# På resa genom corona-Sverige

**Taxiförare med slocknade blickar. Motorvägar tömda på trafik. En högtalarröst som ekar ödsligt i flygets avgångshall. Men också åkerier som jobbar för högtryck. Och en fackförening där hoppet tänts om ett mer solidariskt samhälle.**

*Text och foto* **JAN LINDKVIST OCH JUSTINA ÖSTER**

*”När flygpaketet och löftena om kreditgarantier kom andades vi ut. Innehållet är mycket bra. Nu finns ändå en chans att det kan gå vägen för oss.”*

Hans Ahlberg, huvudskyddsombud SGH.



En av få resenärer kurar i ett sittbås på Arlanda.

Det är mitten av mars. Corona-hotet har plötsligt blivit allvar även i Sverige. Transportarbetaren fattar ett beslut. Vi skickar ut en patrull som besöker landets transportare. Utomhus. På behörigt avstånd.

Frågorna vi tar med oss handlar om smittrisken, oron, jobben, ekonomin...

När vi gör reportaget är det mer än en månad kvar tills tidningen når medlemmarna. En månad då ingen vet hur pandemin kommer att utvecklas.

Onsdag 18 Mars

## Arlanda
### Flyg

**EN FAMILJ MED BARN** och ett berg av bagage skyndar genom inrikeshallen. Föräldrarna bär munskydd. Incheckningen är stängd och all trafik samlad till utrikeshall 5. De digitala annonstavlorna skiftar bild mellan flashiga bilar och varningstexter om covid-19.

– Det är ju sjukt, säger en resenär från norr. Ett helt jävla samhälle ligger nere. För en vanlig influensa! Det är medierna som ligger bakom det här, driver på våra populistiska politiker.

En servitris lutar sig över disken på en folktom servering.

– Livet är slut, säger hon.

Regnet blänker på glasfönstren i Sky city. Ett SAS-plan med återvändande svenskar vinkas in till rampen. Några lastare matar ut väskorna. Det går fort. En enda vagn och den blir knappt full.

**JOACIM OLSSON ÄR** ordförande i lastarnas Transportklubb på marktjänstbolaget SAS Ground Handling (SGH). Han sitter i fortlöpande förhandlingar med arbetsgivaren. Transportarbetarens utsända träffar honom i en paus tillsammans med huvudskyddsombudet Hans Ahlberg. De är lättade efter först regeringens och sedan parternas besked om att införa korttidsjobb, permitteringar.



Planen står och regnet blänker i asfalten, speglar allvaret. Lastarnas klubbordförande Joacim Olsson och huvudskyddsombudet Hans Ahlberg tar tacksamt emot räddningsplankan med permitteringar, kortad arbetstid och permitteringslön från statens kassakista. Corona-avståndet känns ovant för tidningens reporter, Justina Öster.

Uppgörelsen innebär att personalen går ner i tjänst och får delar av lönen betald av staten.

– Vi är glada över att alltihop gick så snabbt och har fått väldigt positiv respons från golvet, säger Joacim Olsson.

Hans Ahlberg tycker att regeringen visat handlingskraft, att det fackligpolitiska samarbetet fungerat.

– När flygpaketet och löftena om kreditgarantier kom andades vi ut. Innehållet är mycket bra. Nu finns ändå en chans att det kan gå vägen för oss.

Många undrade när ordet permitteringar först dök upp i nyheterna. Den möjligheten finns egentligen inte i Sverige, till skillnad från i många andra länder. Men när regeringen införde ett undantag enades Transport och arbetsgivarna i Transportföretagen sedan om en förhandlingslösning.

Den innebär att lastarna på SGH kommer att jobba 40 procent och få sammanlagt 92,5 procent av sin tidigare utgående lön. Det vill säga en lön där tillägg som ob- och skifttillägg ingår.

– Vi förväntade oss tuffa, tröga förhandlingar. Men det gick snabbt. Transports förhandlare gjorde ett bra jobb som fick med tilläggen i permitteringslönen. Folk här är väldigt glada över uppgörelsen, säger Hans Ahlberg.

Joacim Olsson berättar om oron bland personalen när bokningarna störtdök och SAS permitterade 10 000 anställda i Norden. Skulle de ha något jobb kvar att gå till?




Flyghallen är spöklikt tom. Över allt svävar en känsla av overklighet. Är det en dröm?

**OMKRING 600 KOLLEKTIVARE** arbetar i marktjänstbolaget på Arlanda och ytterligare ett 60-tal på Landvetter. Hans Ahlberg tar upp den hårda konkurrens som branschen levt under så länge. Han räknar upp sars, fågel- och svininfluensa, askmoln. Ingenting har påverkat flyget så allvarligt som corona-smittan.

Samtidigt påpekar han att de åtgärder som vidtas nu skapar mall för hur samhälle, fack och arbetsgivare ska hantera kommande kriser. Bli mer förberedda. Att fler kriser kommer är Joacim Olsson och Hans Ahlberg helt övertygade om. Däremot törs ingen av dem sia om den nuvarande pandemins långsiktiga effekter på flyget.

Kanske kommer människor att ändra sina resmönster? Kanske når flygandet




**Färdtjänstföraren Nermin Pudic ger utlopp för sin frustration, säger att chaufförerna glömts bort i pandemin. De får varken handsprit, handskar eller instruktioner om hur de ska rengöra bilar och hantera smittan. Unga körs ihop med gamla i färdtjänstbilarna, vittnar han för Örebroavdelningens ordförande Emma Brodin.**

*”Vi har flera chaufförer som själva tillhör riskgrupperna. Jag befarar att förare kommer att dö, eftersom de inte har råd att gå ner på sjuklön.”*

Nermin Pudic, färdtjänstförare och fackligt aktiv i Transports avdelning 9.

aldrig mer upp i samma nivåer som innan, funderar de. Rapporter kommer om att miljön återhämtar sig. Men de fackliga representanterna är trötta på flygskamdebatten.

