

Näringsdepartementet
Infrastruktur
103 33 Stockholm
Ref: N 2009/3740/IR

Yttrande - Effektiva transporter och samhällsbyggande (SOU 2009:31)

Sammanfattande synpunkter

Arbetsgivarverket utgår ifrån ett arbetsgivarpolitiskt perspektiv. Förslagen har därför värderats utifrån möjligheten att leda och genomföra den framtida verksamheten och verksamhetsförändringarna med bibehållandet och utvecklandet av en god kompetensförsörjning. Med denna utgångspunkt kommenterar vi, omställningsfasen, planeringsförslaget och förslaget om att samla trafikslagsuppgifterna i en ny myndighet oberoende av trafikslag.

Arbetsgivarverket bedömer att huvudförslagen om ny planeringsprocess och nytt Trafikverk, inklusive de kompletterande förslagen, bör bidra till en tydligare och effektivare verksamhetsstyrning och verksamhetsledning vilket underlättar myndighetsledningens arbetsgivarpolitiska uppdrag.

Det är problematiskt att utredningen inte haft tid till kvantifiering av förslagets ekonomiska konsekvenser. En analys för att identifiera risker med att bilda ett Trafikverk återstår också att göra. Riskerna och möjligheterna på kort, medellång och lång sikt torde vara nödvändiga att beskriva innan beslut fattas i frågan. Analysen måste utgå ifrån olika tidsperspektiv så att riskerna kan hanteras och eventuella kompetensförluster särskilt på kort sikt, kan minimeras.

Frågan om var den nya verksamheten ska placeras får stor betydelse för såväl omställningskostnader som för kompetensförsörjningen. Om det nya Trafikverket huvudsakligen ska etableras på orter som innebär att dagens anställda måste byta bostadsort för att kunna följa med, får det stora negativa konsekvenser såväl kostnadsmässigt som för kompetensförsörjningen i stort.

Arbetsgivarpolitiska aspekter

Utredningens förslag har sin utgångspunkt i behovet av en *trafikslagövergripande synsätt i en moderniserad planeringsprocess*. Utredningen presenterar två huvudförslag och ett antal kompletterande förslag för att tillgodose detta behov. Det ena huvudförslaget är en ny planeringsprocess som i sju steg går från förberedelsefas över bland annat

planerings- respektive genomförandefas till utvärderingsfas. Det andra huvudförslaget är en ny organisering av arbetet i en samlad trafikslagsövergripande myndighet, ett Trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg. Trafikverket föreslås bestå av hela Vägverket och Banverket. Vissa uppgifter av planerande slag överförs från SIKa, LFV, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen till Trafikverket. Förutom Vägverket och Banverket läggs även SIKa ned när statistiken föreslås överförd till Transportstyrelsen.

Med utredningens beskrivning av alltmer integrerade trafiksystem så bör förslaget om ett Trafikverk i grunden vara positivt ur verksamhetsledningsperspektiv. Myndighetsuppdraget för Trafikverket blir mer komplett än de existerande myndigheternas deluppdrag. Den föreslagna planeringsprocessen bör bidra till att tydliggöra Trafikverkets uppdrag och därmed vara en förutsättning för en effektiv verksamhet.

Utän att ta ställning till de konkreta kompletterande förslagens utformning så är det uppenbart att en nyckel till ett framgångsrikt arbete för myndighetsledningen därmed ligger i förslagen till utvärderingsfunktion och en starkt politisk beredning. Förslagen bör kunna skapa förutsättningar för en tydlig rollfördelning mellan regeringen och regeringskansliet samt myndighetsledningen. Kvalitén i regeringens långsiktiga styrning och dialogen mellan departementsledning och myndighetsledning bör kunna utvecklas.

Sammantaget förbättras därmed förutsättningarna för en effektiv arbetsgivarpolitik som säkrar verksamheten med en långsiktig men också flexibel och effektiv kompetensförsörjning. Resurser kan omfördelas efter behov och OH-kostnaderna bör kunna bli lägre.

Omställningsarbetet och omställningskostnader

Utredningens två sista meningar, i avsnittet Konsekvenser, lyder: "Trafikverksutredningen har inte haft möjlighet att inom uppdragets tidsram företa en riskanalys. Samtidigt bör en mer ingående kartläggning av omställningskostnaderna ske inför den fortsatta beredningen."

Arbetsgivarverket menar att kunskap om omställningskostnaderna och vad som kan påverka dess storlek har betydelse för de strategiska beslut som krävs för att ta ställning till och eventuellt genomföra utredningens intentioner. Följande uppgifter menar vi bör därför beaktas i det fortsatta beredningsarbetet.

