

Ärendenummer / Referens
I2020/01030/TP

Vår referens
Emil Burman

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

E-post
emil.burman@seko.se

Telefon
0104821735

Sekos yttrande över betänkande SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll

I utredningen SOU 2020:18 presenteras ett antal förslag som sammanfattningsvis går ut på

- Att Trafikverket ska få bättre kunskap om anläggningen
- Att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans bör förbättra produktionsplaneringen
- Att Trafikverket ska utveckla sitt upphandlingsförfarande
- Vilka bas- och teknikkontrakt Trafikverket ska överta i egen regi
- Hur Trafikverkets egenregiverksamhet ska byggas upp
- Att en maskinpool skapas i Trafikverkets regi
- Att Trafikverket ska leda ett arbete med mobilisering i järnvägsbranschen
- Att effekterna måste utvärderas

Seko ställer sig generellt positiva till de förslag som utredningen presenterar. Vi menar att de i mångt och mycket är ett bra första steg mot ett bättre fungerande och mer effektivt järnvägsunderhåll i Sverige.

Sekos uppfattning är att Trafikverket idag har dålig koll på statusen i sin egen anläggning, något som också bekräftas av utredningen. Utredningen bekräftar också att Trafikverket vill se sig själv som en ren beställare, något som Seko tycker är problematiskt då detta leder till en rad omständigheter som får betecknas orationella.

Ett exempel är när infrastrukturförvaltaren inte har aktuell kunskap om sin egen anläggning och ej heller har besiktningsverksamhet i egen regi. Att få till stånd en ordning där den akuta bristen åtgärdas direkt på plats när den upptäcks är otvivelaktigt bättre än att göra en anmärkning, ange bristen och med hjälp av en order låta någon annan ta sig dit och utföra åtgärden vid ett senare tillfälle, ofta utan regelmässig uppföljning.

Utredningen visar att det är väldigt svårt att skriva kontrakt för förebyggande underhåll. Om anläggningsägaren dessutom har dålig koll på sin egen anläggning, hur vet den a) vad som ska upphandlas? b) formulerar korrekta incitamentsstrukturer i kontrakten? c) att de inte blir felaktigt debiterade för underhåll?, eller d) att inte entreprenören låter bli att utföra mer ekonomiskt effektivt förebyggande underhåll, då de tjänar mer på att vid ett senare tillfälle utföra avhjälpande underhåll?

Kort sagt är nuvarande förfarande präglad av en osäkerhet som bidrar till lägre förtroende för underhållsverksamhetens organisering. En studie; *Assessing the Cost Impact of Competitive Tendering in Rail Infrastructure Maintenance Services Evidence from the Swedish Reforms (1999 to 2011)*, samt en vidare analys baserat på den studien har kommit fram till att kvaliteten utifrån några enskilda parametrar inte

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

märkbart har försämrats i och med att underhållsmarknaden privatiserades. Utgångspunkten i jämförelsen borde rimligtvis vara hur det fungerade innan underhållet avreglerades och därmed är det inte orimligt att en kostnadsreduktion har inträffat avseende det avhjälpande underhållet.

Att kostnadsreduktionen mest troligt är initial beror bland annat på att dåvarande Banverket i sin drift- och underhållsorganisation ibland var materiellt överdimensionerade i förhållande till sitt uppdrag. Detta gällde särskilt Banverkets lagerhållning. Därför går det helt enkelt inte att belägga att privatiseringen har medfört ett mer långsiktigt kostnadseffektivt underhåll av järnvägsanläggningen. Det betyder också att kvalitén och produktiviteten hade kunnat varit bättre med en underhållsorganisation i egen regi. Mest troligt är så också fallet.

I oktober 2020 utgav Riksrevisionen granskningsrapporten *Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser*. Resultaten från granskningen indikerar att ”upphandlingen av järnvägsunderhåll inte fungerar så effektivt som den borde och att staten i förlängningen skulle kunna få mer underhåll för de spenderade resurserna.”

Seko anser i grunden att den bästa organiseringen av framtidens järnvägsunderhåll vore att Infranord som helhet övergår helt till Trafikverket, vilket skulle utgöra cirka 50 procent av underhållsmarknaden. Vi menar att det på ett enkelt sätt hade bidragit till den så viktiga kunskapsöverföringen till Trafikverket, som krävs för att Trafikverket ska bli en bättre beställare och därmed ge bättre marknadsförutsättningar för den stora del av underhållsmarknaden som är intakt.

