtider, längre raster och mer vila. Denna aspekt missar Trafikverket helt. Samtidigt som det saknas en förståelse för vem och vilka det är som drabbas av bristande trafiksäkerhet. Lastbilschaufförer utgör till exempel det vanligaste yrket bland dem som dött i arbetsplatsolyckor de senaste två åren och representerar cirka tio procent av de som omkommit.¹ På samma sätt vill vi att Trafikverket tar hänsyn till trygghet i och under sitt arbete när Trafikverket talar om ”Trygghet” som en del av sin målbild för transportsystemet år 2030.

Parametrar som i första hand ser ut att enbart behandla sociala aspekter, har direkta effekter på miljö och klimat. Till exempel ”rätten att påverka sitt liv” och ”work-life balance” är särskilt viktigt att ha i åtanke i förslaget om att tillåta längre och tyngre lastbilar. Med allt tyngre och längre lastbilar, är det sannolikt att även körsträckorna blir längre. Förslaget skulle därför innebära att allt fler förare kör längre, samt att arbetspassen blir längre. Vi ser att kortare och fler intermodala transporter istället skulle bidra till en sundare arbetskultur, med kortare och mindre krävande sträckor, och som skapar ökat utrymme för förare att ha ett mer hållbart arbetsliv, mer fritid, samt ”kontroll” över sina liv. Detta perspektiv vägleder på så vis vilka åtgärder som både förbättrar sociala förhållanden och ger klimatnytta genom positiva överflyttningseffekter av gods från väg till sjöfart och järnväg som på så sätt bidrar till att nå klimatmålen.

¹ Arbetsmiljöverket, arbetsmiljöstatistik dödshändelser 2008–2019

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Utred åtgärderna som föreslås i underlaget utifrån ett integrerat och holistiskt hållbarhetsperspektiv.
2. Ökat fokus på att förbättra intermodaliteten mellan transportslag.

Hela Sverige ska utvecklas

Andra viktiga delar i inriktningsunderlaget är regional utveckling där vi saknar ett resonemang kring vad som är "en rättvis regional utveckling". För det första utelämnar inriktningsunderlaget flyget helt från sin analys och mister därmed en viktig beståndsdel av svensk infrastruktur. Dessutom är flyget av betydelse för både individ och industri runt om i Sverige. Även denna bransch arbetar hårt med att minska sitt klimatavtryck och ett uteslutande av flyget ger en missvisande bild av hur Sverige ser ut och vilken utveckling som behövs på området.

För det andra bör Trafikverkets resultat och åtgärder som föreskrivs i relation till ökade bränslepriser ses över för att inte belasta låginkomsttagare och boende i glesbygd hårdare än den rikare befolkningen och invånare i storstäderna. De åtgärder som Trafikverket föreslår för att jämna ut skattebördan mellan de i städer och i glesbygd är otydliga. För att inte göra landsbygden eller mindre städer mindre attraktiva att arbeta och bo i bör en skattejämkning föreslås innan dess att bränsleskatten ökas.

För det tredje bör skillnaderna i framkomligheten på vägarna i Sverige ses över och inte enbart fokusera på trafiksäkerhet. I dag varierar framkomligheten beroende på vart i Sverige man befinner sig, därför finns ett behov av mer investeringar för att öka framkomligheten runt om i Sverige. Det är viktigt att analysen kring vilka stråk som ska prioriteras också blickar framåt och synliggör framtida möjligheter. Det finns en bristande framsyn på hur Sverige utvecklas, specifikt i och med den ökade digitaliseringen och distansarbete. Det gör att människor i större utsträckning kan bo där de vill, vilket kräver att infrastrukturen då finns på plats. I samband med det här ser Transport ytterligare utmaningar – frågan är hur mycket regionerna själva egentligen kan göra när stora investeringar behövs för att utveckla nya

områden och sträckor som idag inte finns? Vi anser att statlig investering är nödvändigt för att utveckla alla delar av landet och göra det attraktivt att bo och arbeta i hela Sverige.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Inkludera flyget i era analyser.
2. Se över hur bränsleskatten kan bli mer rättvis.
3. Ökade anslag för att prioritera framkomligheten på vägarna.

Kollektivavtal säkerställer social hållbarhet i branschen

Transport vill även lämna synpunkter på förslag om skrivningar som talar om vad som är mer samhällsekonomisk effektivt, utan att som redan beskrivit ha en analys om vad som är mest hållbart utifrån sociala aspekter. Det finns en betydande risk att denna typ av formuleringar leder till den olyckliga konsekvensen att man missar centrala aspekter av den svenska modellen. Det kan till exempel handla om att inte beakta vikten av kollektivavtal eller trygga och säkra anställningar på grund av att de inte alltid är ”kostnadseffektiva”.

