

Remissvar till/
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Unionens och SACO-förbundet TJ:s lokala klubbar på Strukton Rail AB lämnar härmed yttrande rörande SoU 2020:18 – Framtidens järnvägsunderhåll (dnr I2020/01030/TP)

Sammanfattning

Unionen är Sveriges största fackförbund. Vi finns för tjänstemän på den privata arbetsmarknaden. Utöver våra yrkesverksamma medlemmar välkomnar Unionen även egenföretagare och studenter. Det är oavsett befattning, utbildning eller lön. Vi är ca 675 000 medlemmar, varav mer än 31 000 förtroendevalda på över 65 000 arbetsplatser, däribland Strukton Rail AB.

SACO-förbundet TJ har ca 4 000 medlemmar som är eller har varit anställda inom statliga verk och myndigheter, kommunala förvaltningar och näringsliv med koppling till transportsektorn. Medlemmarna är sysselsatta inom såväl land-, sjö-, flyg- som spårtrafik (eller inom dessa verksamheters infrastruktur och stödfunktioner).

Varken Unionen eller TJ har blivit utpekade som remissinstanser och har därför inte erhållit rubricerat betänkande för yttrande. Vi avser emellertid inlämna ett gemensamt yttrande i enlighet med Statsrådsberedningens PM 2003:2 "Svar på remiss – hur och varför".

Unionens och TJ:s huvudbudskap i vårt yttrande är att – ***Vi kan inte ställa oss bakom utredarens överväganden och förslag.***

Sammanfattningsvis kan följande punkter lyftas fram och utredas, analyseras och beskrivas vidare;

- Vi är positiva till utredarens framförda behov av mer tid att utreda frågan vidare. Vi vill dock understryka att vår inställning är att utredaren då måste bytas ut mot en utredare som har sin bakgrund inom järnvägsbranschen samt är opartisk.
- Vi ser att utredningen slår fast att av de totala tågförseningarna för person- och godstrafiken 2013–2019 berodde i genomsnitt 24 procent på infrastrukturfel och banarbeten, enligt Trafikverkets statistik. Vår reflektion är att det rimligen är fel orsaker till tågförseningarna som utredaren fokuserar på när de övriga 76 procent som står för tågförseningarna utelämnas helt i analysen.
- Vi ser att utredaren hävdar att det är en låg produktivitetsutveckling inom järnvägsunderhållet. Utredaren presenterar inga underlag som stöder detta s.k. faktum.
- Vi ser att utredaren slår fast att "Kompetensbristen är akut". Vi delar den uppfattningen men ser inga förslag eller åtgärder.

- Motiveringen kring att Trafikverket ska bygga upp en maskinpool i egen regi är delvis att säkerställa tillgång på viss typ av maskiner. Även här blir vi frågande till varför det inte är bättre för Trafikverket att handla upp denna typ av tjänst?
- Vi ser att utredaren lyfter upp upphandling/entreprenadformer. Vi ser att det i samtliga upphandlingar, oavsett vald entreprenadform, är ett uteslutande fokus på lägsta pris. För att uppnå de nationellt fastställda transportpolitiska målen (Övergripande, Funktions- och Hänsynsmål) bör, enligt oss, ett mer funktionsbaserat synsätt få genomslag.
- De flesta länder konkurrensutsätter allt mer av sitt järnvägsunderhåll. Bland annat Norge, Danmark, Frankrike och Spanien planerar att konkurrensutsätta mer än idag – varför föreslår då utredaren ett stort återförstatligande i Sverige?
- Vi kan inte ställa oss bakom utredarens överväganden och förslag d v s inget i kapitlet med samma rubrik.
- Vi anser att kapitlet "Konsekvensanalys" är direkt undermåligt. Här presenteras en hel rad av bör-formuleringar av utredaren. Det finns inga presenterade samhällsekonomiska konsekvensanalyser överhuvudtaget, detta trots Regeringens uttryckliga uppdrag att just levererar sådana analyser.
- Vi ser att utredaren gör bedömningen att de övervägande och förslag som framförs inte kommer att påverka andra infrastrukturförvaltare, utan att redovisa ett enda underlag för det.
- Vi ser att utredaren själv reflekterar över Infranord AB:s ställning på marknaden, Infranord AB har ca 50 % av marknaden och är ett helägt av staten. Vi anser att denna statliga marknadsdominans måste analyseras och utredas vidare.

Avslutande reflektion

Som fackliga företrädare ställer vi oss synnerligen förvånade till att ett återförstatligande överhuvudtaget är en fråga på den politiska dagordningen. Vi ser att det för arbetstagaren, vilka vi representerar, är en fördel med olika arbetsgivare på en väl fungerande marknad. Att ett återförstatligande skulle bidra till en positiv utveckling för arbetstagarna inom järnvägsunderhållet finner vi för osannolikt.

För övrigt så vill vi framföra att för en statlig offentlig utredning som avser att analysera, föreslå, utvärdera och beskriva framtidens järnvägsunderhåll är det uppseendeväckande att Regeringen valt att utse en utredare som varken har sin yrkesmässiga bakgrund inom järnvägsbranschen än mindre är fristående utifrån sin politiska bakgrund och värderingar.

Vi vänder oss starkt emot att Regeringen valt att politisera en statlig offentlig utredning vars syfte rimligen borde vara att på ett opartiskt och objektiva sätt just analysera, föreslå, utvärdera och beskriva framtidens järnvägsunderhåll. För oss är det tydligt att valet av utredare präglar hela innehållet i denna statliga offentliga utredning 2020:18.

Avslutningsvis kan vi konstatera att Unionen som Sveriges största fackförbund inte blivit utsedd som remissinstans än mindre TJ som varande tjänstemannafack inom just järnväg – det säger det mesta om denna utredning.

Datum som ovan



Angelique Longa

Ordförande

Lokala Unionen klubben på Strukton Rail AB



Eric Thylander

Ordförande

Lokala TJ klubben på Strukton Rail AB