

Sekos klimat- politiska program

Seko - Service- och kommunikationsfacket 2023

Grafisk form: Seko

Innehåll

Förord.....	4
Syfte och idé med Sekos klimatpolitiska program	5
Tre arbetssätt för klimat- och miljöfrågorna	6
Sekos utgångspunkter för klimat- och miljöarbetet.....	7
Sekos politiska förslag.....	8
Energi, Tele och IT	8
Järnväg.....	10
Sjöfart	11
Förslag för en rättvisare klimatomställning	11
Överenskommelser med arbetsgivare.....	13
Interna aktiviteter	14
Slutsatser.....	15
Referenser.....	16

Förord

Klimatomställningen pågår och Seko måste vara en aktiv del av den. Annars skapas en framtid där arbetstagares perspektiv inte inkluderas. Därför har vi tagit fram detta klimatpolitiska program. Om vi inte skapar oss en uppfattning, analyserar problem, möjligheter och bidrar med förslag och lösningar så kommer ingen annan tänka på våra medlemmar eller lyfta deras perspektiv när de i sin tur kommer med förslag om hur saker och ting ska vara. Om vi vill att omställningen ska bli rättvis måste vi engagera oss i klimatfrågan.

Ett utmärkt exempel är hur tågtrafiken fungerar och upphandlas. En del medlemmar upplever att varje upphandling ur deras perspektiv innebär en försämring. Det kan handla om färre timmar, mindre bemanning eller oförutsägbarhet i personalplanering. I och med detta blir det svårare att behålla och rekrytera personal, vilket gör att trafikslagets attraktivitet försämras. Det tjänar varken resenärerna eller allra minst klimatet på. Om en pendlare tar steget att överge sitt periodkort för att istället köpa en andra bil tar det förmodligen väldigt lång tid innan den resenären kommer tillbaka till kollektiva färdvägarna. För varje ny biltrafikant ökar samtidigt trängseln på vägarna. Rättvisa och bra villkor för våra medlemmar hör starkt ihop med klimatfrågan.

Vi har också fördelen av att hela tiden se hur verkligheten ser ut. Att inte lyssna på våra medlemmar leder till att viktiga och samhällsberedande sektorer fungerar sämre. Klimatfrågan har varit en utgångspunkt och en viktig del för mycket av Sekos påverkansarbete under en längre tid. Hållbarhetsfrågorna hänger ihop. Det som är bra för klimatet är allt som oftast också det som är bra ur ett socialt och ekonomiskt hållbarhetsperspektiv.

Det här programmet innehåller politiska förslag men också en övergripande beskrivning av hur Seko arbetar med dessa frågor. Vi presenterar också en modell över hur vi ser på samverkan med våra motparter, där vi utifrån hållbarhetsaspekterna tror att vi har mycket att vinna på samarbete.

Vi vill med detta också rikta en uppmaning till politiker att inte glömma bort Sekos medlemmar som håller i gång Sverige i vått och torrt, oavsett pandemi eller klimatkris. Det är viktigt att bjuda in alla de som vanligtvis inte hörs



mest i omställningen. Vi menar att politiska initiativ, stöd och incitament till omställning även måste rikta sig till alla Sveriges arbetstagare.

Men det är inte bara politiker som bestämmer och påverkar hur samhället som helhet tar sig an klimatomställningen. Att ta vara på våra medlemmars kompetens och idéer för hur klimatomställningen ska underlättas är också någonting som arbetsgivarna måste bli bättre på. Våra medlemmar är kunniga, många och sitter på framtidens lösningar.

Detta program är även ett åtagande för att påminna om att vi i Seko också har ett ansvar att arbeta vidare med klimatfrågan. Det kan exempelvis handla om att lyfta idéer och observationer kring den egna arbetsplatsen och hur klimatperspektivet bättre kan tas till vara i den egna vardagen. Min uppmaning till dig som läser är därför: Lyft gärna frågan på ett fackligt eller politiskt möte. Ta plats i debatten. Bidra med dina tankar och idéer. Gör skillnad.

Det är nämligen så att utan Sekos medlemmar stannar Sverige!

Gabriella Lavecchia,
förbundsordförande Seko

Syfte och idé med Sekos klimatpolitiska program

Som fackförbund vill vi inte lämna bort beslutsmakt om arbetsförhållanden eller andra omständigheter som påverkar våra medlemmar. På samma sätt förhåller det sig med klimatfrågan och den omställning av samhället som följer av den.

Syftet med detta klimatpolitiska program är att presentera genomförbar politik där klimataspekter, ekonomiska aspekter och sociala villkor främjas. Därutöver syftar programmet till att beskriva och lyfta fram Sekos arbete kopplat till klimat- och miljöfrågorna.

Seko ska presentera och utveckla politiska lösningar och vara en engagerad fackförening där medlemmarna utifrån sina branscher kan bidra med perspektiv och lösningar på hur klimatomställningen i högre utsträckning kan inkludera arbetstagarnas intressen. Detta kan uppnås via att tillsammans med arbetsgivarna hitta överenskommelser som alla tjänar på.

Klimat- och omställningsfrågan är i högsta grad en global fråga. För att arbetstagare ska ha reellt inflytande

i miljö- och klimatfrågor som påverkar deras villkor och arbetsmiljö krävs bland annat samarbete via fackens internationella federationer.

Precis som alla andra organisationer och företag har Seko ett internt arbete att göra, som också hela tiden kan utvecklas. I detta program visar vi på övergripande nivå att vi som fackförening också har ett sådant ansvar. För människor som är aktiva i en organisation kan vissa saker kännas självklara och ibland så uppenbara att vissa arbetssätt inte redovisas. Genom att tydliggöra och synliggöra det egna klimatarbetet öppnar vi också upp för interna förbättringar.

Med klimatomställning syftar vi på **en långsiktig förändringsprocess som leder fram till en klimatomställning som leder fram till en klimatmässigt hållbar utsläppsnivå av växthusgaser**¹. Vi anser och inser att klimatomställningen pågår här och nu. Det är ingenting som kommer i framtiden. Utfallet av klimatomställningen, om den är rättvis och om den kommer leda till hållbara utsläppsnivåer, beror till stor del på oss.

1 Definitionen är också använd av Naturvårdsverket

Tre arbetssätt för klimat- och miljöfrågorna

För Seko är miljö- och klimatfrågan inget nytt. Vi vet till exempel att ett förändrat klimat påverkar själva förutsättningarna för hur arbetet bedrivs i flera av våra branscher. Vi vet också att många av Sekos branscher spelar en nyckelroll när det kommer till den omställning som pågår och hur den kommer se ut i framtiden.

Klimataspekten och nyttan kommer naturligt i många frågor som Seko hanterar och påverkar politiskt i. Några exempel är vår syn på infrastrukturfrågor, energiförsörjningsfrågan, sjöfarten, IT-kommunikation och järnvägsfrågor.

Det presenteras massor med politik på dessa och andra områden som på olika sätt påverkar omställningstakten och vad den innebär för olika intressenter. Eftersom det inte är givet att hänsyn tas till fackföreningarnas perspektiv är det därför naturligt med politisk påverkan i dessa

frågor. Seko ska därför säga vad vi anser om klimat- och miljöfrågorna utifrån våra medlemmars och branschens perspektiv.

