

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 2 februari 2019

**Tolv chaufförer
dog på jobbet**

Hälsa

**Fall mjukt med
grepp från judo**

**Matleveranser
blev en usel affär**

KULTUR
*Under annat
namn –
wallraffare*

Skydds- ängeln

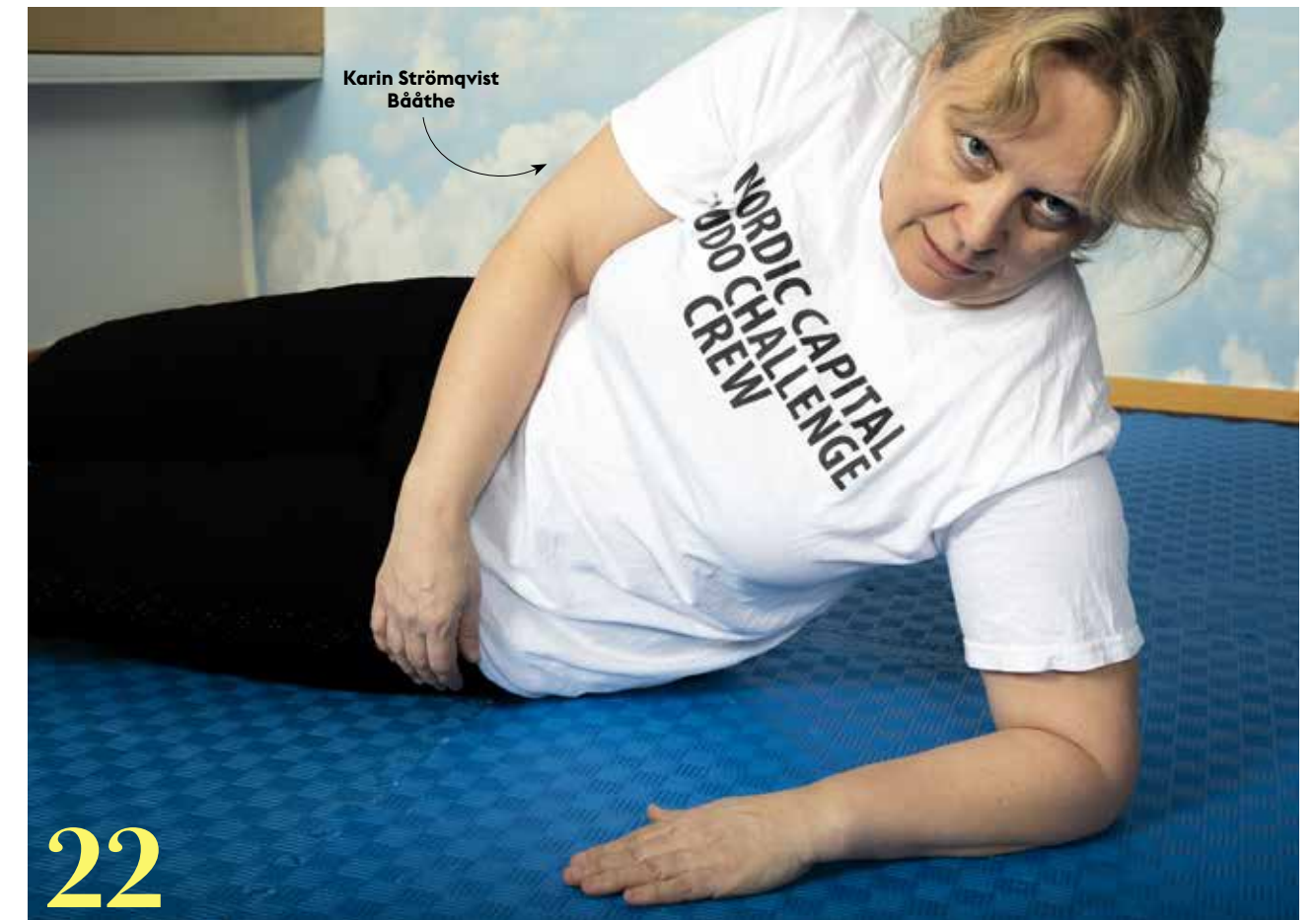
Ordningsvakten Jeanette Höglund värnar
om Stockholms gamla och hemlösa

Hamn Därför nobbar Transport förhandlingar med Hamnarbetarförbundet

Bevakning Värdeväktare låg bakbunden i nära två timmar

Bärgning Facket fortsätter kampen för skyddsfordon efter olycka

Innehåll Nr 2



4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om riktigt långa artiklar.

6 GRANSKNING DÖDS-OLYCKOR
Så dog 21 personer på jobbet 2018.

10 AKTUELLT
Åtta sidor om vad som har hänt sen sist.

11 HAMNSTREJK
Lugnt i Karlshamn under Hamnarbetarförbundets första konflikttag.

16 VÄKTARRÅN
Lämnad bunden i nära två timmar.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 MÖTET JEANETTE HÖGLUND
Ordningsvakten som driver soppkök för hemlösa.

22 HÄLSA
Så faller du mjukt.

24 SPECIAL GIG-JOBB

Matbudet startade eget – och fick miljonskulder.

34 KULTUR
Journalister på besök i verkligheten.

36 FEBRUARIKRYSSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS KLUBB
Nöjd styrelse på Avarn i Gävle.

42 MÅNADENS MEDLEM
Vaktaren Sonja Chyle Kauko ställer ut.

43 DEBATT
Fossilfria transporter är en utopi, skriver Örjan Torpe.

44 LEDARE
Chefredaktör Jan Lindkvist om att gå vilse i politiken.

Värva en kollega – få 200 kronor!

Ju fler medlemmar desto starkare fackförbund!

Visste du att du som värvar en arbetskamrat får 200 kronor i Superpresentkort? Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin ansökan.

Läs mer på www.transport.se/varva



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.
Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER

AdSales Group AB,
Emil Persson
Tel: 08-580 80 413
E-post: emil@adsales.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 28 februari/1 mars.

PRENUMERATION

200 kronor per år.
Adressändring meddelas
till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan
mejla info@transport-
arbetaren.se.

REDAKTION

E-post:
fornamn.efternamn@
transportarbetaren.se
Telefon:
010-480 30 00



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

SVERIGES
TIDSKRIFT



Riktigt sorglig läsning

Alla ska komma hem levande efter en dag på jobbet. Visst, det låter som en floskel omöjlig att säga emot. Ändå dör omkring 50 personer i Sverige varje år i arbetsolyckor. För oss på tidningen har det blivit en vana att efter årsskiftet först rapportera på webben om Arbetsmiljöverkets preliminära dödsiffror. Och sedan fördjupa oss i läget i transportbranscherna.

Då blir det riktigt sorglig läsning. Under förra året dog tolv yrkesförare och en hamnarbetare. I ytterligare åtta dödsolyckor på jobben var en lastbil inblandad.

Själv hoppas jag att Arbetsmiljöverkets satsning på en nollvision för arbetsdöden åtminstone ska minska antalet arbetare som inte kommer hem levande. Vi lovar att följa hur forskning, politiska beslut och rutiner på arbetsmarknaden ska göra visionen mer konkret.

HAR DU HÖRT talas om longreads? Bland journalister har begreppet fått fäste (även i Sverige) de senaste åren. Det handlar helt enkelt om riktigt långa, välskrivna och berättande reportage. Ingen ny uppfinning direkt, det aktuella är att nätet sväljer hur långa texter som helst. Att det som inte ryms på sidorna i en pappers-tidning kan tillåtas svälla ut på samma tidnings web.

Gillar du att läsa en lång historia i telefonen eller plattan? Som ansvarig för blandningen i Transportarbetaren är jag nyfiken på ditt svar. Ibland låter vi nätet ta hand om hela berättelsen, och kortar den när vi ska skicka till tryckeriet.

I DET HÄR numret bjuder vi på en riktig longread, både i papper och på nätet.

Bläddra fram till sidan 24 och läs om matbudens slit – och det multinationella företaget som inte bara har skapat en ny marknad i Sverige. Företaget är samtidigt urbilden av den nya arbetsmarknaden där den som tjänar pengarna inte anställer dem som gör jobbet.

Lena tipsar

Fall mjukt i halkan.
Kika på judoexpertens
bästa råd lite längre
fram i tidningen.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Konflikten mellan Hamnarbetsförbundet (HF) och arbetsgivarna i Sveriges Hamnar väcker återigen debatt:

"Alla arbetare måste stödja det kämpande Svenska Hamnarbetsförbundet! IOO skyddsombud har förbjudits att verka som skyddsombud. Det kan aldrig vara rätt!"
Magnus Hedman

"Varför skriver inte HF på ett hängavtal då? Då får de utse skyddsombud, rätt till facklig tid, rätt till information. (...) Transport har över IOO skyddsombud samt tre stycken RSO och vi täcker upp alla hamnarna i Sverige."
Patrik Östbjerg

"Vill Sveriges Hamnar ha fredsplikt så krävs ett avtal med både Transport och HF eftersom de har 50/50 var av medlemmarna på arbetsplatserna."
Dan Bengtsson

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Färdtjänstföretag lurar förare på lön.

2. Värt att veta om nya taxiavtalet (oktober 2017).

3. Ännu en chaufför omkom på jobbet.

Insänt

Den nya Tidens slav, håll käften och kör!

Du får avfärda mig som tokig, du får kalla mig vad du vill.

Tycka att jag är en sopa, spotta och fräsa och önska mig ner till satan.

En enkel biljett ner till djävulen där jag hör hemma.

Håll käft och kör, första timmen av 13 är passerad. Men jag ska vara lycklig jag.

Tacksamhet av chefen är svårare att få än en resa till månen, men

jag ska vara tacksam.

Jag ska vara pigg och glad, fokuserad på att allt kan hända.

Jag tycker om mitt jobb som busschaufför men förstår alla som slutar, för detta är ohållbart.

Mina tårar är slut, kollegorna och tid för återhämtning finns

inte, känslorna får stanna hemma.

Vem är jag då kvar? Asch, jag ska nog bara hålla käft och köra.

Jim

"Gör arbetsplatsträffar obligatoriska minst en gång i månaden."

WA

Läsarbilden



FOTO: THOMAS LINDSTRÖM

En snöig dag tyckte chauffören Thomas Lindström i Örnsköldsvik att medtrafikanterna behövde muntras upp. "Hjulgubbe", kallar han sin skapelse. I tanken fanns det denna dag glykol.

Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Det är storleken som räknas

... **ÅTMINSTONE NÄR HAMNEN** i danska Esbjerg investerar i en ny lyftanordning. Ett "monster" skriver branschpress. En "reachstacker" heter den på fackspråk. Uppdraget blir att flytta gigantiska delar som ska monteras ihop till vindkraftverk och annat extremt tungt gods. Hamnen förbereder sig för en framtid med allt större och tyngre lyft. Här kommer siffrorna för specialintresserade. Lyftkapacitet: 152 ton på kroken. Egen vikt: 121 ton. Bredd: 4,9 meter. Längd: 15 meter. Lyfthöjd: 15,4 meter.

FOTO: N C NIELSEN



Lastbilar tar flest liv på jobbet

Lastbilschaufför är ett av Sveriges dödligaste jobb. Tunga lastbilar är också inblandade i en rad andra arbetsolyckor som slutar med döden. Så här gick det till när 21 personer dog på jobbet förra året.

Text **LENA BLOMQUIST** Grafik **CHRISTINA AHLUND**



Så här gjorde vi

Transportarbetaren har slagit ihop Arbetsmiljöverkets preliminära siffror för dödsolyckor på den svenska arbetsmarknaden med myndighetens uppgifter om olyckor på svensk mark där den omkomne är anställd i ett annat land. Ytterligare en olycka är beskriven, som Arbetsmiljöverket fortfarande inte har hunnit avgöra om den ska vara med i statistiken.



Teckenförklaringar

- Chaufförer.
- Inte transportarbetare, lastbilar inblandade i olyckan.
- Transportarbetare, men inte chaufför.
- Den omkomne tillhör inte den svenska arbetskraften, men olyckan skedde i Sverige. Utanför Arbetsmiljöverkets statistik.

Källa: Arbetsmiljöverket och lokala medier

Lastbilschaufför, 31 år

5 mars. Chauffören klämdes allvarligt när han lossade virke på en bygghandel i Varberg i Halland. Han avled senare av skadorna.



Rangerare, 27 år

9 mars. En man anställd på ett polskt företag klämdes ihjäl mellan två lastbilar i Spånga i Stockholm.

Hamnarbetare, 21 år

16 mars. Hamnarbetaren hittades avsvimnad på väg ner i lastrummet på ett fartyg Oxelösunds hamn. Han hade förgiftats av koloxid och dog sedan på sjukhus.

Tankbilschaufför, 56 år

24 mars. En rostig oljecistern rasade samman över en tankbil i ett industriområde nära hamnen i Halmstad. Chauffören hittades 40 meter från cisternen och dog senare.

Lastbilschaufför, 60 år

12 april. Chauffören blev påkörd av en personbil på Ljungarums industriområde i Jönköping.

Mekaniker, 45 år

19 april. En mekaniker från Sundsvall omkom i Torpshammar, Ånge kommun, när han arbetade med en lastbilstrailer. Han klämdes till döds.

Företagssäljare, 62 år.

19 april. Säljaren klämdes mellan en lastbil och en lastbrygga och avled senare. Han hade själv hade kommit i personbil med en leverans till Mineralgatan i Helsingborg.



Lastbilschaufför, 35 år

14 maj. Chauffören var anställd av ett makedonskt företag och han omkom när han träffades av en harv som föll från en lastmaskin. Olyckan inträffade på ett lantbruk nära Helsingborg.

Lantbrukare, 59 år

10 juni. Mannen fastnade mellan en kran och ett lastbilschassi när kranen skulle lagas. Det inträffade på en gård i Finspångs kommun i Östergötland.

Montör, 24 år

12 juli. En betongelementmontör träffades av en balk som föll från en kranbil. Olyckan inträffade i Stockholm, men företaget där mannen var anställd finns i Värmland.

Lastbilschaufför, 51 år

20 augusti. Chauffören klämd av en lastpall på en lutande garage-nedfart i centrala Stockholm.

Fibermontör, 37 år

18 september. Montören omkom efter en frontalkrock med en lastbil på väg 31, strax norr om Ekenäs sjön i Vetlanda kommun.

Timmerbilsförare, 20 år

20 september. Chauffören körde av vägen vid Sandnäset i Jämtland. Han klämdes fast och hans liv gick inte att rädda.

Takläggare, 40 år

20 september. Olyckan inträffade på en byggarbetsplats i Funäsdalen i Härjedalen. Mannen klämdes under en fallande vägg på ett lastbilsflak.

Lastbilschaufför, 55 år

12 oktober. Chauffören kastades ur hytten när han körde av vägen utanför Kristinehamn. Han klämdes sedan under ett träd och avled dagen efter. Arbetsmiljöverket utreder fortfarande om detta är en arbetsplatsolycka.

Fastighetsskötare, 61 år

30 oktober. Mannen krockade på E16/E45 mellan Torsby och Stöllet i Värmland. En mötande lastbil sladdade in i den bil som han körde.

2018

Färdtjänstförare, 51 år

9 november. Mannen frontalkrockade med en lastbil på E20 i höjd med Kartegården, Skara.

Lastbilschaufför, 45 år

2 december. En malmbilschaufför körde av vägen utanför Pajala i Norrbotten. Det var halt på platsen och fordonet välte i en kurva.

Timmerbilsförare, 42 år

4 december. Chauffören avled efter att ha blivit påkörd av en lastmaskin på Södra Woods sågverk i Långasjö utanför Emmaboda.

Lastbilschaufför, 51 år

10 december. En last med prefabricerade väggar rasade ner över chauffören när han skulle lossa dem i Kumla. Han klämdes svårt och avled elva dagar senare.

Lastbilschaufför, 25 år

21 december. Lastbilen halkade av vägen på riksväg 70 i Fjärdhundra, Enköpings kommun. Föraren var död när ambulansen kom fram till sjukhuset.



FOTO: SVT

Med marschaller och gravljus hedrade arbetskamrater, anhöriga, vänner och andra chauffören som dog på väg 395 mellan Anttis och Peräjävaara i Norrbotten. Det var halt på platsen och malm bilen välte i en kurva, en söndagsmorgon i december 2018.



Tolv yrkesförförare omkom på jobbet i Sverige under förra året. Det handlar om trafikolyckor, men i lika hög grad om chaufförer som kläms ihjäl eller träffas av last eller delar av lastbilen som faller ner.

Till denna svarta siffra kommer ytterligare åtta personer som omkom i arbetsolyckor där en lastbil var inblandad. Bland dem finns säljare, lantbrukare, montörer, mekaniker med flera som antingen körts ihjäl eller klämts till döds av en lastbil eller dess last eller utrustning.

Lastbilen ser ut att vara både en livsfarlig arbetsmiljö och ett livsfarligt redskap. Första frågan blir därför om arbetsolyckor med fordon och på vägarna är mer accepterade i samhället. Om omkomna i industrin eller på skolor och i vården väcker större uppmärksamhet – och resulterar i mer genomarbetade utredningar av arbetsgivare och myndigheter?

– Nej, jag upplever inte alls att det är så, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport. Han får odelat medhåll av åkeri-

Ingen ansvarig

Dödsolyckor på jobbet utreds av Arbetsmiljöverket och polisen. Ofta slutar det med att ingen är ansvarig. De är komplicerade och för att åtala någon krävs att åklagaren kan visa ett tydligt samband mellan specifika brister och hur de lett till en anställds död.

Tidningen Arbetet har granskat 49 dödsolyckor på hela arbetsmarknaden under 2017. Två har nått domstol, för två pågår fortfarande förundersökning om arbetsmiljöbrott.

branschen liksom av arbetsgivarna i Transportföretagen.

– Nej, fasan är lika stor var det än händer! Det är ett otroligt misslyckande att vi fortfarande har dödliga olyckor i arbetslivet, säger Ulrik Långberg, branschexpert hos Sveriges Åkerier (SA).

Han konstaterar samtidigt att antalet dödsfall i åkeribranschen ligger på ungefär samma nivå som för 20 år sedan, och under samma period har lastbilsantalet och godsmängden dubblats.

– Så det går åt rätt håll ändå.

DÖDSOLYCKORNA BLAND lastbilschaufförer inträffar ofta under lastning och lossning.

Ofta i andra miljöer än den egna arbetsplatsen.

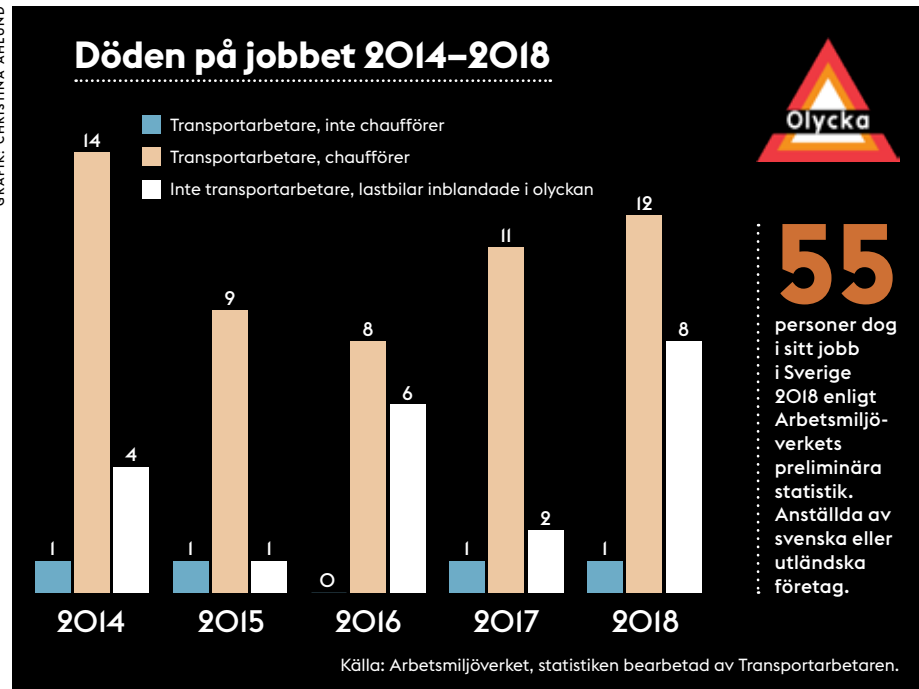
– Då är det inte alltid självklart vems ansvaret är. Om en oljecistern rasar ihop över en lastbil och föraren dör ... då kan hela ansvaret knappast ligga hos chaufförens arbetsgivare, enligt Ulrik Långberg. Den olyckan inträffade i Halmstad den 24 mars förra året. Arbetsmiljöåklagaren som leder en förundersökning väntar på handlingar och kan inte säga om det lutar åt åtal eller inte. Och i så fall mot vem.