Genom att föra in aspekter som social hållbarhet kan vi få en bättre bild av vilka alternativ vi bör genomföra för att få positiva samhällsekonomiska effekter idag och i framtiden.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Påvisa vikten av kollektivavtal i er analys.

2. Sund konkurrens och effektivisering av godstransporter

Vi saknar en analys och redogörelse om negativa effekter av effektiviseringsförslaget om längre och tyngre lastbilar. Vi har identifierat negativa effekter som bidrar till att klimatmålet, Agenda 2030 och transportpolitiska samt näringspolitiska målet inte kommer att nås, som Trafikverket helt bortser från.

Längre och tyngre transporten bidrar inte till att klimatmålen nås

I motsats till klimatnyttan som föreskrivs i förslaget anser vi att de negativa överflyttningseffekter som längre lastbilar innebär inte bidrar till att klimatmålen nås. Förslaget om längre och tyngre lastbilar innebär en direkt minskad överflyttningseffekt från

väg till andra transportslag. Det är en konsekvens av att vi ständigt förbättrar och effektiviserar vägtransporter till att vara det billigaste och tillika mest attraktiva alternativet. Vilket gör att vi i längden omöjligen kommer att se den överflyttning till tåg och sjöfart som behövs för att nå klimatmålet. När det kommer till längd på lastbilar visar Pålsson och Sternbergs (2018)² studie att det finns en gräns för när vägtransporter riskerar att slå ut andra transportslag. Enligt dem är 25,25 meter brytpunkten för när vi får negativt modalt skifte. Vi anser därmed att Trafikverkets analys och slutsatser kring åtgärden är felaktig och att förslaget om längre och tyngre lastbilar ska tas bort.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Ta bort förslaget om längre lastbilar.

Säkerställ sund konkurrens för seriösa aktörer i branschen

Som vi redan påpekat tycker vi att Trafikverket saknar en analys om social hållbarhet i sitt inriktningsunderlag. Transport vill lyfta det igen och i relation till frågan om sund konkurrens och vikten av seriösa aktörer. Inom vägtransporter finns ett utbrett utnyttjande och brott mot de regler som finns för kombitransporter, cabotage och utstationering av arbetstagare. Reglerna finns för att säkra sund konkurrens och arbetstagares arbetsvillkor och löner. Redan idag har seriösa aktörer svårt att konkurrera med oseriösa åkerier som utnyttjar arbetare och kör oklassade eller lägre miljöklassade fordon. Längre lastbilar leder till sämre sociala villkor som lägre lön, fler utkonkurrerade seriösa åkerier gentemot svenska och utländska åkerier som tänjer på gränserna och utnyttjar låglönearbetskraft med villkor långt under svenska kollektivavtalsnivåer. För att motverka dessa trender och istället se en förbättring av arbetsvillkor för alla transportarbetare och samtidigt nå klimatmålen ser vi betydligt större fördelar med att förbättra intermodaliteten mellan transportslag parallellt som man jobbar med att förstärka konkurrenskraften för seriösa aktörer genom att ställa hårdare krav på transportköparen. På så vis kan vi effektivisera transporter genom krav på samlastning och samordning, och samtidigt förbättra arbetsvillkoren för de som utför transportarbetena.

² Henrik Pålsson & Henrik Sternberg (2018): LRN 2016 SPECIAL– high capacity vehicles and modal shift from rail to road: combining macro and micro analyses, International Journal of Logistics Research and Applications, DOI:10.1080/13675567.2018.1430232

Förutom effektivisering skriver Trafikverket att elektrifiering och förnybara drivmedel kommer innebära att vi når klimatmålet. Att införa längre lastbilar skulle kunna innebära en effektivisering i sig med billigare priser som följd, men inte på sådant sätt att man utan vidare kan argumentera för att det bidrar till att klimatmålen nås. Vi anser att för att förbättra alla transportslags konkurrenskraft är det bättre att elektrifiera och införa biodrivmedel och att effektivisera transporter överlag genom att ställa krav på transportköpare genom hårdare och tydligare krav på elektrifiering och biodrivmedel. Genom att föra in aspekter som social hållbarhet kan vi få en bättre bild av vilka alternativ vi bör genomföra för att få positiva climateffekter idag och i framtiden.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Inför förstärkt beställaransvar kring elektriska transporter och hållbart biobränsle för att öka användningen av miljövänliga drivmedel.
2. Inför krav om ökad samlastning och samordning i upphandling och inköp av transporter.
3. Inför tuffare sanktioner mot de som bryter mot kombiregler, cabotage, utstationering och kör- och vilotider.