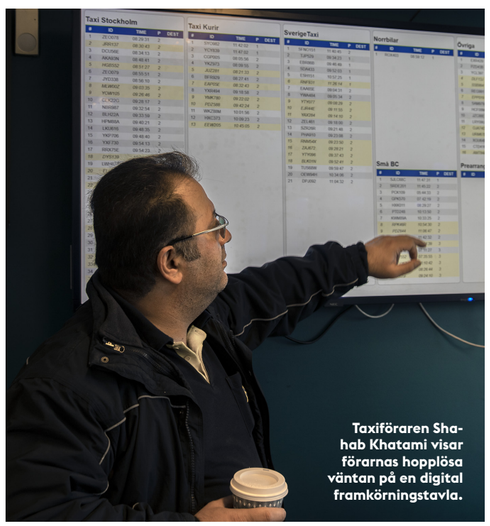
– De finns andra åtgärder, att packa lättare till exempel. Det har inte alls slagit igenom. Men vartenda gram uppe i luften omvandlas till koldioxid, Flyget är oumbärligt. Vi vill att människor ska kunna mötas, säger Hans Ahlberg.

– Trafiken måste komma i gång igen så fort som möjligt, fyller Joacim Olsson i och hastar vidare för fortsatta förhandlingar.

## Taxi

**SHAHAB KHATAMI** står ute i regnet vid Remoten på Arlanda, fiket där alla taxibilar måste parkera i väntan på körning från flygplatsen. Han kör för bolaget Sverigetaxi.

– Det är kaos. I går jobbade jag 16 timmar och fick ihop 800 kronor i kassan. Med vår procentlön blir det inte ens 300 kronor i dagsförtjänst. Hur ska jag kunna betala hyran?




**Taxiföraren Shahab Khatami visar förarnas hopplösa väntan på en digital framkörningstavla.**

Någon att låna av? Nej, de han känner kör också taxi. Fast vilket jobb som helst vore bättre än ett i branschen, suckar han.

– Min åkare har 80 bilar. Körningarna blir färre och färre. Det kommer att dröja månader innan det vänder. Hur många taxiföretag finns kvar då?

Shahab Khatami fimpar och går in i fiket där några fördriver tiden med brädspel. Andra stirrar på bildskärmen där taxibilarnas turordning visas. Den bil som stått längst har köat i sex timmar i väntan på framkörning till någon av flygplatsens terminaler.

För Khatami började gårdagens körpass klockan 06 på morgonen och fortsatte till klockan 22. Normalt hade ett sådant (olagligt) maratonpass givit mellan 3 000 och 5 000 kronor i inkörda pengar, förklarar han. Nu blev det alltså 800 kronor – inte ens en femtedel.

– Av det får chaufförerna 36 procent. Någon garantilön finns inte, eftersom åkaren inte har kollektivavtal, säger Shahab Khatami uppgivet.

En annan förare på Remoten jobbar på Taxi Stockholm.

– Alla åkare på Taxi Stockholm har avtal, säger han. Men som det blivit nu är det många åkare som vägrar betala ut garantilönen.

Torsdag 19 Mars

## Örebro
## Bensinmack

**E 18 BADAR I SOLLJUS.** Vid Arboga ligger en OKQ8-station intill motorvägen.

Mackbiträdet Linnea, som inte vill vara med på bild, säger:

– Försäljningen har minskat rejält. Folk vågar inte köpa mackor, framför allt inte utan plast. Vi har också fått instruktioner att hantera så lite kontanter som möjligt. Vi städar oftare nu, både toaletter och kylar och vi har dragit ner på personal. Fast vi behöver ändå vara två.



**Bensin säljs fortfarande på OKQ8 macken i Arboga, men betydligt färre mackor.**

På Circle-K, strax norr om Örebro, är personalen uppjagad och vill varken låta sig intervjuas eller fotograferas. Det enda de säger är att bolaget gått ut med detaljerade städinstruktioner. De gäller även pumparna och pumphandtagen, som ska desinficeras en gång i timmen.

## Färdtjänst

**TRANSPORTS ÖREBROAVDELNING** öppnar dörren när Transportarbetaren knackar på. Även medlemmar är välkomna – om man tar kontakt i förväg.

Färdtjänstföraren Nermin Pudic dyker upp i fikarummet. Han är ett fackligt yrväder som med stöd av avdelningen lagt massor av krut på att organisera regionens taxi- och färdtjänstförare.

Nu är han upprörd. Färdtjänstförarna har varken fått handsprit, handskar eller instruktioner för hur bilarna ska rengöras för att undvika spridning av coronasmitta.

– Beställningscentralen lägger ut körningar där unga och gamla tvingas samåka. Vi måste få tydliga instruktioner för desinfektion av bilarna. Och en bättre reseplanering. Att blanda gamla och unga i samma bil innebär stora risker för de äldre.

– Vi har flera chaufförer som själva tillhör riskgrupperna. Jag befarar att förare kommer att dö, eftersom de inte har råd att gå ner på sjuklön. Men det handlar inte bara om deras egen ekonomi. Många som har sjuksymtom kommer att fortsätta jobba. För att hjälpa åkaren.

