

Ärendenummer / Referens
I2020/02739

Vår referens
Emil Burman

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

E-post
emil.burman@seko.se

Telefon
0104821735

Sekos yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Seko anser att infrastruktur måste få kosta. Regeringen har levererat tidigare när det gäller satsningar på detta område och måste fortsätta göra så. Om inte satsningarna fortsätter och accelereras så riskerar vi att gå miste om gemensamma nyttoeffekter. Det inriktningsunderlag som Trafikverket tagit fram borde kunna vara mer offensivt.

- Satsningarna på järnväg måste fortsätta och öka. De nya stambanorna bör finansieras utanför planen.
- Fler aspekter måste tillgodoses i resonemangen om transportslagens klimatnytta och kostnaden för investeringar att stärka dessa. Exempelvis att erkänna den avgörande betydelsen av en kraftigt utbyggd och förstärkt järnvägsinfrastruktur för att framtidens nödvändiga klimatåtgärder ska vinna acceptans.
- Hela samhället måste växla upp i arbetet kring kompetensförsörjning. Att sektorn har tillgång till rätt utbildad arbetskraft är avgörande för framtidens infrastruktur.
- Hållbarhet i infrastruktur handlar inte endast om klimatsmarta lösningar. Trafikverket borde, även i liknande underlag, beskriva effekterna som uppstår i transportsystemet när social hållbarhet inte uppnås.
- Innovationsarbete kan med fördel beskrivas hur det skulle bedrivas om en liten del av baskontrakten för järnvägsunderhållet övertogs i egen regi av trafikverket. Därmed saknas även ett resonemang om utredningen ”Framtidens järnvägsunderhåll”.

Trafikverket har tagit fram ett inriktningsunderlag för två olika tidsperioder. Trafikverket har redogjort för hur olika anslagsnivåer skulle påverka den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Trafikverket har även analyserat frågan kring höghastighetsbanans finansiering utanför den nationella planen.

För Seko är det självklart att investeringar i de stambanorna längs de viktiga transportkorridorerna måste genomföras och att höghastighetsbanorna måste byggas. De nya stambanorna bör finansieras utanför plan.

Infrastrukturen har en nyckelroll i den omställning som kommer krävas om vi vill skapa bra förutsättningar för kommande generationer. I underlaget påpekas det att satsningar i andra trafikslag än väginfrastrukturen; exempelvis järnväg, har begränsade positiva klimatteffekter i förhållande till kostnaden. Viktigt är därför att

Seko, Service- och kommunikationsfacket

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnummer: 802004-5509
Plusgironummer: 58-8

beakta att framtidens färdssätt för både människor och gods måste finnas, eller finnas nära till hands som alternativ för att vinna acceptans för andra nödvändiga åtgärder för att nå klimatmålen.

Fragmenterade järnvägssatsningar kan leda till att vägtransporternas dominans i jämförelse kommer stärkas än mer. Sannolikt riskerar detta att återspeglas i nästkommande planperiod som borde sträcka sig efter 2033 samt 2037 och de bedömningar som då kommer göras av de olika transportslagens klimat- och samhällsekonomiska nytta.

Omställningen medför också nya nödvändiga åtgärder. En ökad elektrifiering för att möjliggöra elvägar och laddinfrastruktur kräver också mer satsningar i elnäten. Trots att Sverige idag inte har någon elbrist råder det brist på kapacitet framförallt i storstadsregionerna. Elnätsinfrastrukturens behov av ökad kapacitet och robusthet får inte glömmas bort i det övergripande arbetet med den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Kompetensförsörjning

Seko instämmer med den analys som Trafikverket gör. Behovet av rätt utbildad arbetskraft är inom sektorn stor. Att det har uppstått en kompetensbrist har många anledningar. Trafikverket skriver dock träffsäkert att det saknas en god samordning av utbildningar kopplat till kompetensförsörjning.

Vidare beskriver Trafikverket tänka åtgärder för att avhjälpa en del av kompetensbristen. Till stor del berör föreslagen inriktning ett intensifierat arbete med att stärka yrkenas attraktivitet. Utan att föreslå framtida innehåll i detalj anser Seko att frågan tjänar på att dryftas vidare. Vad avser egentligen Trafikverket när det kommer till att stärka yrkenas attraktivitet?