Vi vill lyfta fram att arbetsmarknadspolitiken, utbildningssystemet och socialförsäkringarna är ömsesidigt beroende av varandra och att parterna på arbetsmarknaden tillsammans med staten har en viktig roll att spela i en hållbar och rättvis klimatomställning.

Vi vill också vara framsynta och använda den unika position det innebär att vara part på arbetsmarknaden. Vi vill därför visa att även klimatfrågorna kan inkluderas i det arbetet med att nå överenskommelser med våra motparter.

Slutligen ska Seko också synliggöra och arbeta med de interna processerna som är kopplade till miljö- och klimatfrågor.



Illustration över Sekos trestegsmodell för miljö- och klimatfrågorna.

Sekos utgångspunkter för klimat- och miljöarbetet

Seko anser att bättre förutsättningar för klimatomställningen kan skapas genom att utgå från ekonomisk, social och miljö- och klimatmässig hållbarhet. Seko anser att hållbarhetsbegreppen måste hanteras i sin helhet där alla de uppräknade delarna ingår.

Seko anser att det offentliga måste ta kontroll över marknadens snedfördelade effekter genom regleringar och omprövande av tidigare uppenbara marknadsmisslyckanden till följd av politiska beslut. Därför behöver klimatomställningen vara offentligt styrd och investeringsledd.

Seko anser att kostnaderna och vinsterna av klimatomställningen behöver omfördelas i större utsträckning. Rättvisa är en förutsättning för klimatomställningens fortsatta folkliga acceptans.

Seko anser att parterna på arbetsmarknaden och föreningslivet i stort har ett ansvar att med folkrörelsearbete inkludera och engagera medlemmar och medborgare i den fortsatta klimatomställningen.

Seko anser att klimat- och miljöarbetet även måste bedrivas internationellt och globalt.



Illustration av utgångspunkter av Sekos syn på miljö- och klimatpolitiken

Sekos politiska förslag

Kommande avsnitt är en sammanställning av politiska förslag som med perspektiven från de fyra utgångspunkterna underlättar klimatomställningen.

Energi, Tele och IT

Avregleringens effekter måste utredas

I dag saknas en helhetssyn över den svenska elmarknaden där exempelvis de totala klimat- och miljöaspekterna glöms bort. Svensk energiproduktion måste också ses ur ett internationellt perspektiv och som en viktig faktor för att bidra till en högre grad av fossilfri europeisk energimix. Tyvärr har avregleringen lett till en upplevelse om ett system som är mer komplext än någonsin. I stället för lägre priser blev det dyrare för konsumenterna samtidigt som våra medlemmar får betala ett ännu högre pris i form av sämre arbetsmiljö. Klimatomställningen kräver mer hållbart producerad el och kapacitetsutbyggnad.

En utredning bör ha som utgångspunkt att se över och lämna förslag på hur elpriset kan bli lägre; exempelvis genom att staten upphandlar den dyraste elen och sedan säljer billigt, eller att det blir skillnad på billigare priser inom Sverige och dyrare vid export. Vidare bör utgångspunkten vara att utreda hur vi ökar incitamenten för hållbar el- och energiproduktion, samt att undersöka hur prismodeller kan utformas för att stödja initiativ för energibesparing hos företag, hushåll och offentliga inrättningar.

Det svenska elnätet måste rustas upp – en nyckelfaktor är Sekos medlemmar

En lyckad klimatomställning kräver stor och robust tillgång till klimatsmart el och energi. Det svenska elnätet måste därför rustas upp och byggas ut för att klara en framtida omställning. Investeringar måste prioriteras och stöttas. Bland annat genom statligt stöd för havsbaserad energiproduktion, samtidigt som vissa tillståndsprocesser behöver förenklas.

Elnätet kommer dock inte utvecklas utan att den viktigaste resursen tas på fullaste allvar; alla de som jobbar med elnätet. Kompetensförsörjning kan förstås som ett arbete med att säkerställa att branschen har tillgång till rätt kompetens, både på kort och lång sikt. Frågor som rekrytering, kompetensutveckling, strategi för kompetensförsörjning, kartläggning av nuläge och yrkenas attraktivitet behöver därför behandlas i en helhet.

Bättre upphandlingar och huvudentreprenörsansvar stöttar klimatomställningen och underlättar kompetensförsörjningen.

Vid upphandlingar måste klimatsmarta alternativ och arbetssätt värderas högre.

Våra gemensamma skattemedel ska gå till att skapa kvalitet och bestående värden, inte till oseriösa aktörers plånböcker. Man ska inte kunna vinna upphandlingar genom att pruta på varken klimat, miljö eller arbetsvillkor.

Ansvarskänsla för en helhet underlättar gemensam strävan mot att uppnå mer hållbar verksamhet. Därför är ett första steg att införa huvudentreprenörsansvar då tydliga spelregler skulle innebära att den konkurrens som finns inte innebär försämringar av våra medlemmars trygghet och arbetsmiljö. Det i sin tur skulle leda till en mer attraktiv bransch och därmed underlätta kompetensförsörjningen till branscher som är viktiga för klimatomställningen. Dessutom är det viktigt att överväga vilka incitamentsstrukturer som ska råda i den verksamhet där underentreprenörer är vanliga.

Öka takten i utbyggnaden av snabbare bredband

För att hela Sverige ska leva och utvecklas krävs att fler får tillgång till snabbare uppkoppling. Dels skulle samhälls-service och annat enklare kunna upprätthållas vilket i högre utsträckning möjliggör för människor att leva utanför städer. Det skulle också innebära att fler både arbetsrelaterade och sociala möten kommer kunna hållas på distans och därmed minska behovet av resor. Ska detta vara möjligt krävs en politisk strategi som garanterar breda investeringar i snabbt bredband i hela landet. Pandemin visade att det ofta gick bra för de som kunde arbeta hemma, men också att förutsättningar för riktigt bra distansmöten finns när internetuppkopplingen är så pass bra att det inte uppstår fördröjningar i samtalet.

Energipolitisk uppgörelse

Det är idag inte tydligt vem som ansvarar för energisystemets samlade funktion på lång sikt. Därför är det nödvändigt att politiken förmår att ta ansvar, utan att energipolitiken används som ett slagträ i valrörelser. Vår mening är att Sverige skulle vinna på en ny bred energi-

politisk uppgörelse, där en sådan utöver sedvanligt innehåll om politisk inriktning för elmarknaden samt synen på de olika energislagen också måste inkludera viktiga områden så som

- Kompetensförsörjning
- Energimarknadens funktion
- Beredskapsperspektiv gällande energiinfrastruktur
- Innovationssatsningar
- Satsningar för bättre arbetsmiljö och elsäkerhet

Post och logistik

Inför fastighetsboxar

Fler av e-handelns produkter kan gå ut via redan befintliga logistikflöden och därmed ge en mer hållbar logistikkedja genom att införa obligatoriska fastighetsboxar i flerfamiljshus där plats ges för brevpaket. Utvecklingen går dessutom åt att antalet så kallade Brevpaket i flerfamiljshus ökar. Ur perspektivet social hållbarhet är dessa försändelser ofta svåra att fysiskt greppa och bära med sig i större utsträckning. Många brevbärare ger uttryck för att det går att klämma in en eller två brevpaket mellan fingrar, men att det inte sällan rör sig om tre till fyra brevpaket som måste tas med. Dessutom ska de skannas vilket ofta leder till att brevbäraren får lägga ifrån sig post på