Nermin Pudic har skrivit ihop en så kallad 6:6a-anmälan med krav på åtgärder. Bland annat att antalet passagerare måste minska i färdtjänstbussarna. Ingen resenär ska heller sitta fram, bredvid föraren.

## Facket

**AVDELNINGENS ENA OMBUDSMAN,** Clas Hellsing, nickar. Precis som de andra får han många samtal från oroliga medlemmar. Och det är inte bara inom taxi:

– Bensinstationerna är också påverkade. Liksom lager och terminaler.

**Hur kommer facket att påverkas av corona?**

Avdelningsordförande Emma Brodin säger:

– Det beror förstås på hur pandemin utvecklas, men jag utgår från att vi kommer att få massor att göra. Särskilt till hösten. Vi försöker ladda för det.

Emma Brodin har ett starkt samhällsengagemang och noterar att befolkningen hamstrar.

– Man skulle ju önska att pandemin får människor att tänka till. Nu testas verkligen samhället. Kanske kan det bli lite mindre individualistiskt. Lite mer som förr, när folk var mer solidariska och kollektiva i sitt agerande.

Tankbilsförare Helena Wahlberg skulle gått på facklig kurs. När hon ändå tagit ledigt fick hon i stället praktisera på avdelningen.

– Jätteintressant att få lära mig mer, så att jag kan hjälpa mina kollegor. Jag kör flytande gas till fabriker. Det är rätt speciellt så jag är inte orolig att bli av med jobbet. Inte att bli smittad heller.

Fredag 20 Mars

## Mot Karlstad
## Åkeri

**HAGELSKURARNA SLÅR I** asfalten på Örebro truckstop. Jack Johansson kör för Västbo Transport i Smålandsstenar. Likt de andra chaufförerna som samlas för en förmiddagfika på serveringen tycker han att coronalarmet blivit överdrivet.

– Det är helt förbjudet för oss att komma in eller gå på toaletten hos kunderna. Jag får lägga ifrån mig fraktsedlar och handdator på flaket när jag kommer med gods.

Dörren går upp och en ny chaufför kliver in med händerna lyfta till stopp.

– Två meter, två meter, skämtar han. Vi får inte vara någonstans längre.

En kollega hakar på:

– Backa intill, säger de. Det är knappt de öppnar rutan en gång när man kommer. Bara en liten glipa för fraktsedeln och: ”Håll dig på avstånd!”

Allvar och skämt blandas och chaufförerna är i alla fall överens om att pandemin fört något gott med sig. De rullar

*”En jävla massa extra bilar har satts in för Icas gods. Det är ren hysteri! Jag fattar inte varför folk hamstrar så, vi har inte haft några problem med leveranserna. De kommer från utlandet som förut.”*

Amel Smajlagic, chaufför från Tommy Nordberghs åkeri.




**En försäljare tar tillfället i akt att locka hamstrande svenskar.**

snabbare genom Stockholm.

Amel Smajlagic från Tommy Nordberghs åkeri tankar lastbilen. Han kör livsmedel och har fått det betydligt snärjigare.

– Det har ökat nåt förbannat. En jävla massa extra bilar har satts in för Icas gods. Det är ren hysteri! Jag fattar inte varför folk hamstrar så, vi har inte haft några problem med leveranserna. De kommer från utlandet som förut.

Han oroar sig inte för egen del, men har märkt att personalstyrkan glesnat på terminalerna.

– Frågan är var det här ska sluta? Vad händer efteråt, när smittan lagt sig?

**STEFAN HELLBERG KÖR** svavelsyra till pappersbruk, stålindustri och reningsverk och blir också stoppad i vaktkurerna. Han kör på som vanligt, men tycker att pandemin kryper lite närmare när både Volvo och Scania börjar stänga ner.

– Om lastbilarna går sönder, och det gör de ju förr eller senare. Får vi tag i reservdelar då? Jag har kört bränslebil förut och får åkarna inte tag i diesel till lastbilarna så får vi ju inte ut något alls...

Krister Ceder kör kemikalier till kommunala reningsverk och räknar med att han behövs i samhällsmaskineriet. Fast bilradion matar hela tiden fram nya larm.

– Jag har en pojke hemma och är lite nervös att de ska stänga förskolorna.

Madde Andersson kör lastväxlare, grus och flyttar maskiner. Än så länge flyter jobbet på som vanligt, berättar hon.

Bredvid står Bengt-Göran Bergin. Han transporterar järnvägsräls för företaget HÅSAB. Smeknamnet Kingen lyser i vindrutan och King of the road bakpå jackan. Han fastnade i Tallinn i över ett dygn i väntan på att få lossa, och gör en målande beskrivning av Estlands rigorösa gränskontroller med tull och polis.

– Jag fick fylla i hälsobesked, intyga på heder och samvete att jag var frisk innan de släppte in mig. Men när jag körde tillbaka till Sverige var det ingen koll alls. Konstigt, tycker jag.

Vägarnas kung går tillbaka mot lastbilen.

– Sånt där virus biter inte på gamla gubbar... Jag har några år kvar till 70.




**Tvätta, tvätta, tvätta ... rutinerna har skärpts på bensinstationerna.**

## Bensinmack

**SNABBSTOPP PÅ EN NY MACK,** Shell i Karlstad denna gång. Och ännu en anställd som inte vill synas i tryck. Det blir i stället ett kort telefonsnack med föreståndaren, Mia Hallgren.

– Vi har tappat 30–35 procent av bruttovinsten. Det som gått ner mest är mackor och annat som vi bereder i butiken. Normalt är det just de varorna vi tjänar mest på, säger hon.