Det tillvägagångssätt som nu föreslås kommer ha konsekvenser för Infranord som inte är helt överblickbara. Infranords kunnande och operativa verksamhet har tjänat järnvägsinfrastrukturen väl. Det finns en risk med tappade synergieffekter då förslaget finner det eftersträvansvärt med en verksamhetsövergång av såväl vissa maskiner som personal och i förekommande fall lokaler.

Även då utredningen kommer fram till en annan framtida organisering av järnvägsunderhållet ställer sig Seko positiv till utredningen som helhet. Förändring är nödvändig. Det är positivt att utredningen sätter fokus på lösningar kopplat till hur Trafikverket, via bättre egen kunskap om anläggningen, ska bli en bättre upphandlare vilket är en förutsättning för ett mer kostnadseffektivt järnvägsunderhåll oavsett om 8 av 34 eller 16 av 34 baskontakt förs över till Trafikverkets kommande egenregiverksamhet. Ger förändringarna önskat resultat anser Seko att det kan användas som starka argument för att i framtiden även kunna föra över fler baskontrakt till Trafikverkets egenregi.

En del frågor återstår dock att svara på, till exempel hur styrningen av Infranord ska komma att anpassas av det nya förslaget.

Synpunkter på utredningens förslag

Förslag:

Trafikverket ska betydligt högre än hittills prioritera att ny modern teknik införs dels för tillståndsmätning av järnvägs-anläggningen, dels för avancerad dataanalys. För att lära sig hur det går att få kontroll på tillståndsutvecklingen i anläggningen med hjälp av modern teknik bör

Trafikverket snarast genomföra ett utvecklingsprojekt avseende tillståndsmätning och avancerad dataanalys i ett baskontraktsområde.

Trafikverket ska snarast

- **ta i drift ett modernt anläggningsregister,**
- **mäta in hela järnvägsanläggningen med modern teknik för att möjliggöra avancerad dataanalys av tillståndsutvecklingen.**

Vidare ska Trafikverket ta det direkta övergripande ansvaret för att driva på teknikutvecklingen inom järnvägsunderhållet, för att öka takten i införandet av modern teknik för tillståndsmätning och analys. Arbetet bör ske i nära samarbete med företag specialiserade på mätteknik och informationshantering samt de entreprenadföretag som utför basunderhåll. Trafikverket ska i ökad utsträckning såväl till innehåll som till omfattning styra den tillståndsmätning som myndigheten har behov av som infrastrukturförvaltare. Myndigheten ska i egen regi utföra den nu pågående periodiska maskinella tillståndsmätningen av spår och kontaktledning.

Seko anser att förslaget är bra och välbehövligt. Seko instämmer i analysen om att detta ger bättre förutsättningar för planerat förebyggande underhåll vilket gynnar järnvägsanläggningen på sikt. När det gäller införandet av ny modern teknik instämmer Seko med utredarens slutsatser. Då processen med att skapa återkommande och tillfredsställande analyser av tillståndsutvecklingen sannolikt tar flera år är det närmast en förutsättning att driva teknikutvecklingen i egen regi. Vi vet inte idag vilka möjligheter modern teknik kommer erbjuda i framtiden varför ett öppet förhållningssätt till detta är behövligt. Seko menar att detta svårigen kan existera i en myndighet som ser sig som en ren beställare. En förutsättning för att införa modern teknik med så få fastlåsnings effekter som möjligt är att infrastrukturförvaltaren har bra koll på sin egen anläggning. Om inte, skulle orealistiskt långa kontrakt krävas och med all sannolikhet skulle det innebära en mycket dyrare lösning och dessutom snudd på omöjlig uppgift för de som skulle utforma kontrakten.

Förslag: Trafikverket och entreprenadföretagen bör tillsammans förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet. Trafikverket ska i högre utsträckning än i dag stimulera underhållsåtgärder som kan utföras snabbare och till högre kvalitet.

Seko instämmer med utredarens förslag. Viktigt är just att rätt tid ges för de olika arbeten som behöver utföras. Säkerheten för de som arbetar i spåren relaterar starkt till frågan om hur mycket tid som ges för de olika arbetena. Med god framförhållning skulle planerade driftstopp av järnvägen för underhåll kunna göras i högre utsträckning än idag. Detta tror Seko skulle ha positiva synergieffekter i form av bättre arbetsmiljö, mer kvalitet på underhållet samt bättre långsiktig kostnadseffektivitet. Viktigt i sammanhanget är också att tydligt kommunicera planerade driftstopp till tredje part.