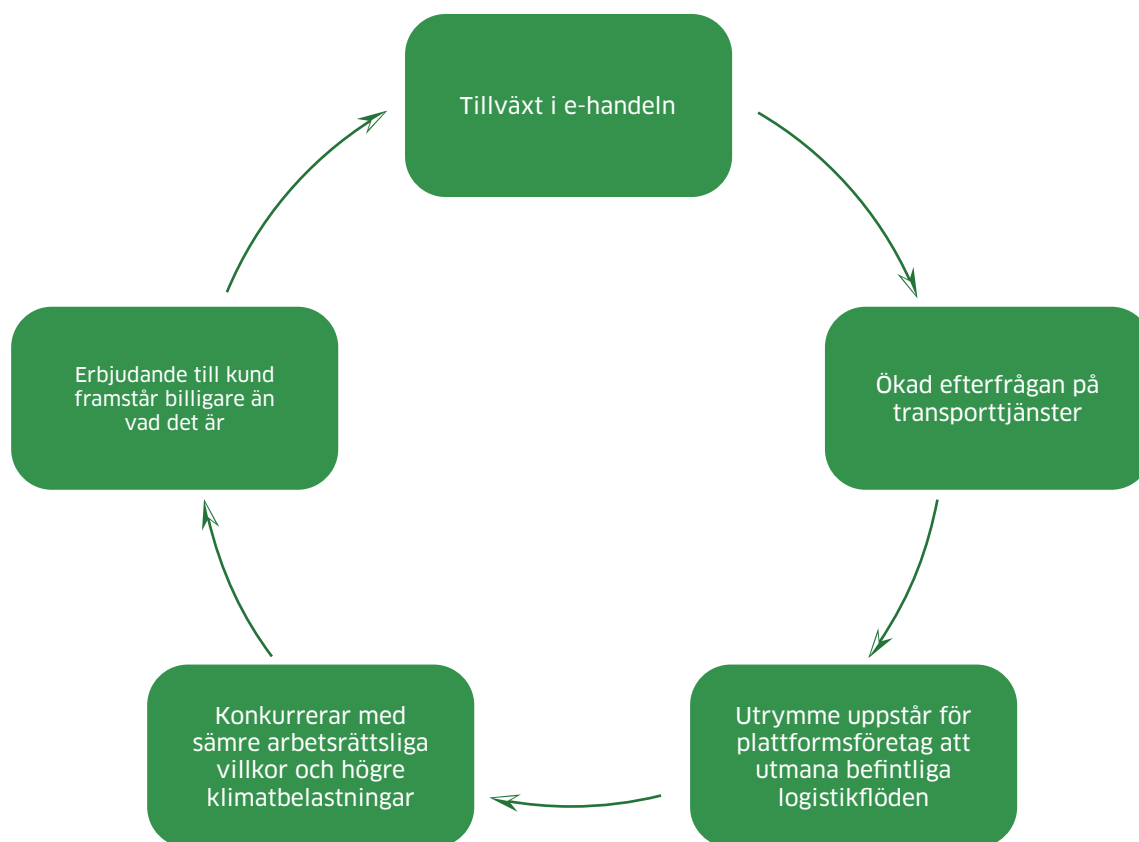
marken. Denna problematik skulle enkelt avhjälpas med införande av fastighetsboxar i samtliga flerfamiljshus.

Tydligare regler för plattformsanställda

Tredubbla och fyrdubbla logistikflöden som möjliggörs via dumpade löner är aldrig mer klimatsmart än enskilda effektiva sådana. Plattformföretag ska betraktas som arbetsgivare med det ansvar som det innebär. Annars skapas en osund konkurrens där arbetstagare riskerar att utnyttjas. Social dumpning ger klimatkonsekvenser i och med att när logistiktjänsterna framstår som billigare än vad de är, så uppstår nya onödiga och av löne- och villkordumpning framdrivna logistikflöden.

Utveckla branschstandard för e-handeln

Staten bör ta på sig ledartröjan i arbetet med att utveckla en branschstandard för e-handelns leveranser. Syftet bör vara att sträva efter en ökad samordning och effektivitet i transportkedjorna. Detta med mål som knyter an till ett hållbart klimat och en bättre arbetsmiljö för alla de som arbetar med att transportera och leverera varor och gods. Utveckling av standarder för emballage som anger hur mycket luft som paket bör innehålla och obligatorisk avgift för frakt är exempel på frågor som behöver utvecklas gemensamt mellan staten och parterna på arbetsmarknaden.



Exempel på ohållbar utveckling i e-handelns logistikkedjor.

Järnväg

Fler insatser för att underlätta och stimulera resor med tåg

En viktig faktor för att fler ska avstå fossila färdssätt är att stimulera till fler resor med tåg. Punktlighet, säkerhet och tillgång till sittplatser har toppat undersökningar där resenärer tillfrågats vad som är viktigast när de reser med tåg. Biljettpris, restid och bagageutrymme är ytterligare aspekter som har betydelse för vad som är relevant ur ett resenärsperspektiv.

Det som upplevs som attraktivt ur just resenärsperspektiv är ofta också det som Sekos medlemmar ger uttryck för. Exempelvis kan inställda avgångar till följd av brist på personal nämnas, som tyvärr drabbar resenärer och samtidigt försämrar anseendet för transportslaget. Förutom bra ledarskap från tåg företagen och allmänt bra personalpolitik blir det uppenbart lättare att planera arbets- och familjeliv om punktligheten för tågen ökar; såväl för resenärer som befintliga och kommande medarbetare.

Systemet med att upphandla regionaltågslinjer har gång efter gång visat sig få konsekvenser för både medarbetare och resenärer. Bara inom Mälardalen ställdes hela 11 200 tågavgångar in år 2022. Om det är för mycket strul på en tåglinje så upplever många resenärer att det blir för jobbigt att pendla och då kommer de i stället välja alternativa och ofta mindre klimatsmarta färdssätt.

En järnvägspolitisk överenskommelse

Järnvägsinfrastrukturen är eftersatt. Ska Sverige klara klimatmålen och ett ökat resande så måste vi investera mer i järnvägen. Utbyggnad av höghastighetsbanor är nödvändigt för att frigöra kapacitet på befintliga banor. Järnvägen är ett komplext infrastruktursystem som behöver så mycket långsiktighet som möjligt. Ett tydligt exempel på det är att Sverige behöver ha en långsiktig linje när det kommer till satsningar på stomnäten inom ramen för det Transeuropeiska Transportnätverket (TEN-T). Att avstå åtskilliga miljarder i EU-stöd till följd av ambitions-sänkning är dumsnält, likväl som det är skadligt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom ramen för en överenskommelse behöver också ambitionshöjningar för tågens utformning och dimensionering diskuteras och kommas överens om.

Järnvägsunderhållet i egen regi

Det måste bli ordning och reda på järnvägen. Att exempelvis biljetter inte släpps innan storhelger på grund av planeringssvårigheter är ett misslyckande som leder till att människor väljer bilen framför tåget. För att uppnå en högre andel nöjda resenärer menar vi därför att det är viktigt att ta ett helhetsgrepp kring järnvägen. Låt därför Trafikverket sköta underhållet av järnvägen i egen regi. Myndigheten har helhetsansvar för den svenska järnvägen och måste därför ha egna resurser att underhålla och reparera spåren. Vi anser därför att Trafikverket ska ta över det statliga järnvägsbolaget Infranords kontrakt och att

de privata underhållskontrakten tas över när de löper ut. Medarbetarnas samlade kompetens måste vid övertagande av verksamhet behållas. All personal måste erbjudas anställning i Trafikverket, likväl som medarbetarna vid andra bolag i branschen. Allt i syfte att stärka kompetensen om järnvägsunderhållet hos myndigheten.