Även på Shellstationen har städrutinerna skärpts. Mia Hallgren ser ett nytt beteende hos kunderna:

– Folk handlar bara det de absolut behöver. Jag gissar att drivmedelsförsäljningen kommer att öka när människor undviker att åka kollektivt. Men den ger inga intäkter till stationen. Blir pandemin utdragen kommer jag att tvingas varsla personal. Tyvärr.



**Lastbilsföraren Madde Andersson tacklar viruset med skratt och skämt ihop med sin åkare, Stefan Johansson, kollegan Lukas Johansson och ”vägarnas kung”, Bengt-Göran Bergin. Han är förvånad över Sveriges öppna gränser, utan kontroller.**

## Facket

**VI KÖR MOT TRANSPORTS** Karlstadsavdelning. Utanför en butik sitter ett stort handtextat plakat: ”Vi har toapapper!”

På fackets lokalkontor har ombudsman Örjan Jakobsson haft en hektisk fredag.

– Vi får massor av samtal och mejl från medlemmar och arbetsgivare. Taxi och buss är branscherna som påverkats mest av pandemin, men nu börjar det bli kännbart även på åkerisidan.

– En del arbetsgivare tror att de bara kan skicka hem personalen. Andra ringer och vill att vi kommer till varselförhand-



**Krister Ceder tankar bilen vid Örebro truckstop. Han transporterar kemikalier till kommunala reningsverk och räknar med att behövas, även i corona-tider. ”Jag är lite nervös att de ska stänga ner förskolorna”, säger han.**

*”Tunga lastbilar får passera. Detsamma gäller varubilar. Fast alla yrkesförare får genomgå en kontroll vid tullstationen och måste följa vissa restriktioner.”*

Remi Kopperud, insatsledare för polisstyrkan vid den norska gränskontrollen.



Svinesundsbron är normalt en hårt trafikerad gränsövergång till Norge.

lingar omgående. Men jag har inte en enda glugg i almanackan förrän om två veckor.

Lördag 21 Mars

## Genom Dalsland, mot Svinesund

**VÄGEN VÄSTERUT LIGGER** nästan öde. Corona? Eller en vanlig lat lördagsmorgon? Siktet är inställt på Svinesund, gränsövergången mot Norge. Ett land som vidtagit drastiska åtgärder mot pandemin.

Vi kör genom Dalsland. Och glömmer för en stund de dystopiska nyheter som hela tiden rinner ur bilradion. Så sjukt vackert! Hemvändande tranor på åkrarna. Gårdar inklämda i djupa dalgångar och Sveriges längsta granar som klättar längs bergssidorna.

I Ed är det enda fiket corona-stängt, liksom motormuseet. Fast loppisen är öppen. Med handsprit vid ingången.

**DET ÄR EFTERMIDDAG** när vi svänger ut på E 6, i normala fall en pulsåder för norrmän som ska handla billigt i Sverige. Vi matar kilometer efter kilometer men ser bara en handfull bilar. De som dyker upp är främst tunga fordon – utländska dragbilar med påkopplad trailer.

Målet är gränsstationen. Ett snack med norska polisen som sedan en vecka tillbaka varken tillåter in- eller utresor ur landet.

Motorväg. Bron närmar sig. Oron stiger. Hur långt kan vi egentligen köra? När måste vi vända för att inte bli internerade i grannlandet? Inga varningsskyltar eller kontrollanter på den svenska sidan ger besked om reglerna och vad som händer om vi av misstag kör över gränsen.

**AJ FAN! PLÖTSLIGT** är vi ute på den mäktiga Svinesundsbron och inne i Norge. Ingen återvändo.

Den norska polismannen tittar sammanbitet på två rodnande reportrar. Sätts vi i karantän nu? Eller kan vi möjligen få göra en intervju...?



Tomasz Tanyovski är dragbilschaufför från Polen.




Remi Kopperud leder polisstyrkan som dygnet runt bevakar gränskontrollen i Svinesund. Godstrafik och jobbpendlare släpps igenom. Andra trafikanter stoppas från att resa in i Norge.

– Vi har strax vaktombyte. Kom tillbaka i morgon, blir beskedet innan en polispiket lotsar oss runt och ut, tillbaka mot Sverige.

Söndag 22 Mars

## Till Norge

### Åkeri

**SAMMA KYLIGA VIND.** Remi Kopperud är insatsledare för polisstyrkan som stoppar varje bil som når gränskontrollen i Svinesund.

– Tunga lastbilar får passera, säger han. Detsamma gäller varubilar. Fast alla yrkesförare får genomgå en kontroll vid tullstationen och måste följa vissa restriktioner.

– Utgångspunkten är att Norge är stängt för utländska besökare, oavsett om man kommer med bil, tåg eller buss. Undantag görs för jobbpendlare. Norrmän som kan visa att de jobbar i Sverige. Och samma sak omvänt för svenskar som arbetar på den norska sidan.

Godstrafiken kan alltså köra in i Norge och leverera sina varor, utan särskilda krav på var eller när man måste ut igen, förklarar Remi Kopperud. Så här långt har privatresenärerna i huvudsak visat förståelse för Norges drastiska beslut, tycker han.

Enligt insatsledaren tillåts alla norrmän återvända till sitt hemland. Men den som kommer till gränsen hamnar i karantän. I 14 dagar. En karantän som bygger på tillit. Det vill säga återvändare får lova att hålla sig hemma, inomhus, i två veckor.

**DEN SOM ERTAPPAS** med att bryta mot karantänsreglerna riskerar böter på uppåt 20 000 norska kronor.

– Det vanliga livet är satt lite på vänt, summerar Remi Kopperud medan en handfull personbilar passerar.