Utredaren menar att Trafikverkets kontraktsumformning inte har stimulerat till utveckling och tillämpning av teknik och arbetsmetoder för att kunna utföra åtgärder snabbare och till högre kvalitet. Även den bilden delar Seko och tycker att slutsatsen om att företag som har tyngre och betydligt mer effektiva maskiner i sin maskinpark

inte använder dessa i Trafikverkets kontrakt är intressant, eftersom just effektiviteten blir lidande. Förslaget om förbättrad produktionsplanering och senare förslag om utökad maskinpark siktar mot att delvis komma tillrätta med den problematiken. Seko saknar i det sammanhanget en alternativ strategi om Trafikverket av olika anledningar inte vill eller inte lyckas stimulera till att underhållsåtgärder utförs snabbare och till högre kvalité.

Förslag: Riksdagen bör, i ett politiskt beslut med bred uppslutning, klargöra marknadsförutsättningarna genom att ange vilka delar av järnvägsunderhållet som ska vara tillgängligt för leverantörsmarknaden respektive ska bedrivas i Trafikverkets regi under överskådlig tid. I syfte att långsiktigt förbättra basunderhållets effektivitet i de delar som handlas upp på leverantörsmarknaden bör Trafikverket:

- utveckla och tillämpa prestationsbaserade kontrakt så snart som möjligt och i nära samarbete med entreprenadföretagen***
- i områden med bristande konkurrens tillämpa ett annat gräns-snitt än i dag i förhållande till entreprenadföretagen, till exempel genom att ta större ansvar för planering och koordinering***
- utveckla sittarbete med upphandling, så att det blir möjligt att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet i stället för det med lägsta pris***
- tillsammans med andra infrastrukturförvaltare och entreprenadföretag ta ställning till om det finns behov att förenkla och tydliggöra de entreprenadjuridiska handlingarna för järnvägsunderhåll, vid sidan av gällande standardavtal***
- utveckla förmågan att följa upp hur kontrakterade leverantörers underleverantörer lever upp till kontraktskraven.***

Seko är positiv till att Trafikverkets roll som beställare utvecklas genom att tydliggöra att lägsta pris inte alltid är mest kostnadseffektivt, vilket ställer särskilda krav på upphandlaren bland annat när det gäller kunskapen om den egna anläggningen.

Att följa upp hur kontrakterade leverantörers underleverantörer lever upp till kontraktskraven är av yttersta vikt för att stärka tilltron till järnvägen oavsett hur fördelningen mellan underhållsverksamhet i upphandlad form eller egen regi ser ut. Även om Trafikverket skulle utföra allt underhåll i egen regi skulle underentreprenörer fortsatt vara ett viktigt inslag i underhållsverksamheten. Därför är det särskilt viktigt att Trafikverket får rätt förutsättningar för att kunna utveckla förmågan att följa upp kontraktskraven. Seko anser att arbetsmiljön och säkerhet för arbetarna bör vara parametrar som väger tungt i ett upphandlingsförfarande gällande både entreprenörer och underleverantörer. Granskningen av hur dessa krav efterlevs bör också bli bättre och vara en prioriterad del av uppföljningsarbetet.

En del av de anslag som Trafikverket får bör därför öronmärkas till att utveckla den förmågan. Om så Trafikverket anser att anslagen för detta måste höjas måste politiken svara upp mot det.

Förslag: Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi i syfte att utveckla järnvägsunderhållet och järnvägstransportsystemet. Av de befintliga 34 baskontrakten som framgår i bilaga 5 ska Trafikverket utföra underhåll i

- de 3 baskontrakten Mälarbanan, Svealandsbanan samt Bergslagspendeln och Dalabanan**
- de 3 baskontrakten avseende Banorna i Bergslagen och Godsstråket**
- de 2 baskontrakten Norra Malmbanan och Södra Malmbanan inklusive Haparandabanen.**

Av de befintliga teknikkontrakten ska Trafikverket utföra underhållet i

- 1 av 2 kontrakt avseende underhåll av detektorer**
- 1 av 5 kontrakt avseende underhåll av icke linjebunden kraft**
- 1 av 4 kontrakt avseende underhåll av trafikinformations-systemen.**

Utredaren beskriver diskussionen kring Trafikverkets roll utifrån hur järnvägsanläggningen sköts i dag samt utifrån hur målen för transportpolitiken ska uppfyllas. Det menar Seko är en vettig ingång till frågan om verksamhet i egen regi och vill därför uttrycka stöd för utredarens förslag.