Illustration: Max Gustavsson, tidigare publicerad i spårfejl

Bättre internet för stärkt attraktivitet att åka tåg

Det behövs snabbare och mer säker internetuppkoppling på tåg, då det är viktigt för både arbetspendlare och fritidsresande. Det krävs bredbandslösningar som kopplar tågen trådlöst till fibernät som följer tågspåren. Idag används gammal infrastruktur, som inte är byggd för att leverera den kapacitet som krävs för att hålla flera hundra personer på ett tåg som åker i höga hastigheter uppkopplade på ett bra sätt. Därför krävs "Track to Train-system" som kan erbjuda flera gigabit per sekund i uppkoppling och som finns i direkt anslutning till tågbanan. Ett exempel på detta är det system som utvecklas av EVO-Rail och som nu används framgångsrikt i England. Denna typ av teknik kan, med mindre investeringar, ge en lösning som erbjuder 10 gånger bättre uppkoppling än dagens nät. Det kommer även att ge bättre uppkoppling än framtidens 5G-nät som inte är designat för att lösa denna utmaning. 5G-nätet i sig utgör också en viktig del av infrastrukturen att utveckla.

Trygga arbetsplatser med stopp för hot, våld och trakasserier

Ingen ska någonsin behöva känna obehag över att jobba på eller resa med tåg. Att seriöst arbeta med trygga arbetsplatser stärker attraktiviteten för tågresor, vilket gynnar andelen klimatsmart resande. Fler och fler av de

anställda inom spårtrafiken utsätts tyvärr för hot, våld och trakasserier, varför det måste sättas stopp för ensamarbete. Politiken måste inta en samordnande roll för att trygga de anställdas arbetsmiljö och resenärernas trygghet. Det ökar tågresornas konkurrenskraft jämfört med andra transportslag.

Att frakta mer på tåg kräver bättre kontrollverksamhet av godstrafiken

Den osunda konkurrensen i godstransportmarknaden innebär att gods som skulle kunna fraktas på järnväg eller med inrikes sjöfart i stället fortsätter fraktas med sämre arbetsrättsliga och sämre klimatomständiga villkor med lastbil. Vi vill därför att det utreds ett införande av en egen (yrkes)trafikinspektion. Även när ickefossila bränslen får starkare genomslag inom godstransportsektorn måste fusket stävjas då det annars uppstår en skev konkurrens inom enskilda transportslag som skulle missgynna en mer klimatsmart utveckling.

Sjöfart

Sjöfarten behövs för klimatomställningen

Sjöfarten är en kraft att räkna med men behöver förutsättningar att utvecklas och växa. I klimatperspektiv handlar det bland annat om möjliggörandet för koldioxidavskiljning och lagring. Seriösa redare och kompetenta medarbetare kommer då att krävas, vilket även kan skapa stora värden som också stödjer klimatomställningen.

Innovationsmedel

Pålitliga exportvägar präglad av låg klimatpåverkan och hög andel innovation är väldigt viktigt för att Sverige som nation ska nå ut med de gröna värden som svensk industri skapar. I detta behövs det skapas mer utrymme för redare att testa nya alternativ. Exempelvis hur segel i modern tappning, ny design av skeppspropellrar och banbrytande bogpartier kan bidra till minskade klimatutsläpp för sjöfarten. För att åstadkomma detta och stödja samt utveckla innovation från samhällets sida bör de statliga forsknings- och innovationsmedlen till sjöfarten öka radikalt från dagens 100 miljoner som är alldeles för lite med hänsyn till att sjöfarten är en kapitalintensiv bransch.

Renare och tystare drift av sjöfart

Gaskonvertering av skepp samt exempelvis elektrifiering av färjetrafik kan spara utsläpp, och samtidigt göra arbetsmiljö och resenärsupplevelsen bättre. Många inom sjöfarten uttrycker också att det är viktigt med ett stort hänsynstagande till att vatten- och havsmiljöer värnas, där nya tekniker kan göra stor skillnad. En viktig faktor för att tekniker och nytänkande ska få genomslag är snabba tillståndsprocesser för anläggning av nya hamnar och färjelägen, då det kan finnas behov av att helt enkelt omlokalisera verksamheten för att möjliggöra övergång till elektrifiering. Då måste också annan infrastruktur hänga med, så som elnätsutbyggnad men även infrastrukt

tur för godstransporter och infrastruktur för resenärer att ta sig till nya färjelägen.

Ge de som arbetar inom sjöfarten förutsättningar för ett modernt liv

Klimatutmaningen kräver en fungerande sjöfart och då behövs det i sin tur attraktiva arbetsplatser för att kompetensförsörjningen ska kunna tryggas. Ett branschspecifikt exempel handlar om att de som arbetar på sjön i det närmaste förväntas leva i stort sett utan kontakt med omvärlden. Många samhällsviktiga yrken finns idag där arbetstagarna förväntas vara borta från sina respektive familjer och vänner flera veckor i sträck. Dock har många möjlighet att hålla kontakt med hjälp av internetuppkoppling, något som till stora delar saknas ute till havs. Sverige måste därför driva på för internationellt samarbete om att stödja och utveckla prisvärd internetuppkoppling av god kvalitet så att även de som arbetar till sjöss kan behålla kontakt med familjer.

Förslag för en rättvisare klimatomställning

Offentliga upphandlingar för bättre klimat och mer attraktiva yrken

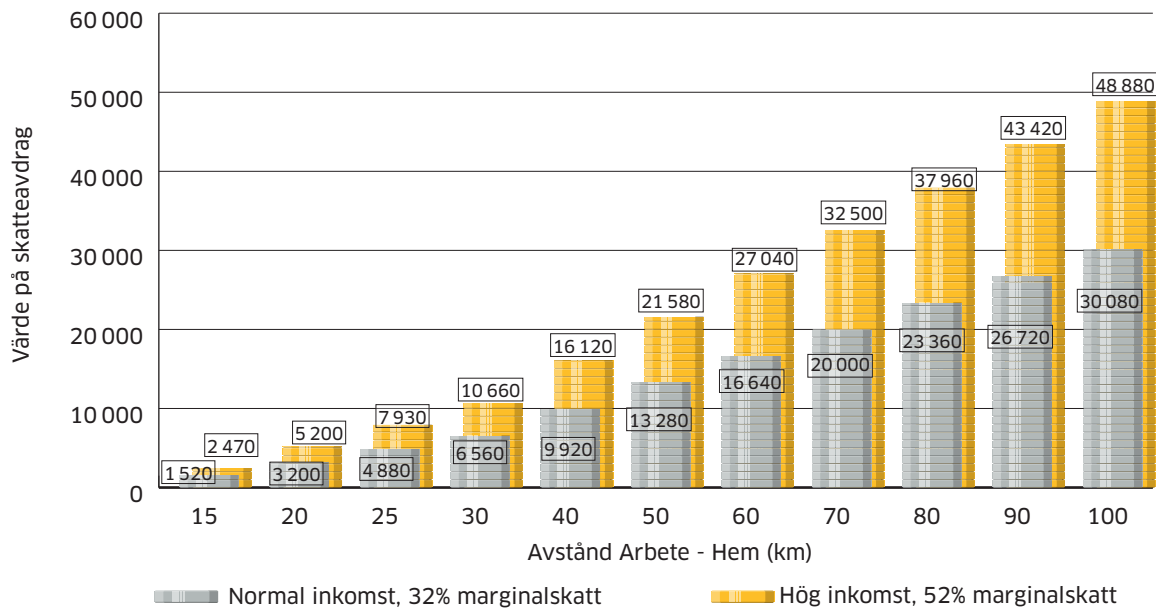
En mer nykter syn krävs när det gäller upphandling. När det gäller byggande av kritisk infrastruktur måste andra värden än lägsta pris få större tyngd. Olika insatser för att stärka yrkenas attraktivitet kan med fördel ingå i upphandlingarna. Offentliga upphandlingar behöver bli ett verktyg för att påskynda de tekniskiften som krävs för att klimatomställningen ska bli framgångsrik.