Samtidigt ökar strömmen av lastbilar som svänger in vid tullfiltret, parkerar på rad och försvinner in med papper i kontrollen. Väntplanen har gott om ledig plats. I kanten står flera lätta lastbilar, tätt i hop. Män i täckjackor lastar flyttgods från en polskregistrerad bil till en norsk.



Omlastning från en polsk lätt lastbil till en norskregistrerad.



Från återvinningscentralen i Lysekil är det milsvid utsikt över havet och de kala öarna. Sveriges vackraste sopstation, säger miljöarbetarna Shawn Hussein och Bengt-Ove Selander.



Cecilia Harrysson är mest orolig för personalsituationen när högtrycksveckorna närmar sig på gummiverkstaden.

– Vi får inte fortsätta in i Norge med den polska, förklarar en man genom en serie ivriga gester.

Om den tidsödande omlastningen beror på corona-kontaminering eller vanligt simpelt överlass, lyckas vi inte få klarhet i.

Vid en dragbil står den polske föraren Tomasz Tanyovski. Hur har pandemin påverkat honom hittills?

– Inte så mycket. Hemma i Polen har vi inte så många smittade, än så länge. Men visst är jag orolig för att det ska bli en långvarig global ekonomisk nedgång.

Någon kilometer från Svinesundsbron ligger två stora köpcentrum. Det nyare, med mängder av butiker, snabbmatsrestauranger och lockskyltar om buffé, är byggt på en åker. Hit vallfärdar köpstarka norrmän för att handla snus, godis, mat och kläder.

– Fast inte nu längre, suckar en butiksanställd där man redan före påsk rear ut tonvis med påskgodis från enorma kärl.

Måndag 23 Mars

# Uddevalla, Lysekil

## Facket

**PÅ TRANSPORTS** Uddevallaavdelning häller ombudsman Jan Lendin upp svart kaffe efter en avslutad videoförhandling.

– Jag ansvarar för transportavtalet, bärgning och miljö. På mina områden har det varit ganska lugnt. Än så länge. En terminal i Strömstad behöver dra ner, annars är det taxi som är värst drabbat. Vi får massor av samtal från förtvivlade förare.

Jan Lendin har inte gett upp tanken på vårens uppsökeri bland chaufförerna vid norska gränsen, ihop med kollegorna i Norges transportfack. Han tipsar om två arbetsplatser med medlemmar.

Den första är Lysekils återvinningscentral.

## Miljöarbete

**– HÄR ÄR EN JÄKLA RULJANS!** Det har definitivt inte blivit mindre att göra. Folk har väl mer tid att slänga skräp nu. Och så fort de kört in genom grindarna försvinner allt sunt förnuft.

Miljöarbetare Bengt-Ove Selander ser illmarig ut. Han och kollegerna på renhållningsföretaget Rambo jobbar på Sveriges vackraste återvinningscentral, belägen på en granitklippa utanför den lilla kuststaden.

Den här måndagen blåser det snålt från havet.

– Det gör det alltid. Det är enda nackdelen med läget, säger jobbarkompisen Shawn Hussein.

**Och det här med folks förnuft?**

– Hela tiden är det likadant, intygar Bengt-Ove Selander. Står det ”töm plastsäckarna”, så kastar folk i allt i containern. Även säcken.



*”Folk tar det inte på tillräckligt stort allvar. De som riskerar att dö borde isoleras. För egen del är jag mest oroad över samhällsekonomin.”*

Bengt-Ove Selander, miljöarbetare på Lysekilks återvinningscentral.

**Vad är det konstigaste skräp som kommit hit?**

– Det är nog den strandade valen i somras. Den var jättestor. Fast jag hade semester då, så det var andra som fick ta hand om den. Jag tror att valen grävdes ner någonstans på området.

Bengt-Ove Selander plockar upp några sjok dumpad gul isolering, som inte vill ligga kvar i containern när vinden friskar i.

I fem år har han jobbat på återvinningsanläggningen. Innan dess var han chaufför och körde avfall. Tills ryggen sa stopp. Nu är han nöjd med både jobbet och arbetsgivaren, det kommunala bolaget Rambo.

Som alla andra följer Bengt-Ove Selander nyhetsrapporteringen om pandemin.

– Folk tar det inte på tillräckligt stort allvar. De som riskerar att dö borde isoleras. För egen del är jag mest oroad över samhällsekonomin. Ingen vet hur det här kommer att sluta. Det enda positiva är miljön. Så här bra har väl luftkvaliteten inte varit på flera år.

Här servas allt från bussar till person- och lastbilar, mycket truckar, stora lastmaskiner, dumprar.

– Någon vecka till så drar det nog i gång här. Vi får se vad som händer, om det blir stopp med leveranserna. Inte med en gång kanske, men så småningom.

**Något corona-tips till bilägarna?**

– Ha koll på bultar och låshylsor så att vi inte behöver vara inne och klättra i bilarna så mycket.

**I KVÄLLNINGEN HINNER** coronapatrullen med en semla på ett av Lysekils konditorier. Vi är de enda gästerna, förutom en lärare som tar en snabbfika.



Anders Mattsson kombinerar däckjobb med lantbruk. I corona-tider uppskattar han om kunderna själva plockar fram hylsorna till låsbultarna, så att tiden inne i bilen minimeras.

## Gummiverkstad

**NÅGRA KILOMETER FRÅN** återvinningen ligger Niklassons gummiverkstad. Cecilia Harrysson tog nyligen över verksamheten efter sin far.