Ulrik Långberg beskriver hur branschorganisationen certifierar åkerier i både trafiksäkerhet och arbetsmiljöarbete. Medlemsföretagen har tillgång till verktyg som ska hjälpa dem att göra sina arbetsmiljöplaner.

– Men åkerier är en utpräglad småföretagarbransch ... systematiskt arbetsmiljöarbete är enklare på större företag, säger han.

DÖDEN PÅ VÄGARNAS och vid lastbilen tas på allvar. Flera olika tecken ger en samlad bild av att facket, arbetsgivarna och myndigheterna inte är nöjda med statistiken: → Arbetsmiljöverket driver ett projekt som ska förmå transportköpare att ställa krav – och vara beredda att betala för – chaufförernas arbetsmiljö. En lista med kriterier är på gång, som inspiration till

GRAFIK: CHRISTINA AHLUND



myndigheter och företag som upphandlar transporter. Så driver opinion i samma ärende.

→ Arbetsmiljöverket har gjort en förstudie om hur dödsolyckor ska kunna förebyggas i fyra drabbade områden: vägtrafiken, med mobila fordon och maskiner utanför vägarna, samt fallolyckor och inom djurhållning. Med den som grund fortsätter arbetet med en nollvision när det gäller döden i arbetslivet.

– Dödsolyckorna är relativt få totalt sett, så vi bör kunna lära oss något av varje olycka, säger Gustav Sand Kanstrup, som jobbar med studien på Arbetsmiljöverket.

→ En handfast broschyr som vänder sig till liftdumperförare, alltså de som kör lastbilar med armar som lyfter upp och ner containrar på fordonet, är på väg från tryckeriet.

– Vi började med foldern efter en dödsolycka i Göteborg i augusti 2017. Den handlar om att arbeta säkert både när ett uppdrag planeras och när chauffören utför olika moment, berättar Anna Nersing, projektledare på Tya som har haft med både Transport och SA i arbetet.

I Göteborgsolyckan klämdes en chaufför fast mellan lastbilens bakända och en container. Han kom troligen själv åt fjärrkontrollen så att en förlängning av lastbäraren åkte ut när han stod bakom bilen.

TRANSPORTS MARTIN MILJETEIG har ytterligare en rad handfasta tankar kring hur dödsolyckorna kring tunga fordon ska bli färre. Här kommer hans lista:

→ Efter varje olycka måste arbetsgivaren göra en ordentlig risk- och konsekvensanalys. Skapa rutiner och ordna utbildning. Och ta med skyddsombudet i det arbetet.

→ Arbetsgivarna ska alltid se till att det finns en vettig balans mellan chaufförens arbete, kör- och vilotidsreglerna och kundernas krav. Statistiken visar att

det finns företag som behöver ta tag i sitt förebyggande arbetsmiljöarbete.

→ Transportköpare måste ta hänsyn till detta och inte driva åkerierna att konkurrera med sämre arbetsmiljö.

→ Arbetsmiljöverket måste ändra sig och ställa generella krav på TMA-fordon som skyddar bärgare och andra som jobbar på utsatta vägar.

→ Arbetsmiljöverket bör göra fler inspektioner.

→ Och riksdag och regering kan förebygga rena trafikolyckor med bättre vägunderhåll och vinterväghållning.

Men facket då? Vad gör Transport?

– Lokalt är skyddsombudet en samarbetspartner både när arbetsgivaren ska ta fram förebyggande planer och när en olycka ska utredas. Skyddsombudet kan ställa krav och lägga skyddsstopp om arbetet är fortsatt farligt. Lokalavdelningen och det regionala skyddsombudet kan ha samma roll.

– Centralt utbildar och stödjer vi skyddsombud och medlemmar. Vi påverkar också myndigheter och politiker att förbättra allt ifrån arbetsmiljö till trafiksäkerhet och infrastruktur när det gäller tunga fordon, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

Farligt jobb?

Transports Martin Miljeteig har två grundläggande råd till alla anställda:

1 Påtala brister i arbetsmiljön för chefen så fort du märker dem.

2 Om arbetsgivaren inte åtgärdar bristerna – vänd dig till skyddsombudet på din arbetsplats eller till Transports regionala skyddsombud.



”Det värsta en chef kan göra är ingenting alls...”

Begravningen kan vara en bra ritual för få att avsluta tiden som arbetskamrat. För en del är det självklart och skönt att gå, medan andra inte orkar. Viktigt är att arbetsgivaren är generös med att bevilja ledighet för dem som vill.

Text Lena Blomquist



Det ska finnas en plan för hur svåra händelser ska hanteras på en arbetsplats – innan de händer. Prästen och psykoterapeuten Katarina Tingström har skrivit boken om döden på jobbet.

Det otänkbara har hänt. En arbetskamrat har dött på jobbet. Finns det en mall för hur chefer, arbetsledare och kollegor ska reagera – och vad de ska göra?

Vi frågade Katarina Tingström, präst och legitimerad psykoterapeut, som skrivit boken *Döden på arbetsplatsen* om just detta.

– Alla reagerar olika. Som arbetskamrat kan du tänka att alla dina känslor och reaktioner är naturliga. Det är händelsen, att din kollega kom till jobbet men dog under arbetsdagen, som är konstig, överklig och bisarr.

I BOKEN RIKTAR sig Katarina Tingström i första hand till cheferna.

Hon beskriver det värsta arbetsgivaren kan göra efter en dödsolycka:

– Det är att inte göra något alls. Då börjar arbetstarna spekulera i vad som hänt och varför. Och varför man inte gör något. Det väcker känslor och misstro.

– Cheferna måste direkt skaffa sig så mycket fakta som möjligt om vad som har hänt. Det viktigaste sedan är att ge stöd åt dem som är berörda, som var med och såg eller hörde olyckan. Så följer information till alla som är berörda som arbetskamrater, och de andra på arbetsplatsen. Arbetsgivaren måste också ge stöd åt den omkomnas anhöriga.

ENLIGT KATARINA TINGSTRÖM

bör chefen samla de anställda samma dag: informera, låta dem berätta, och fråga om de behöver hjälp – kanske med att komma hem, kanske med samtal eller att gå till läkare. Vara lyhörd helt enkelt.

– Det är viktigt också att följa upp dagen efter. Efter den första chocken kan det dyka upp andra behov.

Hon beskriver att alla inte vill prata om det som har hänt, även om många vill. Människor har olika sätt att bearbeta kriser.

– Det svåra är att veta vem som inte behöver prata för att han eller hon kan sortera känslorna själv, och vem som säger nej men samlar det inom sig.

5 tycker till

Har du hängt med i svängarna kring regeringsbildningen?



Conny Hård, lastbilschaufför, Mästar:
– Självfallet, i och med att jag är administratör i Här stannat Sverige. Vi har pratat och diskuterat mycket, vill ju ha bra kontakt med infrastrukturministern. När Tomas Eneroth blir kvar kan vi andas ut. Han har gjort bra ifrån sig.



Christina Persson, bensinstationsanställd, Bollnäs:
– Lite grann. Jag är inte så jättopolitiskt intresserad. Tycker det varit tafsigt, lekstuga och faktiskt lite mobbing. Jag är sosse så jag gillar Stefan Löfven och tycker sämst om Annie Lööf.



Mikael Gustafsson, hamnarbetare, Jörlanda:
– Måttligt, jag ledsnade lite för det blev väldigt mycket. Är för jävligt att S gått med på såna högergrejer som man gjort, särskilt när det gäller arbetsrätten. Jag har viss förståelse, men det känns inte som ett arbetarparti längre.



Malin Sundberg, terminalarbetare, Västra Frölunda:
– Ja, hyfsat, tycker det är en enda stor soppa av allting. Jag är jättegad att Stefan Löfven blev statsminister, men det är inte rätt att de säljer ut vår arbetsrätt och lagen om anställningsskydd. Det är för jävligt!



Åsa Björkdahl, tidningsbud, Höll:
– Nej, faktiskt inte, jag är inte så intresserad. Fast det har varit så många turer och något på tv varje dag, så det har ju varit svårt att undvika. Det är bättre att vi har en regering än ingen alls. Kanske blir det bra i slutändan, vi får se.

Ny regering väcker både hopp och oro

Politik. Det tog Stefan Löfven fyra månader att övertyga de liberala partierna om ett samarbete. Nu har Sverige en ny regering med många bekanta ansikten. Facket oroas över det kommande angreppet på anställningsskyddet.

Text John Antonsson

Den 21 januari presenterade statsminister Stefan Löfven (S) sin regering och den politiska inriktningen. Linjen ligger fast från överenskommelsen mellan S, MP, L och C. De närmaste åren väntar skattesänkningar för höginkomsttagare, uppluckrat anställningsskydd och en offensiv klimatpolitik.

TRANSPORTS ORDFÖRANDE Tommy Wreeth är kritisk till betydande delar av regeringens politiska inriktning.

– Transports hållning ligger fast när det gäller den nya regeringsöverenskommelsen. Vi kommer att stå upp för våra medlemmar och arbeta mot de försämringar för vanliga arbetare som aviserats i och med överenskommelsen med C, L och MP. Här är naturligtvis arbetsrätten i fokus. Det vore förödande om en socialdemokratiskt ledd regering skulle bidra till en uppluckring av las och vi kommer inte att "rätta in oss i ledet" i den frågan. Tvärtom, skriver Tommy Wreeth i ett pressmeddelande.

– Med detta sagt är jag personligen mycket positiv till att Tomas Eneroth och Ylva Johansson finns kvar på, för oss, så viktiga positioner. Vi har haft en bra dialog med dessa statsråd under den gångna mandatperioden och jag hoppas att vi kommer att fortsätta att ha det framöver. Thomas Eneroth har visat på ett stort engagemang, handlingskraft och djup kunskap i våra frågor.

LO är också kritiskt:
– Fördelningspolitiken gynnar höginkomsttagare, men den inriktningen har vi hört om sedan tidigare. Sen tycker jag att det är bra att man pratar om att ha kvar investeringsstödet för hyresrätter, även om vi inte tycker om marknadshyror, säger Berit Müllerström, andre vice ordförande.