Det offentliga måste därför ställa högre krav på material som används vid byggandet av infrastruktur. Exempelvis skulle betong och asfalt med krav på klimatutsläpp skulle kunna användas i mycket högre utsträckning. Modellen måste viktas så att kvalitativa aspekter får faktisk tyngd gentemot pris vid upphandling. När det gäller de krav som ställs i en upphandling följer också ett ansvar att kontrollera att kraven faktiskt efterlevs, både vad gäller arbetsrättsliga såväl som klimatkrav. Att exempelvis kontrollera att maskinerna går på förnybara bränslen, att de som arbetar faktiskt har villkor i nivå med kollektivavtal, eller att antalet TMA-fordon överensstämmer med behovet är av stor vikt.

Skatteavdrag/Skattereduktion arbetsresor

Ersättningen för resor till och från jobbet måste höjas, bli mer rättvis och klimatsmart. Det går att kombinera. Det orättvisa avdraget för resor till och från arbetet har dock under senare tid blivit ännu mer orättvis då de som är höginkomsttagare och pendlar 10 mil till jobbet kommer få tillbaka 18 000 kr mer än om en låginkomsttagare skulle pendla samma sträcka. Politikerna hade chansen att bredda detta så att de som måste ta bilen till jobbet fortsatt ska få en högre och rimlig ersättning för det samtidigt som andra färd sätt också skulle ge rätt till skattereduktion, till exempel samåkning, tågresor eller cykelpendling.

Regeringens reform 2022 gav mer till höginkomsttagare



Graf över skillnad i värde för pendlare med normal inkomst och hög inkomst.

Bygg ut laddinfrastrukturen och gör det tillgängligt och transparent

Omställningen kommer innebära ett skifte från fossildrivna fordon till något annat. Det måste därför vara lätt för alla att ta steget till exempelvis laddbara fordon. För att ta steget till fossilfri bilism vill många ha laddmöjligheter i anslutning till hem och arbete. Den publika infrastrukturen får dock inte glömmas bort då avsaknaden av den, eller en illa fungerande sådan verkar avskräckande. Därför måste laddinfrastrukturen byggas ut även i bostadsområden med hög andel hyres- och bostadsrätter, samt att stöden utformas så att laddstationerna verkligen är i drift så ofta som möjligt. Därtill behövs anpassningar till laddkunderna. Elbilsförare ska inte behöva krångla med över 10-talet appar för att kunna ladda fordonet. För det behövs offentlig styrning och samordning inom branschen. Elbilsförare behöver kunna hitta alla laddstationer i en app, se priset, tillgängligheten och effekten, vilket troligen inte kommer ske utan samarbete och gemensamma lösningar.

Stöd till de som lämnar bilar som drivs fossil till förmån för fordon som drivs fossilfritt

Seko vill att det utreds en ny typ av bidrag eller subvention som gör så att vanligt folk i högre utsträckning kan skaffa bilar som drivs fossilfritt. Viljan finns bland många bilister och har uttryckts i exempelvis undersökningar om viljan att skaffa elbil. Priset och åtkomsten till laddning, eller andra fossilfria drivmedel, är en mycket stor faktor till varför omställningen från fossila fordon till exempel-

vis laddbara tar längre tid än vad den behöver.

Stödet borde vara utformat så att det uppmuntrar och underlättar klimatomställningen. Enkelt uttryckt. Det ska inte vara en subvention för de som återkommande redan har råd att köpa nya elbilar. Det borde även övervägas att ge stöd så att genomslaget för fossilfri drift för andra fordon blir större, exempelvis för motorcyklar, båtar och andra fritidsfordon.

Stödja ett mer hållbart arbetsliv och en mer hållbar konsumtion

Det är inte ovanligt att Sekos medlemmar märker att det ibland finns "slit och släng" på deras arbetsplatser. Det kan till exempel vara att livslängden på komponenter som utsätts för slitage i tåg har på tok för hög bytesintervall utan att de knappts slitits. Det kan också vara att material för vägbanors hållfasthet eller reservdelar nödvändiga för att upprätthålla elinfrastrukturens funktion helt enkelt håller för låg kvalitet så att de behöver mer underhåll eller behöver bytas ut snabbare än vad som var tänkt.

På samma sätt lägger många märke till att produkter som köps privat ibland har en egenskap av att sluta fungera för snabbt. Det kan vara batterier som efter ett par år inte tar laddning, kläder som slits för snabbt eller att det helt enkelt är billigare att köpa en ny produkt än att laga en specifik komponent. Seko menar därför att det är nödvändigt att skärpa arbetet mot planerat åldrande, så väl från branschen som det politiska arbetet. Detta oavsett om produkterna riktar sig mot privatkonsumenter, företag eller exempelvis infrastrukturförvaltare.