3. Utbildning och kompetensförsörjning

Transport håller med Trafikverket i sin analys kring behovet av att utveckla och säkra kompetensförsörjningen inom transportsektorn, samt att brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Transport menar att kompetensförsörjning inte enbart handlar om att skapa kompetensutvecklingsmöjligheter, utan även om branschens attraktionskraft. Attraktionskraften återfinns i form av god arbetsmiljö och bra villkor för de som arbetar inom branschen. Transport är även skeptisk till den valda myndigheten som föreslår samordna kompetensutvecklingsfrågorna samt förslagen om nya nationella kompetensråd istället för utvecklingen av redan befintliga samverkanspunkter i regi av lämpligare myndighet.

Systematiskt arbetsmiljöarbete för säkrad framtid för branscherna

Satsningar på arbetsmiljö skapar mer attraktiva arbetsplatser och branscher. De förutsättningar som man arbetar under utgör ett viktigt incitament för den som vill stanna och utvecklas inom

branschen. Brister i arbetsmiljön, däremot, får stora konsekvenser, både i form av mänskligt lidande och en negativ utveckling av branschens attraktionskraft. Till exempel är arbeten inom vägtransporter ett av Sveriges farligaste yrken. Arbetsmiljöverkets samlade statistik för antalet dödsfall i arbetet för år 2018 och 2019 som visar att 23 procent av de som dog arbetade med något inom vägtransporter. Statistiken visar dessutom att dödsfallen, i många fall, inte är direkt kopplade till fordonet i sig eller arbetarens yrkesskicklighet, utan snarare till bristande arbetsmiljöarbete i de uppgifter som finns runt omkring. Såsom bristande säkerhet, bristande utbildning, brist på vila och rast med mera. Därför är vi på Transport övertygade om att bra arbetsförhållanden är en nyckelfaktor för konkurrenskraft. Det bidrar till hälsa, engagemang, innovationsförmåga och kvalitet. En god arbetsmiljö är viktigt för att attrahera, behålla och utveckla kvalificerade medarbetare samt för framtidens kompetensförsörjning. Genom att systematiskt arbeta med arbetsmiljöfrågor och förbättra villkoren för arbetarna så kommer attraktiviteten i branschen att öka.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Ställ krav på systematiskt arbetsmiljöarbete och god arbetsmiljö, så som krav på samverkan med skyddsombud och arbetstagarare, ökad trygghet, säkerhet och integritet. Detta kan till exempel göras genom att införa krav i lagen om offentlig upphandling, och införa ett förstärkt beställaransvar där transportköparen är ansvarig för att god arbetsmiljön tillgodoses.
2. Säkerställ att aktörer följer den svenska modellen genom tecknandet av kollektivavtal. Det är den konkurrensneutrala vägen till att få undan oseriösa aktörer eller tvivelaktiga arbetsgivare från branschen.
3. Säkerställ att även underleverantörer arbetar med systematiskt arbetsmiljöarbete, för att öka attraktionskraften inom branschen. Det kan exempelvis vara genom att ha krav om att även ha arbetstagarrepresentanter hos underleverantörer.

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd som nationellt kompetensråd för vägtransporter

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn och ägs av Svenska Transportarbetareförbundet, Biltrafikens Arbetsgivarförbund, KFO, Unionen, Ledarna, Almega tjänsteföretagen, Motorbranschens Arbetsgivarförbund, Petroleumbranschens

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartement
i.remissvar@regeringskansliet.se, i.nationellplan@regeringskansliet.se
I2020/02739

Arbetsgivareförbundet, Svenska Flygbranschen och Sveriges Hamnar. Genom TYA möts arbetsmarknadens parter för att skapa goda förutsättningar för attraktionskraft och kompetensförsörjning i branschen. Bland annat genom att utveckla kompetens, arbetsmiljö och status och därmed bidra till ökad produktivitet och lönsamhet i branschen. Inom TYA finns redan många samverkanspunkter mellan arbetslivet och skolor och utbildningar för våra branscher. Här träffas arbetslivet och skolorna i lokala programråd, regionala utbildningsråd och branschernas egna råd där man diskuterar branschens framtida utveckling och tar fram skraddarsydda produkter samt utbildningsinsatser. Genom konsensusbeslut skapas varje år ett antal projekt med olika inriktningar. Det handlar om allt från hur man lär yrkesskolor att profilera sig, till YKB utbildningar och regler för hur APL ska hanteras. TYA är även representerade i det Nationella Programrådet för gymnasieskolan, med inriktning mot fordonsprogrammet.