– Vi kommer alltid att driva



Anders Ygeman (S) gör comeback i regeringen som energi- och digitaliseringsminister på det nya infrastrukturdepartementet med Tomas Eneroth (S) som chef.

de frågor vi tycker är viktiga och gynnar våra grupper. Jämlikheten är oerhört viktig, den har vi jobbat med under hela kongressperioden.

Redan under det här året förväntas regeringen tillsätta en utredning om lagen om anställningsskydd. Samtidigt ska parterna försöka förhandla fram en egen lösning.

– Det är klart att det blir en väldigt utmaning. Vi tar oss an den uppgiften, vi har ständigt pågående förhandlingar. Nu gäller det för oss alla, både på arbetsgivar- och den fackliga sidan, att hitta bra lösningar på problematiken. Vi vill lösa det förhandlingsvägen, vi vill inte att politiker ska styra på de här områdena. Nu blir det en tidspress och vi har det här beslutet att jobba utifrån.

TRANSPORTFRÅGORNA fick inte särskilt stor uppmärksamhet under regeringsförklaringen. Några saker som nämndes var att järnvägen ska få mer resurser. Pengar ska satsas på att få över gods från väg till järnväg och sjöfart. Ytterligare steg ska tas för att klara klimatmålen. Tove Winiger, politiskt ansvarig på Sveriges Åkeriföretag, var glad att klimatet nämndes flera gånger:

– Det är tydligt att klimatet har blivit en fokusinriktning för hela regeringen, det blir spännande.

En sak hon nämner är det faktum att infrastrukturen får ett eget departement.

– Infrastrukturen blir ett tydligare fokus då Tomas Eneroth får ett eget hägn och att man där inkluderar frågor om energi. Frågorna hänger ihop. Det är inte något vi specifikt

har efterfrågat, men det är bra att infrastrukturen och energin får den plats de behöver. Infrastrukturen inrymmer många stora frågor. Inte minst det kommande mobilitetsspaketet i EU och den sociala lagstiftningen.

Li Jansson, branschchef på Säkerhetsföretagen, är glad över att det breddade rut-avdraget bekräftades i regeringsförklaringen. Enligt överenskommelsen den 11 januari ska möjligheten till avdrag breddas för att bland annat innefatta trygghets-tjänster.

– Vi har drivit det ett tag och ser fram emot att det realiserar, säger hon.

Uppgörelsen

Socialdemokraterna och Miljöpartiet bildade regering den 21 januari. Det blev möjligt efter förhandling med Centerpartiet och Liberalerna. Uppgörelsen har 73 punkter och en del S-löften. Men mest uppmärksamhet har getts till de delar som går tvärt emot vad facket brukar stå för.

→ Luckra upp lagen om anställningsskydd.

→ Sänkt skatt för höginkomsttagare.

→ De liberala reglerna för arbeidskraftsinvandring blir kvar.

→ Marknadshyror för nyproducerade lägenheter.

→ Göra om a-kassan efter dansk modell. Med hög ersättning i början, men med en brantare nedtrappning av ersättningen allt eftersom.

Svårlöst konflikt i hamnarna

Hamn. Sex dagar av strejker och lockouter. När du läser det här kan hamnstriden vara över. Eller upptrappad.

– I nuläget det är svårt att se en lösning, säger Transports avtalssekreterare Peter Winstén på konfliktens tredje dag.

Text Jan Lindkvist

I Sverige finns två hamnfack. LO-förbundet Transport med drygt 1500 stuveriarbetare och konkur-renten Hamnarbetarförbundet (HF), med omkring 1300 medlemmar. HF bildades 1972 när omkring 950 hamnarbetare bröt sig ut Transport. Vad handlar konflikten egentligen om, undrar många.

Det korta svaret är: kollektivavtal. Under sin 47 år långa historia har HF aldrig haft något centralt avtal. Det är Transport som hela tiden tecknat uppgörelser om lön och andra villkor med arbetsgivarna i Sveriges Hamnar.

HF har spelat ett slags andrafiol. Utan avtal och fredsplikt har förbundet kunnat strejka eller hota med konflikt lite nu och då.

Nu slåss HF för ett eget avtal. Eller möjligen en trepartsmodell där båda hamnfacken förhandlar tillsammans mot arbetsgivaren, vid samma bord.

TRANSPORT HAR KALLAT HF:s agerande för direkt oansvarigt. Avtalssekreterare Peter Winstén säger:
– Konflikten drabbar svenska hamnarbetare, den drabbar svensk import och exportindustri och i förlängningen riskerar den att drabba även klimatet om fler transporter flyttas över på väg.

– Vi har arbetat hårt och länge för att bidra till att stärka Sveriges hamnar och därmed skapa fler arbetstillfällen. Konflikten går i rakt motsatt riktning och riskerar även att driva arbetsgivarna i famnen på bemanningsföretag.

Varför vill Transport inte samförhandla med HF och teckna ett avtal där tre parter skriver under?

– Stuveriavtalet är komplicerat och bygger på att det kompletteras med lokala överenskommelser i de

olika hamnföretagen. Som det är i dag har vi tillräckligt med problem med arbetsgivarna, utan att tvingas blanda in en tredje part.

Peter Winstén pekar också på olika kulturer i HF och Transport:
– Transport har representativ demokrati. Vi diskuterar fackliga frågor på arbetsplatserna och medlemmarna väljer representanter som sin tur utser ombud till bland annat avtalskonferenser och förhandlingsdelegationer.

– HF hävdar att man har direkt demokrati där medlemmar får rösta innan förbundet tar ställning i viktiga frågor. Det kommer att bli besvärligt att förena de här två synsätten. Som förhandlare för Transport skulle jag bli tvungen att förhandla både med Sveriges Hamnar och HF, samtidigt.

PETER WINSTÉN TYCKER också att det blir konstigt om HF:s medlemmar får "vetorätt".

– Låt säga att Transport och HF efter veckor av gemensamma förhandlingar lyckas nå en uppgörelse med arbetsgivarna. Den ska sedan ut på omröstning i HF och deras

medlemmar, som är minoritet, säger nej. Är det demokrati?

– Varför skulle våra medlemmar, som i mer än 100 år burit stuveriavtalet, tycka att den sortens förhandlingsordning vore bra?

HF kräver ett eget likalydande avtal. Vad är problemet med det?

– HF kräver inte bara ett likalydande avtal, då hade de kunnat acceptera arbetsgivarnas bud på hängavtal på vårt avtal. De vill ha inflytande över innehållet också, och rätt att teckna lokala uppgörelser.

– På hela arbetsmarknaden strävar fackföreningsrörelsen efter att ha ett fack och ett avtal på varje arbetsplats. Det är för att arbetsgivarna inte ska kunna spela ut de anställda mot varandra. Praxis är också att först tecknade avtal gäller.

– Inte ens HF tycker i grunden att det är bra med dubbla fack och dubbla avtal i hamnarna. Men om vi ändå får två avtal och två fack som sedan förhandlar fram olika lokala villkor. Ska det då vara en lön för Transports medlemmar och en annan för HF:s? Och de som står utanför facket, vad gäller för dem?

Strejk vid flera stora hamnar

Hamn. Karlshamn var en hamnarna där Hamnarbetarförbundet (HF) lade ner arbetet. Transports medlemmar omfattas inte av konflikten och förtroendevalda från förbundet var på plats för att se till transporterna inte utsattes för trakasserier.

I Karlshamn har Transport 15 medlemmar och HF omkring 75. Närmare 150 stuveriarbetare är tillfälligt anställda för att jobba med rören till den ryska gasledningen, de är oorganiserade eller med i andra fackförbund.

Transportarbetaren frågade HF-basen Hans Håkansson vad fördelen skulle vara med dubbla fack och dubbla kollektivavtal i hamnarna?

– Det är kanske ingen direkt fördel... Men, ja, då kan ett av facken förhandla med arbetsgivarna om exempelvis ett lokalt arbetstidsavtal. Sedan kan det andra fackförbundet säga nej. Och sedan får man börja om igen, och kanske få bättre villkor.

JL

FOTO: JAN LINDKVIST





Olyckan inträffade på E16 utanför Borlänge. Skadan beskrivs som allvarlig av både polis och arbetsgivare.

FOTO: HICKE GUSTAFSSON / TT

Oskyddad bärgare i allvarlig olycka

Bärgning. Bärgaren blev påkörd av en personbil och allvarligt skadad. Inget skyddsfordon fanns på platsen. Polisens bedömning är att det inte var frågan om ett arbetsmiljöbrott.

Text Lena Blomquist

– Arbetsgivaren kan inte lastas för den här olyckan, säger Patrick Haglund, förundersökningsledare inom polisen med specialiteten arbetsmiljöbrott.

Han startar ingen förundersökning. Däremot tar en polisutredning gällande trafikbrott vid, den ska granska den påkörande bilisten.

Bärgaren skulle bärga en personbil på väg E16 i Borlänge lördag den 19 januari. Han befann sig i diket intill bärgningsbilen när en äldre man i en personbil modell större körde på honom. Personbilisten väjde till höger om bärgningsbilen.

Bärgaren flögs till Akademiska sjukhuset i Uppsala där han i skrivande stund fortfarande vårdas för allvarliga skador.

FÖRETAGET HADE BEDÖMT att det inte behövdes någon TMA-bil för att skydda bärgaren under uppdraget. Polisen Patrick Haglund berättar bakgrunden:

– Bärgningsjobbet gjordes efter en kilometer lång raksträcka, det var lördag morgon och låg trafikintensitet på platsen. Dessutom var bärgaren erfaren och duktig.

Han förklarar också varför polisen inte startar en utredning om arbetsmiljöbrott:

– Bärgaren står normalt sett i skydd av bärgningsbilen där han befann sig. Därför ligger olyckan utanför arbetsgivarens ansvar.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport, är

förvånad över att polisen så snabbt avgör att något arbetsmiljöbrott inte har begåtts.

– Vi har startat med att titta på om arbetsgivaren uppfyller kraven på systematiskt arbetsmiljöarbete, säger han.

– Självklart kommer Transports regionala skyddsombud att medverka i den utredning som arbetsgivaren måste göra efter en allvarlig händelse som denna. En del i både den och i Arbetsmiljöverkets utredning kan vara att bedöma om ett TMA-fordon kunde ha förhindrat olyckan.