– Än så länge flyter arbetet på ganska som vanligt, men vi tar bara in en bil i taget. En i ena hallen och en i den andra. Framöver tänker vi att förarna inte ska behöva gå ur bilen. Vi är mest rädda för är att personalen ska bli sjuk, säger hon.

I dag är en av medarbetarna hemma med magsjuka, en annan vabbar.

För att hindra smittspridning har verkstan köpt munskydd, plockat bort alla handdukar, övergått till engångskaffemuggar i plast.

Det kan bli problem att få tag i däck om pandemin drar ut på tiden, befarar Cecilia Harrysson.

– Men jag hoppas att vi ska klara oss och inte behöva gå så långt som till permitteringar. Peppar, peppar.

Montören Anders Mattsson är tillbaka på gummiverkstan efter några års utflykt. Han lutar sig mot pirran bakom svarta solglasögon, inte olik en pistvakt. Jobbet är helt okej, tycker han. Det är nära hem.

– Jag har jordbruk också, så fasta arbetstider är bra.

*”Även om åkarna korttidspermitterar, så ska de ut med nästan 50 procent av lönerna. Det är inte lätt att betala 50 procent av ingenting. Vi kommer definitivt att få många konkurser i taxibranschen.”*

Tony Blomberg, ombudsman på Transports Göteborgsavdelning.

– Lysekils kommun har inte haft sitt första konstaterade corona-fall än, säger han. Ändå har pandemin fått enorma konsekvenser för kommunen.

Tisdag 24 Mars

## Göteborg

**NERE I GÖTEBORGS HAMN,** i Arendal, står en dragbil utanför åkeriet Din Transportpartner i Norden. Transportarbetaren skrev om åkeriet för halvtannat år sedan. Företaget hade då ansökt om att få ta in en grupp chaufförer från Filippinerna.

## Migrantarbete

**EN AV DE ASIATISKA FÖRARNA,** Arnel Pelantes, öppnar hyttdörren när Transportarbetaren knackar på. Han bekräftar att han kommer från Filippinerna och har jobbat ett år på åkeriet. Villkoren säger han sig vara nöjd med.

**Corona-viruset då?**

– Det har inte påverkat mig så mycket än. Jag har handsprit, säger han visar upp en plastflaska.

Vårt samtal får ett abrupt slut när en mörkblå dragbil rullar in på gatan.

– It’s my boss. No talk, no more talk! utbrister Arnel Pelantes och drar igen dörren med en smäll.

Sedan accelererar bägge dragbilarna i väg och försvinner runt en magasinsbyggnad.

## Åkeri

**LASTBILSFÖRARNA MARIA GIDENSTAM** och Olle Svenne från Hisingens truck äter dagens rätt på sin Tomvanliga krog i hamnen. En salladsbuffé står uppdukad och maten serveras vid disk, trots påbudet om enbart bordsservering.

Båda kör containers, lastar och lossar inte och rör aldrig godset. Så det är som vanligt, full arbetsstyrka i företaget.

– Bara på vissa terminaler ger de oss handskar och munskydd när vi kommer. Det verkar inte vara någon fara att äta ute, fast det är väldigt lite folk här i dag.

**Oroliga?**

– Näe, inte än. Bara det kommer containers så rullar det på. Drar det i gång i Kina igen så är båtarna här på tre veckor, säger Olle Svenne.

– Vår arbetsgivare vill verkligen inte varsla folk utan behålla oss så länge som möjligt, fyller Maria Gidenstam i.

Hon tar extra hand om sin hygien nu. Visar med armbågen hur hon trycker ner dörrhandtag för att undvika kontakt.

## Taxi/taxitelefonister å facket

**TAXI ÄR EN BRANSCH** som snabbt kände av pandemins effekter. På Transports Göteborgsavdelning jobbar ombudsmännen Karin Peterson och Tony Blomberg intensivt med att hjälpa drabbade förare.

– Först vill vi ge Taxi Göteborg cred,



**Arnel Pelantes kör lastbil för Din transportpartner i Norden, ett åkeri i Göteborgs hamn som satt i system att ta in förare från Filippinerna.**

säger Karin Peterson. Bolaget har gjort ett kanonjobb för telefonisterna. De har dragit ner, korttidspermitterat, helt efter regelboken.

Beställningscentralen har drygt 150 anslutna åkerier. För dem har man haft krismöten med förare och åkare.

– Tyvärr är det tvärstopp, säger Tony Blomberg. De får nästan inte in några beställningar. Konsekvenserna kommer att bli väldigt stora för hela branschen.

– Även om åkarna korttidspermitterar, så ska de ut med nästan 50 procent av lönerna. Det är inte lätt att betala 50 procent av ingenting. Vi kommer definitivt att få många konkurser i taxibranschen.

Karin Peterson säger:

– I början ringde förare och var oroliga. Nu är det förtvivlan, personliga tragedier. Människor får gå från hus och hem.

Göteborgsavdelningen har också stött på ett antal fall där chaufförer vittnat om att mindre nogräknade taxiföretag vill fuska med kortidsjobben och bidraget från staten.

## Terminal

**PÅ TERMINALERNA** åker de bemanningsanställda ut först, berättar Tony Blomberg. På en arbetsplats blev det problem. Den fasta personalen var inte pigg på att ta över deras tunga jobb. Han väntar på varsel i hundratal av lastbilsförare och terminalarbetare i kringföretagen, när Volvo stänger bilfabrikerna.