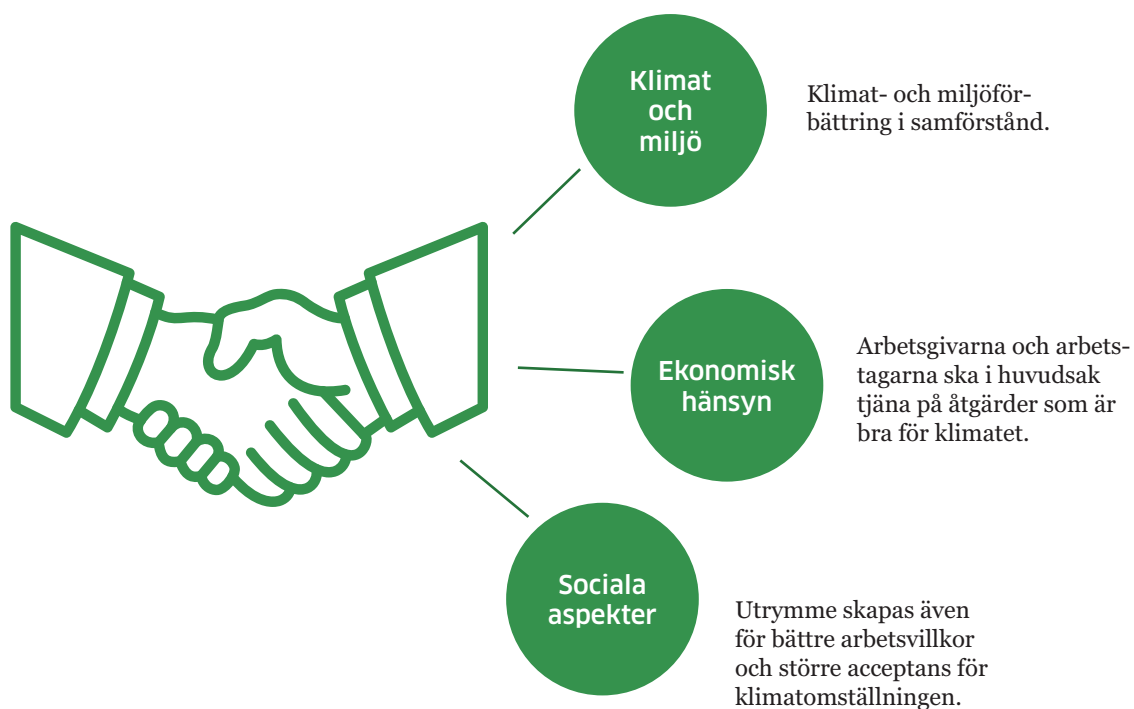
Överenskommelser med arbetsgivare

Inom fackföreningsrörelsen finns en lång tradition av att komma överens med motparten och att det som ska förhandlas om sker i tätt samråd med de medlemmar som berörs. Därför kommer Seko fortsatt vara öppen för och bidra med kunskap till de medlemmar som lyfter miljö- och klimatfrågan i syfte att nå överenskommelser med våra motparter, eller när motparterna vill komma överens med utgångspunkt i de frågorna. Det fackliga arbetet ute på arbetsplatserna pågår hela tiden och de fackliga organisationerna har erfarenhet av arbetsgivare som vill hitta hållbara lösningar över tid. Då uppstår en situation där parterna bidrar till varandras välbefinnande och där hänsyn tas till faktorer så som klimat och lokalsamhälle.

En modell där sambandet mellan den sociala, ekonomiska och klimatmässiga hållbarheten framgår skulle kunna skapas för att öka förståelsen för det fackliga arbetet. Det blir också viktigt då fler aktörer än parterna på arbetsmarknaden ibland har synpunkter på hur ar-

betstagarna och arbetsgivarna ska agera vid olika tillfällen. Modellen med överenskommelser med arbetsgivarna skulle därför kunna illustreras med tankemodellen nedan.

Tankemodellen inkluderar också att branscher förändras till följd av att klimatet förändras och därmed visar den också att det måste skapas inflytande över de praktiska förändringarna för berörda arbetstagare. Som fackförening kommer vi alltid bevaka våra intressen – även då de förändras. I det menar vi också att det är bra att sträva efter samsyn i så stor utsträckning som möjligt, men också vara tydlig med att det ibland uppstår intressekonflikter mellan parterna på arbetsmarknaden likväl som det kommer uppstå politiska intressekonflikter också. Många gånger går de att härleda till grundläggande intressekonflikter som har koppling till hållbarhetskriterierna, exempelvis hur ekonomiska resurser ska fördelas eller vad de sociala konsekvenserna av olika förslag kan vara.



Tankemodell för hur omställningen kan hanteras och utvecklas inom ramen för överenskommelser med arbetsgivarna.

Interna aktiviteter

Klimat – en del av studieverksamheten

I hela arbetarrörelsen finns det en stark bildningstradition. Så länge fackföreningar har funnits har de också haft rollen som folkbildare. Historiskt har fackliga studier haft fokus på att bilda och utbilda våra medlemmar och förtroendevalda i de grundläggande fackliga och politiska ställningstaganden fackföreningar står för. De har också fokuserat på att utbilda i de färdigheter respektive uppdrag kräver. Oavsett hur länge någon varit medlem i facket eller varit förtroendevald blir den aldrig färdiglärd. Det finns alltid mer kunskap att ta till sig, nya idéer att lära sig. Därför är det viktigt att det ges möjlighet till det livslånga lärandet.

Målet med fackliga studier är de behov som finns inom Seko. Vi ska därför inte utbilda bara för utbildandets skull utan målet måste också vara att stärka organisationen. Eftersom Seko nu tar ett vidare grepp kring klimatfrågan är det därför också naturligt att den ges plats inom utbildningsverksamheten, detta både i förbundsinterna och tvärfackliga utbildningar för både medlemmar och förtroendevalda.

Drivkraften bakom att gå en facklig utbildning ska vara att lära sig något nytt, oavsett om det är för den egna utvecklingen eller om det är att få kunskap som kan spridas till flera. Att få gå en utbildning kan också vara ett mer värde i det fackliga medlemskapet för den enskilda medlemmen. I alla våra fackliga utbildningar ska dock våra gemensamma mål och frågor finnas med.

Ju fler vi är som har relevant kunskap, ju större är sannolikheten att vi kan skapa förändringar som alla arbetare vinner på. Kunskap är makt och när vi tillsammans har den makten kan vi reformera samhället.

Internationellt fackligt klimatarbete

Fackföreningsrörelsen har starka incitament till att engagera sig i miljö- och klimatfrågor på global nivå. Den globala uppvärmningens effekter leder till förändrade arbetsförhållanden och arbetsvillkor. Klimatförändringar leder likaså till att arbetsmarknaden förändras, vilket ställer nya krav på arbetstagare och deras fackföreningar.

De globala fackliga federationerna arbetar aktivt med frågor som rör klimat, miljö och rättvis omställning. Seko är medlem i fyra globala fackliga federationer:

- UNI Global Union (UNI)
- Public Services International (PSI)
- Building and Wood Workers' Union (BWI)

- International Transport Workers' Federation (ITF)

Internationella fackliga federationer utgör en stark plattform genom vilken Seko kan påverka beslut och lagstiftning i miljö- och klimatfrågor. Arbetet handlar om att skapa bästa möjliga förutsättningar för en rättvis omställning för våra medlemmar och parallellt stötta de globala klimatmålen. Därmed genomförs Sekos arbete med globala klimatfrågor främst genom de globala fackliga organisationerna.

EU:s gröna giv innehåller en rad initiativ för att EU ska nå klimatneutralitet till 2050. Målen är fastställda i en bindande klimatlag för EU:s medlemsländer och berör samtliga ekonomiska sektorer och därmed hela arbetsmarknaden. För Seko innebär EU:s gröna giv förändringar inom alla våra nio branschområden och påverkar bland annat arbetsinnehåll, anställningstrygghet, arbetsmiljö samt kompetensutveckling och kompetensförsörjning.

Seko arbetar även med frågor som rör klimat, miljö och rättvis omställning några av förbundets internationella utvecklingsprojekt. Arbetet genomförs ofta i samarbete med de globala fackliga federationerna och finansieras främst genom Sida-medel.

Seko och ITF stöttar tillsammans ett internationellt utvecklingsprojekt där systerorganisationer i flera afrikanska länder jobbar för att stärka fackens inflytande i frågor som rör ländernas kollektiva persontransporter och satsningar på nya linjer för Bus Rapid Transit (BRT). Flera länder satsar på utvecklade bussbaserade linjer med större kapacitet för att minska utsläpp, förbättra trafiksituationen i städer samt uppmuntra fler till att åka kollektivt.

Projektet verkar parallellt för att stötta arbetstagare inom den övriga informella kollektiva transportsektorn till formella anställningar inom BRT. Likaså stötta fackens arbete med att öppna sektorn för kvinnliga arbetstagare.

Seko arbetar i samarbete med andra svenska fackförbund, PSI och fack i Afrika och Sydamerika med att stärka deras påverkan i frågor som rör klimat, miljö och omställning inom statlig- och kommunal verksamhet.