Några åtgärder för att avhjälpa kompetensbrister diskuteras redan, vilket är bra. Men det räcker inte. För Sekos del tror vi bland annat att avregleringen av järnvägsunderhållet med innebörden att långsiktigheten för medarbetarna försämrats, påverkat BEST-yrkenas attraktivitet negativt. En observation som är vanlig ur arbetstagarperspektiv och som förtjänar att undersökas vidare är därför vad driftsformen gör för attraktiviteten i yrket. Även om verksamhetsövergång sker enligt Lagen om anställningsskydd menar vi att det finns stor risk för att attraktiviteten i yrket försämras i och med att det inte kan upplevas finnas långsiktiga förutsättningar eftersom säkra anställningar inte kan finnas längre än kontraktstiderna för underhåll sträcker sig.

Kompetensförsörjningen och utbildningsområdet måste ses ur ett helhetsperspektiv, där bland annat de synpunkter vi lyfter tidigare ingår. Bristen på en enhetlig utbildning för några av de yrken som finns inom järnvägen är också ett tecken på att Trafikverkets, eller annan lämplig myndighets, samordningsroll måste stärkas. Vi måste komma bort ifrån en situation där utbildning av till exempelvis spårsvetsare kan ha olika längd och innehåll beroende på var den ges.

Även om det är en brist på många kompetenser inom järnvägssektorn och det därigenom i teorin är enkelt för de som jobbar att enkelt byta till en ny arbetsgivare, så ska inte upplevd trygghet, både vad gäller arbetsmiljö och långsiktiga

anställningsförhållanden, underskattas som en viktig faktor för att människor ska vilja utbilda sig till ett arbete vid järnvägen.

Med ett tydliggörande av Trafikverkets sektorsansvar kan denna problematik på ett bra sätt angripas. Om Trafikverket dessutom fick möjlighet att i egen regi själv leda och fördela arbetet motsvarande ca 25% av de baskontrakt för järnvägsunderhåll som finns, så skulle myndigheten ha stora möjlighet att stärka attraktiviteten i yrkena på ett sätt som gynnar hela branschen.

Kompetensförsörjningen relaterar inte bara till yrkenas attraktivitet utan även de olika transportslagens attraktivitet sett ur transportköparnas perspektiv. En transportköpare måste kunna känna sig säker på att miljövänliga godstransporter inte riskerar exempelvis inställda avgångar om medarbetare blir sjuka. Seko erfar att just det varit nära att inträffa. Det vore en enorm svaghet i systemet som måste adresseras med bland annat koordinerade kompetensförsörjningsinsatser.

Hållbara transporter över tid, innovationsarbetet och upphandling

Seko instämmer med Trafikverket om att det bör tillsättas en utredning om godstransporter på järnväg, med uppdrag att analysera förutsättningarna för lönsamma och samhällsekonomiskt effektiva godstransporter på järnväg och föreslå åtgärder som kan bidra till en sådan utveckling.

Trafikverket beskriver att införandet av längre och tyngre lastbilar skulle medföra stora samhällsnyttor. Dessa samhällsnyttor antas bestå av framförallt ekonomiska vinster för transportköparna. Vi har ingen anledning att ifrågasätta det och ser också att längre och tyngre lastbilar skulle göra så att klimatnyttan inom det enskilda transportslaget skulle öka. Resonemangen i inriktningsunderlaget kan dock felaktigt uppfattas komma fram till att ökad transporteffektivitet i det enskilda transportslaget dämpar den totala efterfrågan på godstransporter på väg, eller andelen lastbilar som framförs på vägnätet.

Därför efterfrågar vi dels en analys kring förväntade överflyttningseffekter av gods på järnväg till lastbil, och dels ett något längre resonemang kring den förväntade långsiktiga klimatnyttan i och med att transportslaget får ytterligare konkurrensfördelar jämfört mot godstransporter på järnväg och därmed kan väntas ytterligare stärka vägtransporternas dominans.

Från Sekos del ser vi inga hinder att göra bärighetsinvesteringar i vägnätet på de ställen där det saknas alternativ i form av exempelvis järnväg eller sjöfart.