Bärgaren jobbar på Lundbärgarna. Vd Jan-Erik Eriksson vill inte kommentera händelsen utan skriver i ett sms till Transportarbetaren att ”min prioritering är anhöriga och personal tills det stabiliserat sig”. På sin hemsida skriver företaget:

”En kollega och vän har skadats allvarligt i en olycka i samband

med bärgning. Våra tankar går till kollegan, anhöriga samt övriga inblandade i olyckan. Vår kollega flögs till Uppsala för att få bästa möjliga specialistvård. Läget är fortfarande allvarligt.”

PÅ ARBETSMILJÖVERKET har inspektör Håkan Angeldahl startat myndighetens utredning. Han har beställt en utredning från företaget. När den är levererad väntar ett inspektionsbesök på arbetsplatsen.

– Då träffar vi arbetsgivaren och skyddsombudet. Vi för en dialog om åtgärder som kan vidtas för att förhindra liknande olyckor. Om det finns brister i riskbedömningen och om vi ska ställa några framåtsyftande krav på företaget.

Så småningom bestämmer Arbetsmiljöverkets jurist om det finns anledning att åtalesanmäla arbetsgivaren för arbetsmiljöbrott.

Slopat TMA-krav väcker ilska hos Transport

Arbetsmiljö. Arbetsmiljöverkets svängning om skyddsfordon gör Transports arbetsmiljöombudsman heligt förbannad.

Text Lena Blomquist

Om det hade funnits ett generellt krav på TMA-fordon eller krav på total avstängning vid arbete på utsatta vägar hade olyckan i Borlänge förmodligen inte hänt.

För fem, sex år sedan slog Arbets-

miljöverket in på en radikal linje när det gäller skyddsfordonen, som ska rädda liv på bärgare och andra servicearbetare på vägarna. I några regioner infördes ett generellt krav på TMA-skydd vid uppdrag på särskilt utsatta vägar. Kravet riktades mot alla företag i de berörda branscherna.

Centralt drev dock myndigheten den motsatta linjen och för tre år sedan blev beskedet att arbetsgivar-

na vid varje tillfälle skulle göra egna riskbedömningar. Inget generellt krav på TMA-bilar alltså.

TRANSPORT HAR SEDAN dess drivit ett ärende om generella krav i domstol. Både förvaltningsrätten och Kammarrätten i Göteborg gick på Arbetsmiljöverkets linje.

Fackförbundet har begärt att Högsta förvaltningsrätten ska överpröva fallet. Än har inget besked

kommit om prövningstillstånd.

– TMA-skydd är det snabbaste och bästa sättet att undvika att de som jobbar ute på vägarna dör eller skadas, säger Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport.

– Om Arbetsmiljöverket inte inser detta krävs det en lag eller föreskrift om TMA-skydd på riskklassade vägar. Eller att vägen helt ska stängas av när bärgningspersonal, däckspersonal eller blåljusanställda jobbar där.

Oklar framtid för EU:s vägpaket

EU. Politikerna i EU:s transportutskott vet inte hur de ska gå vidare efter sin omröstning om det stora vägpaketet. Då grusades förhoppningar om EU-krav på schystare villkor delvis. Men paketet är inte längre ett paket – utan tre olika delar.

Text Lena Blomquist

Stämningen var hetsig både i EU-parlamentet och utanför när transportutskottet den 10 januari skulle debattera och besluta om vägpaketet, som heter mobilitetspaketet på EU-språk.

En månad tidigare var transportministrarna från EU-länderna överens om hur det skulle gå till att få schystare villkor på vägarna. Infrastrukturstatsminister Tomas Eneroth (S) var nöjd.

Men när det var dags för nästa steg blev resultatet ett annat. Efter debatten fattade EU-politikerna i transportutskottet beslut i tre olika frågor som ingår i vägpaketet:

→ De nya striktare reglerna för cabotage röstades igenom. Det handlar om hur mycket inrikestrafik som ett fordon från ett annat land får användas i till exempel Sverige.

→ Däremot gick inte de föreslagna reglerna om nya villkor för utstationerad arbetskraft i transportbranschen igenom. Utstationerad är den som är anställd i ett EU-land, men tillfälligt arbetar i ett annat.

→ Ett förslag om nya kör- och vilotider godkändes inte heller av utskottet.

DET GÅR EN skiljelinje mellan västländer och gamla Östeuropa, som låglönechaufförerna kommer från. Inför utskottsmötet demonstrerade chaufförer och andra utanför parlamentsbyggnaden.

Marita Ulvskog (S), svensk parlamentariker i utskottet, kommenterar besluten:

– Jag är glad att vi vann den viktigaste delen – cabotage. Det är ett bra förslag och mycket viktigt för oss i Sverige. Vi har kämpat hårt för det. Även om de andra två också är viktiga. Vi får fortsätta jobba för att vi får rösta om dem i plenum och då kan vi få bra majoritet för våra förslag där.

– Läget är rörigt, kommenterar Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport.

NÄSTA STEG FÖR vägpaketet är egentligen debatt och beslut i EU-parlamentet. Men när paketet inte längre är ett paket – utan tre delar som



Chaufförer och andra från flera östländer demonstrerade utanför EU-parlamentet mot skärpta krav inom vägtrafiken.

FOTO: ERIK HOLM

mötte olika öden i transportutskottet – är det oklart hur politikerna i parlamentet ska hantera frågan. Situationen beskrivs som unik i parlamentet.

Gruppledarna i transportutskottet har när detta skrivs haft tre möten för att komma överens om hur den fortsatta processen ska gå till. Det har inte lyckats.

Efter parlamentet återstår den så kallade trialogen – då kommissionen, parlamentet och ländernas ministrar slutligt ska enas om hur lagar och regler ska ändras.

Beslut i EU

EU-beslut fattas i tre olika församlingar:

Ministerrådet. Här möts ministrar från unionsländerna, vilka beror på aktuell fråga.

Europaparlamentet kan liknas vid Sveriges riksdag och är den enda EU-instans du kan rösta till. Parlamentet beslutar tillsammans med ministerrådet om ny EU-lagstiftning.

EU-kommissionen är mer lik en regering och består av 28 kommissionärer, en från varje medlemsland. Viktigaste uppgiften är att föreslå nya lagar, som antas av Europaparlamentet och ministerrådet.

Slutligen är det tänkt att parlamentet, kommissionen och ministerrådet ska förhandla fram ett slutgiltigt beslut om mobilitetspaketet. Det kallas trialogen.

Swedbank och Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

Med vårt Medlemslån kan du som medlem i facket förverkliga dina planer och känna dig trygg som låntagare. I lånet ingår försäkringen liv och betalskydd utan extra kostnad, det innebär att vi kan erbjuda dig en extra trygghet om det oförutsedda händer. Du kan låna upp till 350 000 kr utan krav på säkerhet, räntan är förmånlig* och inga avgifter tillkommer, jämför gärna våra villkor med andra långivare.

Läs mer på [swedbank.se/medlemslan](https://www.swedbank.se/medlemslan) eller ansök direkt och få besked i vår app eller Internetbank.

* Effektiv ränta 4,91 % januari 2019



Chaufför omkom på dödens väg

Chaufförer. En lastbilschaufför miste livet i en trafikolycka på E10 i Norrbotten, i folkmun kallad "Dödens väg".

–Fruktansvärt tragiskt och ytterst onödigt att det ska behöva hända, kommenterar Robert Savela, Transports ordförande i avdelning 26 i Norrbotten, efter olyckan som inträffade i mitten av januari.

Chauffören var ensam i lastbilen och utländsk medborgare. Inga andra trafikanter var inblandade.

Helena Eriksson är direktör på Trafikverket, region Nord, och väl medveten om problemen på E10. Vägen är en viktig transportled och har därför prioriterats i myndighetens planering, säger hon.

–Vi vet att det inträffar olyckor och vill ha mitträcke på hela sträckan. En del åtgärder är i gång, men det kommer mer ombyggnader i etapper.

Det handlar om underhåll, ny sträckning, mötesfri vägsträckning och flyttning av vägar. En del ligger så långt fram som 2024.

JÖ



FOTO: VOLVO LASTVAGNAR

Försäljningsrekord för tunga lastbilar

Åkeri. Köpte chefen nya lastbilar under förra året? Det var hen inte ensam om i så fall. Branschorganisationen Bil Sweden rapporterar att försäljningen av både tunga och lätta lastbilar slog rekord 2018

Över 6 000 tunga lastbilar (över 16 ton) nyregistrerades under året. Närmare 57 000 lastbilar som väger under 3,5 ton rullade ut på vägarna under samma period.

LB

344 000

personer var inskrivna som arbetslösa i slutet av förra året. Annorlunda uttryckt var arbetslösheten sju procent, den lägsta siffran på tio år.

Källa: Arbetsförmedlingen

Taxiförare: "Den bästa arbetsplatsen jag haft"

Färdtjänst. Taxiraketen i Falkenberg blev stor vinnare när Hallandstrafiken upphandlade färdtjänst. Men många förare får fel lön och Transport förhandlade nyligen fram ett kännbart skadestånd. När Transportarbetaren skrev att förare blev lurade på pengar väckte det en flod av kritik från chaufförer som försvarar företaget.

Text Jan Lindkvist

–Taxiraketen är den bästa arbetsgivare jag haft, säger en anställd taxichaufför.

Taxiraketen, som formellt heter Bud och taxi stjärnraketen AB, har omkring 100 bilar. De samhällsbetalda resorna står för en stor del av omsättningen.

Vid upphandlingen ställde Hallandstrafiken ovanligt skarpa krav på taxibolagen som lämnade anbud. Förarna ska ha fast månadslön eller timlön i nivå med kollektivavtalet, plus avtalsenlig ob- och övertid ersättning.

I HÖSTAS FICK Transport indikationer på att lönerna var felaktiga i Taxiraketen. I många fall saknades 1 000–1 500 kronor per förare och månad.

Facket började driva lönekravet. Taxiraketen kontrade med ett Facebook-upprop till alla förare. Ledningen uttryckte missnöje och skrev: "Hoppas bara att ingen sätter käppar i hjulet, nu när vi är på väg mot målet att bli Sveriges bästa taxiföretag."

Påtryckningarna gjorde att chaufförer backade från sina lönekrav.

–Taxiraketen skrämd folk till tystnad. Men som fackförening kan vi inte acceptera att företag bryter mot ingångna avtal, säger Martin Jonsson, ombudsman på Transports Halmstadsavdelning.