Det huvudsakliga syftet med att bedriva underhåll i egen regi måste vara att få ett så väl fungerande järnvägssystem som möjligt. De synpunkter vi anför i början av remissvaret har samma syfte även om Sekos önskan hade varit en total övergång av Infranord till Trafikverket.

Utredningen föreslår att Trafikverket ska överta 8 baskontrakt i egen regi. Seko anser att det är positivt att baskontrakten som föreslås gå över är av skiftande karaktär och placering i landet. Det är bra för att Trafikverket ska kunna skaffa sig en så bred kunskap som möjligt för hur olika delar av anläggningen fungerar. Det kommer stärka myndighetens förmåga och kunskap som beställare. Dock hade det kunnat vara önskvärt att minst ett av kontrakten som tas över av Trafikverket innefattade delar som går igenom centrala delar i någon av de tre storstadsregionerna och inte bara Mälarbanan som nu föreslås.

Förslagen är dock väl övervägda när det gäller till att komma bort från den nuvarande situationen där marknaden helt enkelt inte fungerar som ett godtagbart övervakningssystem för att upprätthålla funktionen och förtroendet för underhållet i järnvägsanläggningen samt dess organisering. Marknaden är en usel herre, men utmärkt tjänare. Med det menar vi att det egentligen borde vara självklart att marknaden inte är målet. I den modell för järnvägsunderhåll som föreslås kan det snarare vara ett av många medel för en bättre funktion av järnvägsanläggningen.

Förslaget från utredaren ska också ses utifrån diskussionen hur välfungerande avregleringen av järnvägsunderhållet faktiskt har varit.

”Koll på anläggningen 2015” konstaterar precis som denna utredning att det helt enkelt inte går att säga att fördelarna uppväger nackdelarna med det ena sättet eller det andra, varför förslaget utredaren nu lämnar mest troligt kommer ge bättre förutsättningar att i framtiden svara på den frågan.

Frågan om utförandeform för järnvägsunderhåll blir lätt en fråga om uppfattningar om hur samhället är och bör vara beskaffat.

Kortfattat har följande konstaterats:

1. Odolinski och Smith (2014) kommer fram till att kostnadsnivån till följd av avregleringen sänkts med cirka 11 procent under perioden 1999-2011 samtidigt som den mätbara kvalitén i form av spåräge, urspårningar anläggningen inte försämrats.
2. I betänkandet *Koll på anläggningen* (2015) justeras siffran ned något till 9,3 procent med hänsyn taget till uppkomna transaktionskostnader. Vidare konstateras att det helt enkelt inte går att säga att fördelarna uppväger nackdelarna med det ena sättet eller det andra att organisera underhållsarbetet.
3. I en bilaga till slutbetänkandet *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten* (2015) visar docent Staffan Hultén att punktligheten med små variationer legat oförändrad runt 90 procent mellan åren 2000-2015.
4. I denna utredning *Framtidens järnvägsunderhåll* görs en sammanvägd bedömning att kostnaderna har reducerats utan att det går att påvisa en försämrad kvalitet. Därmed kan man också påstå att det skett en produktivetsförbättring om än på en för låg nivå för att vara acceptabel. Det går inte heller att klarlägga om den produktivetsökning som skett i huvudsak är en engångseffekt vid övergången till upphandlat underhåll eller om det skett en årlig produktivetsutveckling. Utredaren konstaterar att vetenskapliga belägg saknas.

Seko instämmer i utredarens slutsats om att produktiviteten i underhållsverksamhet är svår att mäta eftersom bland annat trafikala förändringar och förändringar i infrastrukturen över tid måste beaktas.

Detta gäller som sagt mätbara kostnadseffekter som direkt relaterar till underhållsverksamheten. Seko upplever att det är otillfredsställande att inte mer specifikt kunna ge svar på frågan om *varför* dessa kostnadseffekter skulle ha uppstått bortsett från den initiala kostnadsreduktionen som uppstått i samband med avregleringen.

I detta sammanhang blir återigen Riksrevisionens granskningsrapport intressant då slutsatserna från rapporten bidrar med viktiga perspektiv. I detta fallet att 28 av 31 studerade kontrakt för basunderhåll av järnvägar mellan 2007 – 2019 hade en högre slutkostnad jämfört med anbudssumman. Den genomsnittliga kostnadsökningen var 74 procent.