Utredningens förslag innebär att ca 7 000 årsarbetskrafter överförs till den nya myndigheten Trafikverket.

Om samtliga berörda personer överförs till den nya myndigheten och dess verksamhet kommer att bedrivas på samma ort som idag, så kan omställningskostnaderna begränsas betydligt. Om den nya verksamheten däremot förläggs till en annan ort som förutsätter byte av bostadsort, så riskerar omställningskostnaderna att bli omfattande. Omställningskostnaderna blir dessutom högre för de myndigheter vars anställda har en hög genomsnittsålder.

Arbetsgivarverket har utgått ifrån att merparten av de anställda som berörs av förslaget omfattas av reglerna för verksamhetsövergång.

Konsekvenser när den nya verksamheten förläggs på samma ort som dagens verksamhet
När en anställd ”erbjuds anställning” (anställningen anses gå över med automatik) hos en annan arbetsgivare på samma ort i samband med verksamhetsövergång, accepterar de flesta vanligtvis att följa med över. Enligt reglerna i 6 b § sista stycket LAS finns dock en möjlighet att motsätta sig övergången. Den som motsätter sig övergången blir kvar hos nuvarande arbetsgivare men riskerar att sägas upp på grund av arbetsbrist. I en sådan situation omfattas arbetstagaren inte av Trygghetsavtalet och genererar därför inga merkostnader i form av längre uppsägningstid, pensionsersättning eller andra förmåner som följer av Trygghetsavtalet. Arbetstagaren har i sådana fall endast rätt till den uppsägningstid som följer av anställningsavtalet och till de förmåner som följer av LAS.

Konsekvenser när den nya verksamheten förläggs på annan ort jämfört med dagens verksamhet

Om en anställd ”erbjuds anställning” på en annan ort (som förutsätter byte av bostadsort), är det vanliga scenariot att merparten av de anställda inte följer med. Erfarenheten som gjordes av den omlokalisering som följde av utredningen Omlokalisering av statlig verksamhet (N 2004:15) visar att endast en handfull av de anställda flyttade med till den nya orten. Ytterligare några följde med under en övergångsperiod. Detta innebär att merparten av de anställda troligen säger nej till att flytta med till Trafikverket om verksamheten bedrivs på annan ort.

De som tackat nej till övergången blir kvar hos nuvarande arbetsgivare men riskerar att sägas upp på grund av arbetsbrist. I detta fall omfattas arbetstagarna dock av Trygghetsavtalet vilket medför ökade kostnader i synnerhet avseende pensionsersättningar.

Trygghetsavtalets förmåner finansieras till vissa delar av den avgift som arbetsgivaren betalar årligen, medan andra kostnader belastar arbetsgivaren direkt. Följande förmåner belastar arbetsgivaren direkt vid en arbetsbrist:

- förlängd uppsägningstid (upp till ett års uppsägningstid totalt),
- rätt till tjänstledighet med lön för de som deltar i Trygghetsstiftelsens aktiviteter,
- pensionsersättning, samt
- engångspremie för särskild pensionsersättning.

De tyngsta posterna i denna uppräknig är de som berör pensionsersättning och särskild pensionsersättning.

Kompetensförsörjningen

Ortens betydelse för kompetensförsörjningen bör beaktas med anledning av de erfarenheter som gjordes i samband med den omlokalisering som följde av utredningen Omlokalisering av statlig verksamhet (N 2004:15).

Tidsaspekter

Vid all omställning bör det ges en rimlig tidsrymd från beslut till genomförande. Det arbetsrättsliga regelverket i såväl lag som avtal medför att vissa tidsramar måste följas men även personalpolitiska hänsyn gör att beslutet måste fattas med viss framförhållning.

Övrigt

Utredningen föreslår att skolverksamheten inom Vägverket och Banverket tas om hand i en särskild utredning. För kompetensförsörjningen är det små men viktiga utbildningar. Det är därför angeläget att utbildningen finns kvar i någon form och att finansieringen kan lösas.

Färjerederiets organisatoriska placering bör bestämmas innan Trafikverket bildas.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Göran Ekström. I den slutliga handläggningen deltog utredare Robert Cloarec, förhandlingsdirektör Cajsa Linder och enhetschef Elisabet Sundén Ingeström, samt förhandlingsdirektör Anders Andersson, fördragande.



Göran Ekström



Anders Andersson