Karin Peterson är avdelningens kassör och sitter sedan länge i Transports förbundsstyrelse. Hon hoppas att coronatragedin kan bli en ögonöppnare:

– I början frågade vi oss många gånger: hur illa kan det bli? Nu är vi här, och ingen kan känna sig säker. Men. Det kan göra oss mer solidariska, mindre ego. Fler kanske förstår att facket är vi, att vi behöver ett skyddsnät.

– Vi behöver också tänka om när det gäller fria skolval och vårdval. Allt som skapar segregation och ojämlikhet i samhället.

## Taxi

**VID CENTRALSTATIONEN** rotar en burksamlare i papperskorgarna med bara händer.

En bit bort står bilarna från Taxi Göteborg och Cabonline. Mohammed Aden




**Mohammed Aden flyttade taxirörelsen från Åmål till Göteborg kort innan pandemin slog till.**

har precis flyttat sin taxirörelse med två bilar från Åmål till Göteborg.

– Körningarna blir färre och färre för varje dag som går. Det kan inte fortsätta så här. De enda taxibilar som rullar är Ubers. De kör ju för halva priset.

**AHMAD MASUOMINEJAD HAR** parkerat sin taxibil utanför ett stort hotell i närheten. Han började sitt pass 05 i morse och har efter fyra timmar kört in 56 kronor i lön.

– Jag köpte ett paket cigg, en kaffe och en bulle, så jag har gått back.

Han ler lätt i snålblåsten, berättar att han egentligen tänkt gå i pension. Men nu hjälper han en åkarvän eftersom knappt någon vill köra längre. Förr fick Ahmad Masuominejad tre, fyra resor till flyget per dag. Nu är de noll.

– Det är jättejobbigt. Både jag och min åkare är nervösa. Alla är nervösa. Jag hoppas att viruset ska försvinna. Det ser mörkt ut, men Stefan Löfven talade väl om att vi ska hjälpa varandra. Tillsammans kan vi klara det där viruset.





**Karin Peterson och Tony Blomberg är lokalombudsmän på Transports Göteborgsavdelning.**

Onsdag 25 Mars

## Göteborg

## Hamn

**I SKANDIAHAMNEN HAR** Transports hamnarbetare sitt fackkontor. Daniel Börjesson är sektionsordförande.

**– HÄR MÄRKS INTE PANDEMIN** så mycket än. Jag tror inte att vårt bolag, APM Terminals, har full koll på vilka godsslag som minskat heller. En viss dipp ser vi, bland annat på trävaror.

– I dagsläget oroar sig företaget mer för en kommande personalbrist, än för själva smittan. Vi har ju ett samhällsansvar också. Att hålla varuförsörjningen i gång.

**Hur påverkas Transport av pandemin tror du?**

– Facket spelar förstås en stor roll för människors trygghet. Ännu har vi inte sett någon stor medlemstillströmning, men vi har ökat generellt det sista året, säger Daniel Börjesson.

## Åkeri

**OM NÅGRA TIMMAR** skickar Volvo hem 25 000 bilarbetare. Det drabbar även åkerierna som kör företagets gods. På Lundby åkeri blir ett 30-tal chaufförer utan jobb. En av dem är Lars Sjöberg, som också är Transports fackliga ombud på företaget.

– Vi har gått med på att ta ut vår femte semestervecka under stoppet. Vi gör det för att rädda åkeriet.

Han tar emot Transportarbetaren på en solig uteplats hemma vid radhuset i utkanten av Göteborg. Irländska hittehunden Leon leker i gräset.

Lars Sjöberg är ensam facklig förtroendeman på Lundby åkeri sedan fackklubben gick i graven.

– Vi är 60 chaufförer. Runt hälften kör för Volvo. I kväll jobbar jag sista passet, fram till midnatt. Det känns konstigt, säger han.

Enligt Lars Sjöberg finns en bred uppslutning bland förarna för att ta ut en semestervecka – i väntan på att Volvo förhoppningsvis öppnar igen i mitten av april. Pågår krisen ännu längre lär åkeriet tvingas korttidspermittera personal, förklarar han.

Lars Sjöberg ser ändå en liten ljusglimt. Krisen har gjort att åkeriet och förarna inlett en konstruktiv dialog. Han hoppas att den ska leva kvar när hjulen börjar



Stuveriarbetare Daniel Börjesson jobbar på containeroperatören APM Terminals i Göteborg. Han är också facklig förtroendeman i Transports stuveriavdelning 2. Hamnarna har ett samhällsansvar, säger han. Att hålla i gång varuförsörjningen.

snurra igen. I likhet med många andra fackligt aktiva tror han att corona-eländet kan leda till ett uppsving för facket.

Att Volvo betalar ut tio miljarder kronor i aktieutdelning – samtidigt som staten, skattebetalarna, får betala närmare hälften av de Volvoanställdas permitteringslöner gillar Lars Sjöberg inte.

– Det är åt helvete. Jag fattar över huvud taget inte att Volvo kan se sina arbetare i ögonen.




Mackbiträdet Marie Hansson konstaterar att försäljningen dalat markant på OKQ8 i Ödeshög.

**FREDDY WELLE JOBBAR** på Mattssons åkeri och är ordförande i åkerisektionen på Transports Göteborgsavdelning. Han har precis kommit hem efter att ha kört boxvin i tankbilsekipaget.

– Jag körde från Sydsverige och har aldrig sett så många utländska chaufförer stå parkerade på grusplanerna. De lär få vänta i veckor eller månader på en returkörning hem. Hela Europa är snart stängt, förutspår Freddy Welle.

Han är djupt bekymrad över det som nu utspelas och har ett budskap till åkerisektionens chaufförer:

– Försök håll ut och stötta era arbetsgivare! Annars har vi inga jobb kvar när det här är över.