Trafikverket menar dock att eftersom vägtrafiken är så pass dominerande, är det svårt att uppnå klimatmålen med satsningar på trafikslag som inte är vägtrafiken. När Trafikverket resonerar vidare om detta kommer de fram till att de järnvägsinvesteringar som är beslutade i den nationella infrastrukturplanen bara beräknas minska transportsektorns klimatutsläpp med omkring 0,1 procent. Satsningar på kollektivtrafik och cykling skulle inte heller minska utsläppen från vägtrafiken nämnvärt.

Alltså framstår det som anmärkningsvärt, att utan vidare analys konstatera att klimateffektiviteten för det enskilda transportslaget skulle öka när det huvudsakliga resonemanget dittills har handlat om vägtrafikens totala utsläpp. Därför borde frågan om bärighetsinvesteringar som en klimatinvestering för vägtrafiken totalt sett vägas

mot andra möjliga klimatinvesteringar i såväl järnvägen som vägnätet; till exempel elektrifieringen av vägnätet för att i ökad takt kunna möjliggöra klimatneutrala godstransporter.

Det viktiga innovationsarbetet nämns i inriktningsunderlaget under flera rubriker och lyfts fram som ett viktigt arbete. Balansgången mellan ett trafikslagsövergripande förhållningssätt och att de enskilda trafikslagens behov tillgodoses, måste hållas. Att skaffa sig ökad förståelse för hur bland annat globala drivkrafter kan påverka möjligheten till hållbarhet i transportsystemet är en lovvärd insikt. Problemen som funnits och finns i transportsektorn; med fusk, social dumpning och illojal konkurrens borde tydligare uppmärksammas av Trafikverket, inte minst för att det har en tydlig koppling mot den klimatmässiga hållbarheten i transportsystemet.

Att använda offentlig upphandling för att till exempel minska klimatpåverkan eller tillse att en sektor i högre utsträckning omfattas av drägliga villkor för de som arbetar, tycker Seko är en bra strategi. Vår bild är att transportmarknaden är fragmenterad och vi tror det är viktigt att bredda analysen med det perspektivet. Det betyder att den del av den totala transportnäringen som är med och tävlar i offentliga upphandlingar (och upphandlingar av företag med hög nivå av CSR) ändå villkorsmässigt sköter sig relativt väl och att de ofta är genuint intresserade av att ägna sig åt ett kontinuerligt förbättringsarbete som också gynnar klimatet. Den del av näringen som utgör oschyst konkurrens träffas av framförallt andra åtgärder, varav en del regeringen under de senaste åren varit bra på att gå fram med. Seko tror dock att fler kontroller av regelefterlevnaden behövs i hela transportsektorn. Viktigt är att den legitima och framåtsyftande delen av transportnäringen inte begränsas till offentliga kontrakt och upphandlingar av företag som har ett socialt samvete.

En annan del av innovationsarbetet föreslås gå ut på att vidareutveckla internationella samarbeten, locka företag att testa sina lösningar i Sverige och ta fram nya kontrakts- och affärsformer. Bland annat tänker sig Trafikverket att initiera några affärer årligen med mycket större frihetsgrader för marknaden än vad som är fallet i dagens kontraktsupplägg.

Seko tror att all kunskap Trafikverket kan få, som gör dem till en bättre beställare, genom att myndigheten får ökad kontroll över den skenande kostnadsutvecklingen samt bättre kunskap om den egna anläggningen, är bra. Om myndigheten bedömer att innovationsarbete i form om ökade frihetsgrader kan möjliggöra det, ser Seko fram emot att följa utvecklingen. Däremot anser vi att synsättet är en aning ensidigt och vi saknar därmed en beskrivning över vad myndigheten skulle kunna tänkas göra inom innovationsarbetet om den lilla del av underhållsmarknaden för järnvägsunderhållet återgår till egen regi, som föreslås i utredningen "Framtidens Järnvägsunderhåll."

Seko anser att det överhuvudtaget är märkligt att utredningen inte nämns i inriktningsunderlaget.

Finansiering av projekt

Seko instämmer i synpunkterna ur LO:s remissvar kring den av Trafikverket högt satta kalkylräntan. De samhällsekonomiska kalkylerna skulle se annorlunda ut om en lägre, mer realistiskt satt diskonteringsränta användes.

Vänliga hälsningar
Seko, Service- och kommunikationsfacket

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valle Karlsson', with a long horizontal flourish extending to the right.

Valle Karlsson
Förbundsordförande

Emil Burman
Utredare