Exempelvis har projektet stöttat ett colombianskt fackförbunds arbete i staden Cali med att teckna avtal med staden och bolagen som driver vatten- och energiförsörjningen. Avtalet har bland annat lett till en renare och billigare vattenförsörjning, ökad medvetenheten kring vikt av återvinning och att stadens parker underhålls på ett ekologiskt sätt.

Arbeta med interna processer

Detta program består av tre delar. Politik, överenskommelser och organisation. Att inkludera organisationsperspektivet och därmed många av våra interna aktiviteter anser vi är viktigt. Ett exempel kan vara interna policys, som kan behöva ses över ur perspektivet att det tillkommit ny kunskap på flertalet områden som har betydelse ur ett klimatperspektiv.

Seko använder och kommer fortsätta använda den kompetens våra anställda har. Vi ska föregå med gott exempel i miljö- och klimatfrågor i praktiken. Seko kommer internt arbeta med att klimat, miljö och omställning

ska ges större utrymme i de arbetsätt och processer som verksamheten består av.

Seko kommer därför sträva efter att arbeta med hållbarhet i praktiken, kopplat till verksamheten. Det kan konkret handla om att uppdatera och förtydliga interna styr- och policydokument, sträva efter att sänka energiförbrukning och göra det enklare för Sekos medarbetare att göra rätt. Även när det kommer till intern fortbildning och kompetensutveckling kan hållbarhetsfrågorna vara något som kan ges ytterligare utrymme. Slutligen kan en återkommande uppföljning av förbundets hållbarhetsarbete vara ett sätt att hålla frågan aktuell.

Slutsatser

Sekos medlemmar ska inte betala för klimatomställningen. Alla måste ges möjlighet att delta i klimatomställningen. Plånbokens tjocklek eller var man bor ska inte ha avgörande betydelse för om den enskilde kan ställa om. En lyckad och rättvis klimatomställning är därför beroende av kollektiva insatser.

Seko behöver lyfta både politiska förslag, en modell för hur klimatfrågan används i överenskommelser med arbetsgivarna samt en del interna förslag.

Det här programmet innehåller en del politiska förslag som i huvudsak är indelade efter branscher. Viktigt att poängtera är att Seko består av fler branscher än de branschområden som nämns i denna rapport. En stor del av förslagen tar sikte på att underlätta klimatomställningen för alla, inte bara för Sekos medlemmar eller de som arbetar i aktuell bransch.

Av alla de förslag som finns i rapporten är det några frågor som extra tydligt rör sig över branscher och därmed kan betraktas som viktiga samhällsfrågor att ta sig an just i klimatomställningsarbetet.

En fungerande och bättre upphandling är en förutsättning för både arbetstagare, samhällsekonomin och klimatet. För Sekos del gäller det inom flera branscher. Ibland kan det till och med handla om att fatta beslut om att INTE upphandla viss verksamhet.

Satsningar på elinfrastruktur, snabbare och bättre internet, järnväg och sjöfart är avgörande för att klimatomställningen ska bli bra. Dessutom behöver brev- och pa-

ketlogistiken mer börja betraktas som en fråga som kan bidra till en positiv klimatomställning.

Kompetensförsörjning är en avgörande faktor för en stor del av de yrken som behövs för klimatomställningen. Det hör också ihop med att villkoren i övrigt är goda, som exempelvis ett väl fungerande förhållningssätt till arbetsmiljöfrågorna, men också att arbetsmarknadspolitiken används för att säkerställa arbetskraftens omställningsförmåga. Då en stärkt arbetslöshetsförsäkring underlättar just detta menar vi att det i sig är ett viktigt politiskt steg mot en mer lyckad klimatomställning.

Slutord

En klimatpolitisk rapport – vad händer nu?

Seko kommer fortsätta att lyfta klimatomställningsfrågan, för omställningen pågår och kommer fortgå oavsett vi vill det eller ej. De perspektiv som Sekos medlemmar har behövs och våra perspektiv och politiska förslag måste bli kända för att klimatomställningen ska bli mer rättvis.

Vi vill uppmana dig som läsare att bli medlem i Seko och hjälpa till att förbättra på din arbetsplats, men också att påverka för en rättvisare klimatomställning. Om du redan är medlem så kom ihåg att kunskap är makt. Lär dig mer med oss! Prata med dina kollegor – värva medlemmar – prata omställning. Tillsammans ställer vi krav på samhället, arbetsgivare och oss själva. Utan Sekos medlemmar stannar Sverige!

Referenser

Aktuell Hållbarhet (2023-02-20) Debatt, "App-kaoset för elbilsladdning måste få ett slut"

<https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/app-kaoset-for-elbilsladdning-maste-fa-ett-slut/>

Brolin, Linn. (2022) En jämlik och demokratisk klimatomställning – på vems villkor? Lunds universitet

<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9105582&fileId=9105591>

Byggnads (2022) Världens viktigaste bygge

<https://www.byggnads.se/siteassets/rapporter/varldens-viktigaste-bygge.pdf?ts=8da16056155b180>

DN (2023-04-19) Städare om smutsen på nattåg: "Blivit värre och värre"

<https://www.dn.se/sverige/stadare-om-smutsen-pa-nattag-blivit-varre-och-varre/>

Expressen (2019-06-15) Stor mätning: Det tycker svenskarna om klimatet

<https://www.expressen.se/nyheter/qs/stor-matning-det-tycker-svenskarna-om-klimatet/>

Grist (2020-04-27) The world is on lockdown. So where are all the carbon emissions coming from?

<https://grist.org/climate/the-world-is-on-lockdown-so-where-are-all-the-carbon-emissions-coming-from/>

Gross, Samantha (2020) Why are fossil fuels so hard to quit?

<https://www.brookings.edu/essay/why-are-fossil-fuels-so-hard-to-quit/>

Handels (2023) Miljö och klimat som facklig fråga

<https://www.handels.se/globalassets/miljo-och-klimat-som-facklig-fraga.pdf>

Handels, Seko, Transport (2021) Fri frakt till ett högt pris

<https://www.seko.se/siteassets/pdf-seko.se/rapporterundersokningar/rapporter-2021/fri-frakt-till-ett-hogt-pris.pdf?ts=8d99d719ff2f180>

Järnvägar (2023-01-27) Sverige missar miljarder

<https://jarnvagar.nu/sverige-missar-miljarder/>

Katalys (2020) Klimatkeynesianism nu

https://www.katalys.org/wp-content/uploads/2020/09/No-83.Klimatkeynesianism_nu.pdf

Klimatanpassning.se (2019-11-12) Hur samhället påverkas, Vägar och järnvägar

<http://www.klimatanpassning.se/hur-samhallet-paverkas/transport/vagar-och-jarnvagar-1.107430>

Klimatanpassning.se (2021-03-26) Hur samhället påverkas, Energi – distribution och användning

<http://www.klimatanpassning.se/hur-samhallet-paverkas/energi/distribution-och-anvandning-1.27569>

Klimatpolitiska rådet (2023) Klimatpolitiska rådets rapport 2023.