Seko hade också önskat att de samhällsekonomiska konsekvenserna av avregleringen bättre hade redogjorts för i utredningen, precis som kommittédirektiven anger. Däremot verkar det vara en rimlig avvägning som utredaren gjort; att i förhållande till den tid och resurser utredningen fått till förfogande fokusera på det som upplevs gör störst positiv nytta för järnvägens framtida beskaffenhet utifrån de transportpolitiska målen.

Andra kostnadseffekter som uppstår, så kallade transaktionskostnader, är exempelvis den ökade kostnad för samhället i form av kostnader för överprövningar i

förvaltningsrätten, vilket är en samhällsekonomisk konsekvens som oavsett ekonomisk storlek, verkar bortses ifrån.

En annan effekt som är svår mätbar har att göra med den kompetensbrist som råder i branschen. Sekos medlemmar vittnar om att privatiseringen av branschen med innebörden att långsiktigheten för företagen och medarbetarna försämrats också påverkar BEST-yrkenas attraktivitet. 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 försämrats i och med att det inte kan upplevas finnas långsiktiga förutsättningar eftersom säkra anställningar inte kan finnas längre än kontraktstiderna för underhåll sträcker sig.

Några åtgärder för att avhjälpa kompetensbrister genomförs redan nu, vilket är bra. 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.

Att en del av underhållet överförs i egen regi kan därför innebära mer långsiktighet i branschen, vilket i sig leder till att attraktiviteten för yrkena inom järnvägsunderhåll stärks, förutsatt att Trafikverket som arbetsgivare för underhåll i egen regi uppfyller alla de övriga mätbara och icke mätbara kvalitéer som kännetecknar en god arbetsgivare.

På marknaden tror vi därför det är bra att en, förvisso liten del, präglas av anställningsvillkor som med säkerhet sträcker sig längre än tiderna för kontraktsp perioder gällande underhåll och investeringar. Om det i praktiken skulle innebära att egenregiverksamheten har lika bra eller drägligare villkor än förhållanden med minimumbemanning och underentreprenadkedjor som ibland präglas av undermåliga arbetsrättsliga villkor, talar det också för ett lyft för branschen som helhet.

För att också bättre kunna svara på frågan som ingen kan ge ett definitivt svar på så framstår utredarens förslag som klokt och välavvägt. Att i avgränsade kontraktsområden öppna för verksamhet i egen regi kommer ge bättre förutsättningar att i framtiden kunna besvara frågan om vilken driftsform eller organisering av underhållet som är mest samhällsekonomiskt lönsamt, samt hur organisering av underhållsverksamhet och anläggningsägarens agerande påverkar uppfyllelsen av de transportpolitiska målen.

Eftersom det är ett svårt "bevisläge", sammantaget med att det råder en tämligen polariserad bild över hur underhållet bäst ska bedrivas har vi svårt att se att även de mest ideologiskt motiverade intressenterna i denna fråga inte vill ge bättre förutsättningar för att kunna fatta långsiktiga beslut baserat på fakta och data. Det kan bara göras genom att komma bort från den situation vi ser idag, där beställaren inte fullt ut har kontroll och kunskap om sin egen anläggning.

Om förslagen blir verklighet får vi också se vilken skillnad det gör om infrastrukturförvaltaren får bättre koll på sin egen anläggning, förutsatt att de tar

uppdraget på allvar och inte håller fast vid sin egen syn på sig själva om att Trafikverket ska vara en ren beställarorganisation.

Förslag: Verksamheten i egen regi föreslås bildas som en resultatenheter i Trafikverket. Resultatenheter ska vara administrativt och redovisningsmässigt avskild från övrig verksamhet i Trafikverket. Resultatenheter ska primärt styras på effektmål kopplade till robusthet och tillgänglighet samt genom ett antal utvecklingsuppdrag som syftar till att utveckla Trafikverkets verksamhet. Trafikverket bör genomföra en fördjupad analys av hur en egen regiverksamhet ska försörjas med maskinella resurser.

Utredningen gör bedömningen att den övertagna verksamheten bör överföras till en samlad organisation, fristående från beställarorganisationen för att tydliggöra respektive organisations ansvar och för att skapa goda förutsättningar för att kunna följa upp verksamheten.

Av de alternativ utredaren redogör för instämmer Seko med utredningens bedömning om att ovanstående förslag ger de bästa förutsättningarna för en transparent underhållsorganisation i egen regi.