TYA kvalitetssäkrar även utbildningar, utfärdar intyg om utförd utbildning för handhavande av fordon eller annan utrustning, säkerhet vid arbete med farligt gods och ger ut undervisningsmaterial för yrkesföreare samt utbildar truck- och maskinförare. Under TYA finns även Hamn- och Stuveriskolan som genomför alla yrkesutbildningar för de som arbetar i hamnar. Här säkerställs att man ska kunna arbeta i ett yrke som historiskt sett varit väldigt slitsamt och ofta farligt. Genom samarbetet mellan parterna erbjuds ett flertal funktionsutbildningar för att höja säkerhet och attraktionskraften för yrkesgrupperna på hamnområdet.

Det är en välfungerande organisation. Inte minst är den väletablerad och känd inom transportbranschen. Transport menar att TYA har goda möjligheter att utveckla arbetet för att öka attraktiviteten inom yrket ytterligare och skapa förutsättningar för att de som arbetar ska tycka om sina arbeten samt vilja vara kvar på lång sikt. Nämnden bör därför få uppdraget att samkoordinera och skapa samverkansformer inom branschen, i vart fall för delbranschen vägtransporter.

Trafikverkets förslag med ett alldeles ”nytt” nationellt råd för infrastrukturbranschen är på många vis problematiskt. Dels finns en risk att rådet blir för brett och abstrakt, vilket leder till att vi inte kommer få bukt med de riktiga problemen i de olika delbranscherna. Dels minskar

möjligheten att nå ut och fullt förstå de olika branscherna, såsom vår egen delbransch vägtransporter. Vi ser även problem med förslaget om ett nytt forum för regioner, kommuner, lärosäten, Trafikverket och andra myndigheter, när det redan finns liknande samverkansforum som drivs av arbetsmarknadens parter. Vi ser ingen poäng med att uppfinna hjulet på nytt. Det är mer effektivt att använda instanser som redan är etablerade på arbetsmarknaden än att starta upp nya, med långa utvecklingstider, och där det är sannolikt att samma personer som redan ingår i de redan existerande råden kommer att ingå. Att Trafikverket och ovan nämnde aktörer ingick i dessa redan etablerade forum vore betydligt bättre än tvärtom.

Däremot ser vi relevansen i att Trafikverket arbetar med attraktiviteten kring yrken inom ban- och järnvägen, samt förvaltar råd över exempelvis utvecklingen av intermodala transporter, vägutbyggnad med mera. Här är Trafikverket naturligtvis den myndighet som är bäst på att koordinera och ha överblick.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Ge TYA uppdraget att koordinera samverkan för att säkerställa framtidens kompetensförsörjning inom vägtransporter.

En bred gymnasieutbildning utgör en förutsättning för framtida spetsutbildningar

Transport ser problem i att skapa alltför snäva gymnasieutbildningar. Framtiden innebär ett snabbt föränderligt arbetsliv och kompetenskiftningar i takt med att teknikutvecklingen sker. Det är inte längre troligt att en enskild gymnasialutbildning skulle kunna ge den spetskunskap som arbetsgivarna efterfrågar. Därför är det nödvändigt att gymnasieutbildning hålls bred och ger den baskunskap som kan stå sig över längre perioder än bara tre år. Spetskunskap och specialkunskap bör å andra sidan komma i ett eftergymnasialt skede. En eventuell lösning på Trafikverkets identifierade problem gällande utbildningar i stort är därför att erbjuda en bredare basutbildning via gymnasiet, och därefter mer specialiserade utbildningar genom yrkesskolor, Komvux eller arbetsgivarna själva. Här kan parterna naturligtvis använda sig av TYA för att säkerställa att sådana yrkesspetsutbildningar blir till. Det här sker redan i Bevakningsbranschens Yrkes- och arbetsmiljönämnd (BYA) samt Hamn- och stuveriskolan,

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se, i.nationellplan@regeringskansliet.se
I2020/02739

där spetskompetensen för yrken säkerställs genom eftergymnasial yrkesutbildning och där arbetstagarna är anställda under utbildningen.

Som ett led i det här förslår vi därför också att TYA får uppdraget att stötta Skolverket eller Utbildningsdepartementet i frågan kring hur en branschskola för vidareutbildning av yrkesförare kan se ut i framtiden, för att öka säkerheten bland unga och nya i yrket samt bereda dem möjligheten att söka sig vidare och utveckla sig själva inom branschen.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Bredda gymnasieutbildningarna för allmän behörighet.
2. Erbjud specialistutbildningar genom TYA.

Stockholm den 8 december 2020

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sandra Tenggren
Föredragande

Sirin Celik
Föredragande