<https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2023/05/krrapport202317maj.pdf>

LO (2018). Fem förslag för en investeringsledd klimatpolitik- En klimatpolitisk rapport från LO

[https://www.lo.se/home/lo/res.nsf/vRes/lo_fakta_1366027478784_fem_klimatpolitiska_forslag_pdf/\\$File/fem_klimatpolitiska_forslag.pdf](https://www.lo.se/home/lo/res.nsf/vRes/lo_fakta_1366027478784_fem_klimatpolitiska_forslag_pdf/$File/fem_klimatpolitiska_forslag.pdf)

LO (2022) Rusta Sverige för vintern – LO:s krisvinterprogram

[https://www.lo.se/home/lo/res.nsf/vRes/lo_1366026587231_rusta_sverige_for_vintern_los_krisvinterprogram_pdf/\\$File/Rusta_Sverige_for%20vintern_LOs_krisvinterprogram.pdf](https://www.lo.se/home/lo/res.nsf/vRes/lo_1366026587231_rusta_sverige_for_vintern_los_krisvinterprogram_pdf/$File/Rusta_Sverige_for%20vintern_LOs_krisvinterprogram.pdf)

Länstidningen Östersund (2023-04-10) Jämtlänningar negativa till elbilar
<https://www.ltz.se/2023-04-10/jamtlanningar-negativa-till-elbilar>

Naturskyddsföreningen (2022a) Naturskyddsföreningens principer för en rättvis klimatomställning
https://cdn.naturskyddsforeningen.se/uploads/2022/11/07103717/32350_7c381f3ae730aa6.pdf

Naturskyddsföreningen (2022b) 7 steg för en rättvis omställning
<https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/7-steg-for-en-rattvis-klimatomstallning/>

Naturvårdsverket (2018) Allmänheten om klimatet 2018
<https://web.archive.org/web/20200608075746/https://www.naturvardsverket.se/attityd-klimat-2018>

Naturvårdsverket (2020) Konsekvenser för teknisk infrastruktur
<https://web.archive.org/web/20200605045005/https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Klimatet-i-framtiden/Effekter-i-Sverige/Konsekvenser-for-teknisk-infrastruktur/>

Naturvårdsverket (2021) Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år
www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/konsumtion/vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-person

Naturvårdsverket (2023) Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser
<https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-utrikes-sjofart-och-flyg/>

Norske tog (2023) Stadler skal levere Norges nye fjerntog
<https://www.norsketog.no/nyheter/2023/stadler-skal-levere-norges-nye-fjerntog>

Oram, Rod (2020) How we can confront the climate crisis
<https://www.newsroom.co.nz/oram-how-we-can-confront-the-climate-crisis>

Sekotidningen (2023-02-13) KTH-Forskaren om MTR: Dåliga tågupphandlingar skadar samhället
<https://sekotidningen.se/trafik/forskaren-om-mtr-daliga-tagupphandlingar-skadar-samhallet/>

Stoknes, Per Espen. What We Think About When We Try Not To Think About Global Warming

Svensk sjöfart (2022-04-04) Svensk sjöfarts medlem Furetank för med statlig grön kreditgaranti till sjöfarten
<https://www.sweship.se/nyhet/svensk-sjofarts-medlem-furetank-forst-med-statlig-gron-kreditgaranti-till-sjofarten/>

SVT Nyheter (2023-05-22) Elpriset kan ha manipulerats även i Sverige
<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/elpriset-kan-ha-manipulerats-aven-i-sverige>

TED (2019) How supply chain transparency can help the planet
https://www.ted.com/talks/markus_mutz_how_supply_chain_transparency_can_help_the_planet

Trafikanalys (2023) Vilka hushåll väljer laddbara bilar?
<https://www.trafa.se/vagtrafik/vem-valjer-en-laddbar-bil-13699/>

Transportarbetaren (2018-01-22) Green Cargo lägger ner direktlinje för kombitransporter
<http://www.transportarbetaren.se/green-cargo-lagger-ner-direktlinje-for-kombitransporter/25/>

Transportstyrelsen (2019) Resenärers syn på järnvägsmarknaden 2019
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/marknadsovervakning/resenarsers-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2019/>

Transportstyrelsen (2022) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2021
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/utveckling-utbud-priser-jarnvagslinjer-sverige-1990-2021.pdf>

Vinnova (2018) Kartläggning och analys av politiska mål relaterade till Agenda 2030
https://www.vinnova.se/contentassets/4ecfec1fe1684b00897a0272ecbfc45a/vr_18_10.pdf

Sekos rapporter, skrivelser, remissvar, nyheter, och kommunikation i klimatfrågan:

Kongressprogram: Svenska modellen 2.0 – Klimat och energi, ödesfrågor för framtiden (2009)
ETT HÅLLBART SVERIGE – Framlyftande av politisk plattform för att b.l.a. satsa på höghastighetsbanor. (2010)
Yttrande för mer hållbar sjöfart över förslaget om ändring av direktivet om svavelhalten i olja. (2011)
För kvalitet, klimat och tillväxt – järnvägspolitiskt program (2012)
Vart är vi på väg? Om Tunnelbana, Arbetarrörelsens tankesmedja, Seko Stockholm (2012)
Sekos om ungdomsjobben inom energisektorn - i EPSU (2013)
Hållbar sjöfart – politiskt program, Seko Sjöfolk (2013)

6F-gemensam rapport och seminarium Bygg bort arbetslösheten – fokus klimatnytta (2014)
Sekos näringspolitiska program, fokus klimat. (2014)

Förslag införande av Blå skatt (2015)
Anförande av Sekos ordförande klimatkonferens, Paris (2015)
Initiativ om att utreda frågan om Allmän värnplikt, kopplat till bl.a. klimatkatastrofer (2015)
Stärk järnvägen redan i morgon (2016)
Seko och EFA, rapport för att tillgodose energibranschens kompetensbehov (2016)
Insamlande av underskrifter, Fair Transport Europe, ETF (2016)
Yttrande över En svensk flygskatt (2017)
Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (2017)
Kongress – uppslutning bakom klimat- och miljöfrågorna. (2017)
Seko om infrastrukturplanen: Bra men inte tillräckligt (2018)
En avreglerad elmarknad, vem får betala priset (2018)
Internationellt projekt – rättvis omställning i Kenya (2019)
Deltagande manifestation i samband med Climate Action Summit (2019)
Partsgemensamma samtal för en positiv utveckling i den klimatsmarta spårtrafikbranschen (2019)
Seko Sjöfolk investerar i solcellsanläggning om 830 000 kilowattimmar - en minskning av koldioxidutsläppen med 581 ton per år. (2019)

Gymnasieutredningen (2020),
inriktningsunderlag för infrastrukturproposition (2020)
Framtidens järnvägsunderhåll (2020)
Kommentar infrastruktursatsningar (2020)

Klimat som fokusfråga i verksamhetsplan 2021 – 2025 (2021)
Kontroller på väg (2021)
Mobilitetspaketet (2021)
Fri frakt till ett högt pris – Seko, Handels och Transport (2021)
Gemensam förslag nystart för Sverige, med LO (2021)
Slutrapport Seko framtid (2021)

Förlängd och breddad Ekobonus (2022)
EU:s Gröna Transportkorridorer (2022)
Energikampanj (2022)
Nationell plan infrastruktur (2022)
Skattelättnad arbetsresor (2022)
Klimatpolitiska krav i valrörelsen (2022)
Rapport från ITUC om b.l.a. skydd för fackliga och klimataktivister (2022)
Kritik mot att SJ avbryter pågående kontrakt gällande drift och underhåll av Öresundstågen (2022)

Seko
Box 1105
111 81 Stockholm
seko@seko.se
www.seko.se