Utredaren pekar på att Trafikverket för att kunna etablera verksamhet i egen regi bland annat behöver vara med och ta fram ett kollektivavtal och att det för att skapa konkurrens på lika villkor i huvudsak bör ha samma innehåll som avtal som gäller entreprenadföretagen i branschen.

Seko har inga invändningar mot den observationen och vill givetvis förhandla fram ett nytt närainpåkliggande avtal som bidrar positivt till yrkenas attraktivitet.

Förslag: Trafikverket bör utöka sin maskinpark med tyngre maskiner och fordon för järnvägsentreprenader i syfte att i hela järnvägssystemet

- förbättra vinterberedskapen,
- utveckla kris- och beredskapsfunktioner,
- säkerställa att järnvägsanläggningen kan återställas effektivt efter omfattande olyckor och skador,
- utföra arbeten i anläggningen snabbare och med högre kvalitet,
- sänka etableringshinder för mindre och presumtiva leverantörer av basunderhåll,
- vid behov säkerställa lokresurser avseende evakuering av passagerare och röjning av tåg ur funktion.

Maskinparken bör dessutom tillhandahålla Trafikverkets behov av maskiner för utförande av underhåll i egen regi. Trafikverket bör konkretisera vilka och hur många maskiner maskinpoolen ska innehålla och hur den bör byggas upp.

Förslagen beskriver principerna för hur uppbyggnaden för maskinpoolen ska se ut. Seko delar utredarens bedömning om att det finns vissa situationer som det inte går att förvänta sig att marknaden svarar upp mot. Av den anledningen är förslaget framåtsyftande, då huvudinriktningen framöver beskrivs vara att leverantörsmarknaden ska tillhandahålla maskiner och fordon.

Ett av syftena med förslaget är att uppnå högre samhällsekonomisk nytta, vilket är bra. Vi får bilden av att det ur ett ägaranläggningsperspektiv är eftersträvansvärt när etableringshindren minskar. En maskinpool beskrivs dels kunna skapa förutsättningar för mindre företag att få tillgång till rätt maskiner för vissa typer av arbeten, dels underlätta för mellanstora och utländska leverantörer att lämna anbud på baskontrakt. Förhoppningen verkar vara att detta ska ge upphov till mer konkurrens, vilket även ur ett arbetstagarperspektiv kan vara eftersträvansvärt om konkurrensen består i innovation och bättre planerat arbete. Fackföreningsrörelsen har dessvärre många erfarenheter från att när upphandlare pratar om sänkta etableringshinder så innebär det i verkligheten stor risk för försämrade villkor, löner och sämre arbetsmiljö. Trafikverket måste därför i samband med uppbyggnaden av maskinpoolen fastslå upphandlingskraven för kompetens och arbetsmiljö gällande nyttjande av maskiner i poolen.

Förslag: Trafikverket bör ta initiativ till att tillsammans med järnvägsbranschen, arbeta för en kultur och för en vision om en störningsfri trafik. Regeringen bör ge

Trafikverket ett sektorsuppdrag att i relevanta delar samordna järnvägsbranschen.

Trafikverket bör inledningsvis få regeringens uppdrag att beskriva hur sektorsuppdraget skulle kunna utformas på kort respektive lång sikt.

Seko anser att förslaget är bra och behövligt. Järnvägsbranschen lider av en skriande kompetensbrist som kommer medföra stora samhällsproblem när planerade infrastrukturprojekt ställs in på grund av avsaknad av kompetens. I den nära framtiden beräknas det behöva utbildas över 1000 järnvägstekniker. 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 samordningsroll måste stärkas. Vi måste komma bort ifrån en situation där utbildning till exempelvis av spårsvetsare kan ha olika längd och innehåll beroende på var den ges. Med ett tydliggörande av Trafikverkets sektorsansvar kan denna problematik på ett bra sätt angripas.

Förslag: Trafikverket bör etablera en särskild analysenhet med uppdrag att

–följa upp och utvärdera effekterna av mina förslag samt i övrigt förstärka den interna styrningen

–etablera en modell för och verka för intern och extern kunskapsöverföring från framför allt Trafikverkets verksamhet i egen regi.

Seko anser att förslaget är nödvändigt. Förutom de saker utredaren radar upp tror vi det är viktigt att även bevaka och utvärdera de arbetsvillkorsrelaterade effekterna.

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