FACKET BEGÄRDE FÖRHANDLING och Taxiraketen medgav brister. Bolaget gick med på att betala ett kännbart skadestånd. Trots uppgörelsen är Martin Jonsson allt annat än nöjd:

–Det känns som ett misslyckande när anställda inte vågar kräva sin rätt. Nu går pengarna till Transport i stället. Dessutom införde Taxiraketen procentlön, tvärtemot kravet i Hallandstrafikens upphandling. Transportarbetaren kontaktade



FOTO: OLA FOLKESSON

Taxiraketen vill inte svara på frågor från Transportarbetaren. Fredrik Nilsson är grundare och vd på företaget som gått med på att betala skadestånd till Transport.

Taxiraketens vd Fredrik Nilsson redan i december och frågade om bolaget hade för avsikt att införa procentlön. Svaret kom via mejl och löd:

"Det ligger inte någon sanning i detta."

Från årsskiftet gäller ändå procentlön. Taxiraketen har infört en garantilön som ligger lite högre än kollektivavtalets. Men det utgår ingen övertid ersättning.

I januari publicerade Transportarbetaren en närtartikel om lönetvisiten. Den följdes av en stor mängd kommentarer på sociala medier. Många röster var kritiska mot artikeln och mot fackets agerande.

TRANSPORTARBETAREN HAR SÖKT flera av de kritiska chaufförerna. En gick med på att intervjuas. Föraren anser att den publicerade webartikeln innehåller faktafel och att det inte stämmer att anställda skrämts till tystnad. Fast föraren vill inte framträda med namn och inte bli citerad.

Transportarbetaren har sökt Taxiraketen via telefon och mejl, utan att få svar.

Transports ombudsman Martin Jonsson är lite förvånad över turbulensen som webbartikeln skapade:

–Mitt jobb är att se till att in-

gångna kollektivavtal följs. Vi har pågående förhandlingar med flera taxibolag som kör för Hallandstrafiken. Företag där det finns brister. I kommentarerna sägs att förarna inte blivit skrämda på Taxiraketen. Det stämmer inte med min bild.

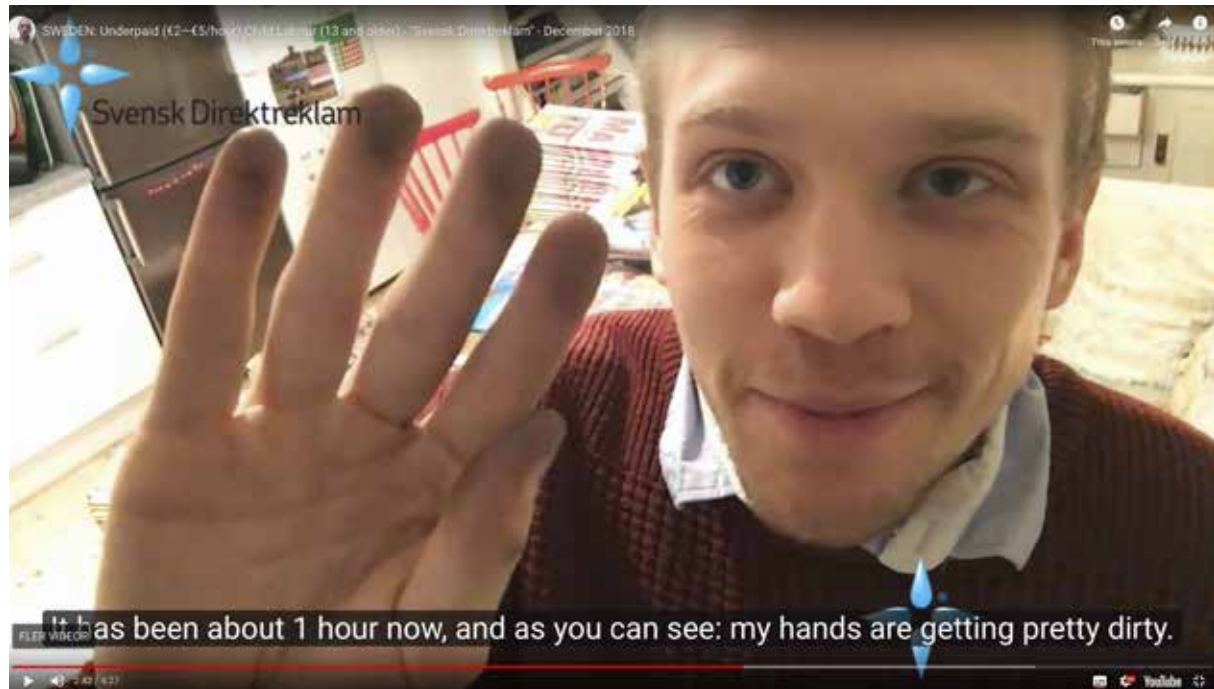
–Om förarna på Taxiraketen vill träffa mig, ställer jag gärna upp och förklarar varför vi agerat som vi gjort från fackets sida.

Upphandling

Från den 1 juni 2017 ska staten, landsting och kommuner ställa krav på kollektivavtalsenliga löner, arbetstider och semestrar när färdtjänst eller andra offentliga tjänster ska upphandlas. Lagen gäller vid stora upphandlingar: över 1,2 miljoner för staten och 1,9 miljoner när landsting och kommuner gör upphandlingar.

Innan lagen stiftades rekommenderade Upphandlingsmyndigheten myndigheterna att kräva "skäliga arbetsvillkor till arbetstagarna" när de upphandlade samhällsresor.

Hallandstrafiken kräver i sin upphandling att förarna ska ha fast månadslön eller timlön i nivå med kollektivavtalet, plus avtalsenlig ob- och övertid ersättning.



Vincent Verheyen spelade in en film om lönen som reklambud.

Fick skitlön - spelade in film

Reklamutdelning. 40 spänn i timmen för att släpa runt på reklam i ett vinterkallt Västervik. Vincent Verheyen blev chockad när han såg sin lön - sedan spelade han in en film.

Text John Antonsson

Vincent Verheyen hade under lång tid drömt om att flytta till Sverige. Han tilltalades av allt från politik med höga skatter och omfördelning till en bra miljö.

– Jag har till och med tittat på satellitbilder för att jämföra luftföroreningar

SÅ HAN FLYTTADE till Västervik från Antwerpen i Belgien, där han jobbat med att bära rissäckar i Chinatown. I den asiatiska matbutiken fick han en lön som var en bit över den lagstadgade minimilönen på nio euro i timmen. Han kom till Sverige i december. Bland det första han gjorde var att besöka Svenska för invandrarer. Där såg han en lapp där Svensk Direktreklam sökte reklamutdelare.

– Jag hörde av mig en dag och fick börja jobba nästa. Jag var väldigt glad över att det gick så fort.

Han förstod redan från början att lönen skulle vara prestationsbaserad.

– Men jag blev väldigt förvånad när jag såg hur lite jag skulle tjäna.

– Jag kontaktade min chef som sa att de skulle titta på det, och kanske göra något åt saken. Men ingen återkom.

Han sa upp sig och fick två veckors uppsägningstid.

I stället för att bara fortsätta jobba och sedan gå vidare med livet, valde

Vincent Verheyen att spela in en film. Där visar han hur han först sorterar flera tunga buntar reklam, för att sedan haka fast cykeln på kärran och börja sin utdelningsrunda.

Lönerna varierade litet, men låg i snitt på mindre än 40 kronor i timmen. Vid ett tillfälle fick han 141 kronor för att sortera och dela ut sju buntar med 200 trycksaker i varje, med en totalvikt på 66 kilo.

– Jag kan kinesiska och har jobbat i Taiwan. Jag jobbade på en hamburgerrestaurang och tjänade lite mer där än med att dela ut reklam i Sverige.

– Jag visste att Sverige inte har minimilön, men jag trodde att facken hade förhandlat fram bättre löner, säger Vincent Verheyen.

Han hoppas nu att fler reklamutdelare visar upp sina löner och protesterar.

Sedan Vincents uppmaning har Transportarbetaren kommit i kontakt med ett antal nuvarande och tidigare reklamutdelare.

EN PERSON SOM väljer att vara anonym jobbar sedan många år ungefär 40 timmar i veckan.

– Min årslön brukar vara runt 60 000 kronor. Jag brukar dock få tillbaka runt 10 000 på skatten.

När jag är ute och delar brukar jag också samla på mig burkar och flaskor vilket brukar ge en extrainkomst på runt 4 000 om året. Att jag är låginkomsttagare är alltså ett understatement.

– Med viss cynism har jag också noterat att även om jag kommer att

räknas som fattigpensionär när jag går i pension om tio år så kommer min pension att vara avsevärt högre än min nuvarande lön.

Ett tidigare reklambud i Eskilstuna kommenterar filmen så här:

– Han i filmen är långsam. Jag jobbade med att dela ut reklam i ett och ett halvt år och blev mycket snabbare. Då tjänade jag 40–50 kronor i timmen. Jag kommer från Pakistan och tyckte först att lönen var hög. Men vi är i Sverige och i Sverige är den låg.

– Jag försökte försörja mig genom att dela ut reklam, men det var svårt. Nu är jag tidningsbud och tjänar mycket bättre.

REKLAMUTDELARE FÅR i regel prestationslön. I kollektivavtalet finns det en garantilön som säger att den som är över 18 år ska ha minst 86,53 kronor i timmen för en normalprestation.

Vincent Verheyen uppmanar alla reklamutdelare att kräva sin garantilön. Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson säger samma sak. Begär tidmätning.

– Det är bara ett problem. Vi har inte så många medlemmar i den här branschen.

– Avtalet är utformat för ungdomar som ska tjäna ihop till en moped, men så är det inte i dag. Nu rekryterar företaget vuxna människor som arbetar för sin försörjning.

Transport har nyligen förhandlat med Svensk direktreklam om tolkningen av garantilönen. Jerker Nilsson hälsar att han inte kan kommentera tvisten just nu.

FOTO: YOUTUBE

Omtalad taxifirma går i konkurs

Färdtjänst. En onsdagsmorgon i januari kom kronofogden och började lasta bilar från Ringduve taxi i Skåne. Fordonen beslagtogs i avvaktan på konkursförhandlingar mot företaget.

Ringduve taxi har kört en hel del sjukresor och färdtjänst åt Skånetrafiken, som i sin tur fått uppdraget att upphandla trafiken från Region Skåne. Efter razzian fanns det plötsligt inga bilar till samhällsresorna.