**VD JAN-OLOF MATTSSON** berättar att familjeföretaget dragit ner på ägarlöner och stoppat egna pensionsavsättningar. Fyra provanställda har sagts upp. Han tror inte att regeringens stödpaket kommer att rädda åkerierna. Bara storbolagen. Hårdast drabbas småföretag som försöker göra rätt, följa kollektivavtal och ha schysta villkor, anser Jan-Olof Mattsson.

– Du är åkargrabb. Det handlar om din heder, inflikar Freddy Welle.

– Vad är den värd i kristid, undrar Jan-Olof Mattsson och slår ut med armarna. Varför håller vi på? Facket måste ut och organisera och teckna kollektivavtal, annars får vi aldrig en jämlik konkurrens.

Torsdag 26 Mars

## Mot Linköping, via Ödeshög

### Bensinmack

**UTANFÖR OKQ8 I ÖDESHÖG** har de utländska ekipagen blivit färre och försäljningen



*”Vi får signaler om olika fuskvarianter. En är att man korttidspermitterar fast anställda förare och sedan tar in timanställda i stället. Då missbrukar man systemet.”*

Lokalombudsman Mats L Andersson på Transport i Linköping.

dalat rejält, berättar Marie Hansson. Hon bor på orten, är en ”dinosaurie”, som jobbat på macken sedan den öppnade.

– I 21 år. Vi har tur i oturen, säger hon lite generat. En kollega är sjukskriven, så än har vi inte drabbats av neddragningar, men vi vet ju inte hur det blir. Burger King här intill slog igen, jättetrist.

**ARBETET PÅ MACKEN** är ganska utsatt, beskriver Marie Hansson.

– Vi träffar ju folk hela tiden, men det har nog gett mig ett bra immunförsvar. Jag är sällan sjuk.

Mitt i allt dog Marie Hanssons pappa.

– Mamma är på ålderdomshem, inlåst. Nu ska vi hämta henne till begravningen. Hoppas det går bra. Vi blir bara en liten grupp, ingen vågar ju komma.

## Åkeri

**EN DANSK LASTBILSFÖRARE,** Henrik Olsen, tar ett bett i sin korv. Han kör på Finland, specialolja, men är nu på hemväg. Vid finska gränsen släpps godstrafiken igenom medan personbilarna stoppas. Vill man korsa gränsen till Danmark krävs tillstånd, berättar han.

– Situationen är allvarlig. Regeringen fattar beslut. Det är bara för oss att lyssna och följa.

## Facket

**SISTA ANHALTEN PÅ** vår resa blir Linköping.

**Ringer det många medlemmar nu?**

– Så in i helvete! Jag måste logga ut mig ur telefonsystemet ibland, för att få lite annat arbete gjort.

Mats L Andersson är ombudsman på Transports Linköpingsavdelning och själv gammal taxiförare. Många samtal handlar om medlemmar som visar sig ha fel anställningsform, i praktiken olika sorters tim- eller behovsanställningar. Det straffar sig nu när jobben tryter.

## Taxi/färdtjänst

**FAST FLEST ÄRENDEN** rör krisen i taxinäringen. Mats L Andersson är överhopad av korttidspermitteringar. Ett antal förare vittnar om fiffel i samband med korttidspermitteringarna.

– Vi får signaler om olika fuskvarianter. En är att man korttidspermitterar fast anställda förare och sedan tar in timanställda i stället. Då missbrukar man systemet.

– I taxi, som normalt är en låglönebransch, ser vi också att arbetsgivare anger orimligt höga löner. I topp ligger 200 kronor i timlön, alltså över 33 000 kronor i månaden.



Mats L Andersson är lokalombudsman på Transports avdelning i Linköping.



Christian Öström är medlemsvärvare på Linköpingsavdelningen.

**LINKÖPINGSAVDELNINGEN HAR FÅTT** vittnesmål om samma fuskupplägg som i Göteborg. Det vill säga: Förare permitteras, men jobbar på och försöker köra in så mycket pengar det går. Sedan utlovas kompensation när de statliga pengarna så småningom kommer.

Mats L Andersson har också stött på mer sofistikerade lösningar. Ett bygger på samarbete mellan taxibolag.

– Tänk dig två företag där båda korttidspermitterar. Förarna jobbar sedan 40 procent hos den egna arbetsgivaren. Sedan gör man extratimmar i det andra bolaget, om det uppstår behov av fler körningar.

I Linköping har facket blandade erfarenheter när det handlar om villkoren och säkerheten för chaufförer som kör sjuk- och färdtjänstresor. Mats L Andersson har en handfull exempel där säkerheten fallerat rejält.

– Det är förare som fått körningar där personer ska i väg på corona-test. De resorna ska egentligen inte läggas ut i det vanliga beställningssystemet, men här har det uppenbarligen klickat.

– När chaufförerna nått sjukhuset har de mötts av vårdpersonal i ”rymddräkter”. Och först då insett vilken sorts transport de utfört.

**MATS L ANDERSSON** tror att taxibolag som skött sig mindre bra innan kommer att slås ut. Att det blir ett stålbad som minskar överetableringen.

Vid bordet sitter också avdelningens medlemsvärvare Christian Öström. Han har fullt upp med att skriva in nya medlemmar.

– Det är trygghet människor behöver nu, säger han.




Mattssons åkeri, där Transportprofilen Freddy Welle jobbar som chaufför. Åkaren Jan-Olof Mattsson har ryckt in och kör hjullastare. Han tycker att Transport måste bli bättre på att värva medlemmar och teckna kollektivavtal.