Skånetrafiken tog då ett specialbeslut om att göra en direktupphandling. I första hand försöker bolaget utöka existerande avtal med taxibolag i sju områden där Ringduve Taxi kört mest.

TT beskriver hur Ringduve taxis kontor under förra året utsattes för beskjutning och att bilar som använts av företaget har satts i brand under vintern. Bakgrunden ska vara en konflikt med ett annat taxiföretag i Malmö. LB



2018 ett rekordår för viltolyckor

Trafiksäkerhet. 2018 blev ett rekordår för viltolyckor. Polisen fick in totalt över 60 000 anmälningar från trafikanter som kört på djur. Rådjur dominerar stort, med närmare 47 000 anmälningar. På andra plats kommer vildsvin, med drygt 6 900 påkörningar.

Antalet anmälda viltolyckor har ökat stadigt på senare år. Ändå anser myndigheterna att det finns ett stort mörkertal. Minst 20 procent av kollisionerna anmäls inte, uppger Trafikverket. En del bilister struntar medvetet i att kontakta polisen, andra känner inte till reglerna.

Enligt lagen måste trafikanter polisanmäla alla sammanstötningar med följande djur (även om djuret tycks ha överlevt smällen): älg, rådjur, ren, dov- och kronhjort, vildsvin, mufflonfår, örn, utter, björn, varg, järv och lodjur.

JL

58 %

av alla som jobbar med transporter och magasinering har tillgång till företagshälsövård. Ungefär lika stor andel som genomsnittet på hela arbetsmarknaden.

Källa Arbetsmiljöverket

Ensam värdeväktare råna d och bunden

Bevakning. Värdetransportören som rånades i Ystad satt bunden i närmare en timme och 45 minuter innan han hittades av en väktare som skickats ut på ett inbrottslarm.

– Det är mycket som tycks ha gått snett här, säger Bert Johansson och Anders Palmqvist, regionala skyddsombud på Transports Malmöavdelning.

Text Jan Lindkvist

Söndag eftermiddag den 6 januari. Centrala Ystad. En ensam värdeväktare från Loomis ska tömma en servicebox som sitter i väggen till ett bankkontor. Det har bara gått sju veckor sedan Arbetsmiljöverket och domstolen körde över Transport och slog fast att Loomis inte behöver dubbelbemanna sina bilar.

I Ystad går väktaren in i banklokalen och tömmer boxen på sitt innehåll. På vägen ut blir han överfallen av flera rånare. Väktaren får ett slag i huvudet och blöder. Han bakbinds och får munnen igentjpad.

Enligt uppgifter till Transportarbetaren går rånarna sedan ut till bilen och hämtar in flera värdeväskor i banklokalen. Rånarna flyr så småningom, väktaren lämnas kvar, bunden på golvet i det lilla rum där serviceboxen sitter.

Loomis presschef Stefan Johansson bekräftar att värdeväktaren blev sittande länge – närmare en timme och trekvart – innan en väktare från ett annat bolag kom till banklokalen och larmade polis.

RÅNET VÄCKER MÅNGA frågor och Transportarbetaren har försökt lägga pussel med hjälp av inblandade myndigheter och andra källor.

Enligt uppgift har Loomis ett system, så kallat time-out larm, där alla värdetransportörer ska kontakta högsäkerhetscentralen inför varje kundupdrag. Väktaren ska rapportera in hur lång tid uppdraget beräknas ta och sedan kontakta centralen efteråt. Sker inte återkopplingen ska larmet gå.

Transportarbetaren har pratat med erfaren Loomispersonal som uppger att transportörerna regelmässigt uppger 60 minuter, även om jobbet bara tar en kvart.

– Vi gjorde alltid så. Alla gjorde det, för att slippa ytterligare ett stressmoment. Självklart kände Loomis till det, säger en person som kört värde i tio år.

Loomis presschef Stefan Johans-



Ingen är misstänkt eller gripen för det brutala väktarrånet i Ystad när detta skrivs. Polisen försöker kartlägga händelseförloppet och efterlyser flera vittnen som syns på övervakningskameror.

FOTO: JOHAN NILSSON / TT

son bekräftar att väktaren i Ystad jobbade ensam.

Hur mår han?

– Jag har ingen dagsfrisk information, men han mår nog inte så bra. Jag vet inte om han är tillbaka i tjänst eller sjukskriven, säger Stefan Johansson.

Hur kommer det sig att bilen kunde stå nästan två timmar utanför en banklokal med väktaren bunden nästan lika länge, utan att larmet går?

– Det är en rutin som vi håller på och ser över, och som kommer att ändras.

Loomis har ett time-out larm. Enligt flera källor rapporterar transportörerna närmast regelmässigt i lång tid – 60 minuter, med Loomis goda minne. Hur ser du på det?

– Det vill jag inte kommentera, men det är en av de bitar vi kikar på.

Nu gick det inte bara en timme, utan närmare två. Vad ska hända efter 60 minuter, om det nu är den tid värdeväktaren aviserat?

– Det går ett larm. Men jag kan inte kommentera vilka åtgärder som ska vidtas vid vilken tidpunkt.

För tre, fyra år sedan började Transport driva krav på att alla värdetransporter till obemannade objekt, exempelvis bankomater och serviceboxar, skulle vara dubbelbemannade.

Värdebolagen spjånade emot, men facket fick Arbetsmiljöverket med sig. I februari 2017 fattade verket ett beslut som innebar att Loomis förbjöds att utföra transporter med enkelbemanning. Förbudet gällde i hela Sverige.

Kort efteråt gjorde Arbetsmiljöverket en helomvändning. Beslutet revs upp. Enkelbemannade bilar var okej – med hänvisning till att Loomis infört just time-out larmet, kroppsburna kameror och gps-övervakning av bilarna.

Transport överklagade, men i november 2018 förlorade facket tvisten i Förvaltningsrätten.

”Med dubbelbemanning kan en väktare gå in till objektet, medan den andre sitter kvar i bilen och övervakar.”



Ander Palmqvist, regionalt skyddsombud

I Ystad tycks alla säkerhetssystem ha fallerat. Är Loomis berett att ompröva synen på enkelbemanning?

– Nej, det vill jag inte påstå, säger presschef Stefan Johansson. Inte i det här skedet. Vi ser inte att bemanningen var avgörande för att det här rånet begicks.

På Transports Malmöavdelning har de regionala skyddsombuden (RSO) en helt annan uppfattning:

– Med dubbelbemanning kan en väktare gå in till objektet, medan den andre sitter kvar i bilen och övervakar. Det blir mycket svårare för eventuella rånare att överraska väktarna, säger Anders Palmqvist.

Både Palmqvist och kollegan Bert Johansson är mycket försiktiga med kommentarer efter rånet. Men båda betonar att dubbelbemanning ökar säkerheten radikalt, samtidigt som kollegerna kan stötta varandra om något ändå händer.

– Den fysiska arbetsmiljön blir också bättre när värdetransportörerna kan turas om att bära de tunga väskorna, säger Bert Johansson.

EFTER RÅNET är de två RSO:erna kritiska på många punkter:

– Det är ofattbart att det kunde gå så lång tid, säger Anders Palmqvist. Väktaren fick ett slag i huvudet och kunde ha förblött. Han mår väldigt dåligt i dag. Krishanteringen och hjälpen till den drabbade

kunde ha varit betydligt bättre.

Bert Johansson säger:

– Det är många frågor som behöver få ett svar. Hur kom det sig att en vanlig väktare från ett annat bolag skickades på något denne trodde var ett vanligt inbrottslarm? Det rimliga hade väl varit att larma polisen.

ANDERS PALMQVIST PÅMINNER om att Arbetsmiljöverket numera har en nollvision mot dödsolyckor:

– Om verket menar allvar så måste de våga ställa krav och ta de beslut som är nödvändiga, utan att backa för påtryckningar. Transport har kämpat för dubbelbemanning av värdetransporter och för TMA-bilar vid bärgningar.

– De senaste tidens händelser med rånet i Ystad och olyckan med bärgaren i Dalarna visar att vi haft rätt. Ingen anställd ska gå till jobbet med en oro över om han eller hon kommer hem helskinnad efter arbetsdagens slut.

David Ericsson

En strömlös ledning

Jag somnade inte förrän vid fyratiden på morgonen när orkanen Alfrida drog in. Stugan i skärgården skakade och de lösanockplåtarna som jag borde satt fast i höstas hamrade och slog.

Frampå morgonen fattade jag att det blivit strömavbrott, för det var kallt i rummet. Men jag drog täcket över huvudet och hoppades att strömmen skulle vara tillbaka efter några timmar. Det var den inte.

”Ingen täckning”, stod det på mobilen när jag till sist steg upp. Alltså måste ön och kanske hela skärgården vara utan ström.

Ingen el betydde ingen spis och inget kaffe. Den direkta impulsen var att ta första båten hem till stan. Men så kom jag att tänka på vår sällan använda vedspis. Den och en kamin kunde ju hålla värmen i huset. Och fixa kaffevattnet.

Inte skulle jag vara den förste att ge upp bara för att det fattades kräm i ledningarna!

”Jag nådde ingen och kunde inte nås av någon.”

ATT INTE HA dator eller mobil kändes först jobbigt, men efter ett tag var det riktigt skönt. Framåt kvällen eldade jag och satt och läste vid ett par stearinljus. Till uteddasset, som åter kom till heders i stormen, lyste jag mig med en pannlampa.

En känsla av befrielse kom över mig. Jag nådde ingen och kunde inte nås av någon. Ungefär som före mobilernas tid. När man fick uppsöka en telefon i stället för att bli förföljd av en.

Då fanns det ett slags mystik i att inte alltid vara tillgänglig. Att ha ett eget initiativ, äga sin tid även i vardagssysslorna.

Utan minutscheman och gps-kontroll var det fullt möjligt att stanna lastbilen och ta en kopp svart nattkaffe med rostbiffmacka under gröna lampskärmar på Åsljunga motell. För att sedan köra sista biten på E4:an ner till Helsingborg, dimman, färjorna och mistlurarnas stad.

Eller att sitta med kollegor och prata bort ett par timmar på fiket i Harmånger en vinternatt, på väg norrut. Bara för att få den kraft som behövdes för att klara snöyrån på den smala E75:an mot Östersund.

BORTA I TANKAR blev det till slut riktigt behagligt av eldandet i det strömlösa huset. Det doftade gott av veden och otroligt nog värmden den lilla kaminen ända upp till övervåningen.

Det var som att komma tillbaka till den gamla tiden. Fjärran från AI-robotar, algoritmer och fake news. Den tid då det man sa och tänkte var det som betydde något. Och en dag kommer vi nog konstatera att det enklaste är det som verkligen fungerar.

Toppen & botten

↑ Och jag som trodde det var årets tontigaste julklass när jag köpte pannlampor på Clas Ohlson till mig själv och hela släkten ...

↓ Elbolagen som varken byggt ut för dagens eller framtidens elförsörjning. Ågarnas vinstkonton är däremot väl utbyggda.

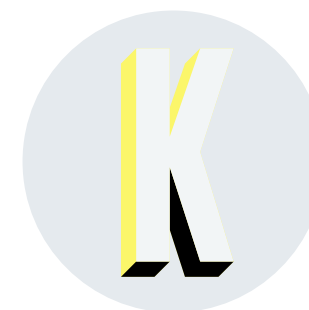
David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



”Det här är inte Sverige ...”

...tänkte ordningsvakten Jeanette Höglund. I dag driver hon soppkök och snart öppnar hon fritidsgård för Stockholms äldre hemlösa.

Text och foto JUSTINA ÖSTER



lockan är åtta på onsdagskvällen. Människor hastar med mössorna nerdragna.

– Jo, det är där. Det är öppet, säger en påpälsad man som samlat ihop sina påsar på innergården utanför porten. Han kan reglerna,

soppköket öppnar först om en timme och stänger vid midnatt. Adressen är inte officiell, då kommer folk bara för att titta.

– Som om det vore Skansen, utbrister Jeanette Höglund när vi satt oss.

Kvällens volontärer skär vetelängder och korv (tio ringar) till stroganoff i köket, brassar ris i en nyinköpt jättegryta. Först blir det fika sedan middag. Same procedure. 30–40 personer personer brukar droppa in, ta jätteportioner och backning. Den som vill får en matlåda med sig ut i natten.

FÖRSTA GÅNGEN TRÄFFAR jag Jeanette på ett fik i Farsta centrum. Där handlar hon det mesta till sina skyddslingar, fast just nu är klädkvoten fylld, en deckardrottning skänkte nyss en hel låda strumpor. Tid för nästa klädinsamling lägger Jeanette upp på Facebook. Plus vad hon gör med alla insamlade pengar.

Loggan *Vid din sida* lyser i rosa på

hennes t-shirt, liksom i skinnet kring den pinfärska tatueringen på handen. Över sin långa, ljusa hästsvans har hon tryckt ner en keps med påskriften "Sheriff".

– Jag har bestämt mig, nu kör jag bara på. Är det något jag är bra på så är det att fixa sponsorer och dra in pengar. Jag brukar lägga ut en fråga och inom två timmar har jag det jag bett om, säger hon.

Ingen falsk blygsamhet. Företag och kända personer har svårt att avböja, när det kommer till svenska fattigpensionärer. Den som tackar nej får skämmas. Jeanette säger att hon får åhörarna att gråta när hon åker landet runt och föreläser om människorna hon träffar.

HON BÖRJAR BLI ett känt namn i medierna. Många känner igen henne från realityserien *Tunnelbanan* i Kanal 5. I december fick Jeanette uppmärksamhet efter att *Vid din sida* bestämt sig för att inkvartera ett trettiotal av "sina" bostadslösa på hotell över jul. Nyligen debatterade hon också hemlösheten med Stockholms socialborgarråd i Aktuellt. Han tyckte att de skulle ha ett möte, men sen har hon inte hört av honom.

ALLT BÖRJADE i september 2016. Jeanette jobbade som ordningsvakt i tunnelbanan. Klockan var halv två på natten och hon la

märke till en gammal farbror som letade i sopbehållarna. Men han var annorlunda, välklädd, kunde ha varit hennes morfar.

"Hej, vad gör du ute så här sent?"

"Jag har ingenstans att bo så jag letar burkar och sover i trappuppgångar. Vill inte besvära mina barn och barnbarn."

Men det här är inte på riktigt, tänkte Jeanette. "Se dig omkring", sa han och hon fick klart för sig att han var en gammal hemlös person, bland många. Han berättade att hans fru dött, hennes pension försvann och pengarna räckte inte till hyran. Mannen förlorade kontraktet.

– Han vägrade berätta för sin familj och jag tror inte att han gjort det än. Pensionen stannade vid 7 000 kronor, och ibland tog han en 24-timmarskryssning till Åland för att få duscha och sova ut.

– Många av dem jag träffar får sår och har stora problem med ben och fötter eftersom de aldrig får ligga ner och sova. Det här är en tyst grupp, som skäms över sin situation. De gör inget väsen av sig.

JEANETTES ORD SNUBLAR över varandra, om skammen över att människor som slitit ett helt arbetsliv inte ska få tak över huvudet och en dörr att stänga om sig. Människor som tappar fotfästet efter en skilsmässa, konkurs eller ett dödsfall.

Hon la upp mannens berättelse på

Jeanette Höglund om ...

→ **Kärleken:** "Jag har varit gift, sambo och förlovad men nu har jag lagt romantikköret åt sidan. Jag hinner inte, kanske längre fram. Kommer det så kommer det."

→ **Barn:** "Har jag aldrig velat ha. Jag har jobbat mycket utomlands, som livvakt åt affärsmän i Florida och Miami, haft stor äventyrlust och rest runt – innan jag bestämde mig för att bo i Sverige igen."

→ **Livssyn:** "Jag ställer mig framför spegeln varje dag och säger: I dag blir en bra dag. Man får det man tänker. Är man positiv så får man positivt igen och tvärtom. Ler jag får jag ett leende tillbaka."

JEANETTE HÖGLUND

Ålder: 49 år.

Bor: Tvåa med balkong i en Stockholmsförort.

Jobb: Ordningsvakt i tunnelbanan, driver organisationen *Vid din sida*.

Familj: Katterna Nipsy & Chetsy, syster och syskonbarn, bror och pappa.

Kommer från: Hudiksvall.

Semester: Har jag inte haft på flera år, men nu har jag fått ett stipendium och ska resa bort.

Tv-serien Tunnelbanan: Den säsong som börjar nu blir nog min sista.

”Jag är precis på rätt plats och gör precis det jag vill göra.”

Jeanette Höglund

Facebook och bad om bidrag. Med en startplåt på 35 000 kronor satte hon i gång, åkte till centralstationen med sin bil och delade ut mat och kläder. Fler anslöt och när fastighetsägaren klagade började Jeanette söka efter en lokal.

– Jag skickade 350 mejl men när husägarna läste hemlöshet kopplade de genast till alkohol och droger. Då var det inte intressant.

Till slut ryckte en diakon från en församling in och hon och volontärerna fick låna lokalen, där de är nu. Var den ligger sprids från mun till mun bland de bostadslösa. De tar med sina kompisar, vet att de måste komma nyktra, drogfria, annars kan Jeanette torna upp sig i dörrhålet.

Hon är 1.83, kraftig, med stark röst. I kroppen finns erfarenheterna från jobbet som livvakt i USA, dörr- och ordningsvakt, behandlingsassistent inom narkomanvården. Man blåser inte omkull henne. Samtidigt berättar volontären Kjell Pettersson att han aldrig kramats så mycket som inom Vid din sida. Det bästa halvår jag haft säger han, som vill göra skillnad i samhället. Hur då?

– Det kan räcka med att du säger hej, så har du sett en annan människa.

EN EGEN LOKAL, alltså fritidsgården för gamla som Jeanette planerar, är äntligen på gång. Sponsorerna, som ska utföra renoveringen, är spikade. Det är bara avtalsskrivningen med hyresvärden om öppettiderna som hakat upp sig. Jeanette hoppas kunna slå upp portarna i februari.

Hon stryker undan en härslinga och rättar till mössan, som fått ta kepsens plats över flåtan. Vi är tillbaka i soppköket och folk strömmar in. Hallen fylls

av påsar, rullväskor, ryggsäckar. Ljuset är dämpat och sorlet stiger mot taket. Många känner varandra, några tuggar tysta. Ingen ser på tv. Det som främst slår en är vanligheten. De flesta är välklädda, kunde vara en vän, kollega.

DANNE ÄR EN av dem, med 34 år som officer i bagaget. Nu är han pensionär, exfrun förnillade pengar från hans konto. Vanligare än man tror, sa hans advokat vid rättegången. Fast anhöriga drar sig för att anmäla. Det är ”skämmigt”.

Danne, Carl och vännerna kring bordet berömmar soppköket. Det är stor skillnad här, där allt görs ideellt, jämfört med i större, mer etablerade verksamheter. Beslutsvägarna är korta. De tillbringar nätterna på buss, pendeltåg och tunnelbana. Tågcentralen och busstationen i city har öppet en stor del av dygnet, som viloplats.

– Det är sammanlagt två timmar per natt man måste slå ihjäl. Då sätter man sig och tar en hamburgare på Burger king, säger Danne.

STEGET FRÅN HEM till hemlöshet har blivit kortare. Du kan förlora jobbet, bli sjuk och utförsäkrad från försäkringskassan. ”Hemlöshet ser vi som uttryck för den allra största och värsta sociala utsatthet som kan drabba en människa och den drabbar även barn”, skriver två professorer vid Lunds universitet i debattartikel.

Socialstyrelsen har siffror om drygt 9 900 hemlösa svenskar 1993 och 33 250 personer 2017. Men de antas vara i underkant eftersom flera kommuner inte deltog i den senaste kartläggningen.

Andra debattörer tar till ord som *bostadsöjamlikhet* och *bostadsnöd* när



Roger fick nog av tredje och fjärde hand och flyttade ut i tält.

ungdomar och ekonomiskt svagare grupper inte får någonstans att bo.

I BÖRJAN AV februari ska Jeanette träffa ett antal politiker på ett seminarium i riksdagshuset.

– Säg åt dem att prova på att bo som vi ett par dagar. Vi kan visa dem runt, erbjuder sig några av gästerna på ”soppis”.

Jeanette tycker att makthavarna ska se över skatterna. Varför ska pensionärer över huvud taget betala skatt på den pension de gnetat ihop under sitt yrkesliv, undrar hon. Och berättar om Per-Olof, en av flera som organisationen tjtat fram en bostad till efter att de hittat honom svårt misshandlad och räddad. Han har mest korvören kvar av pensionen när hyran är betald.

– Bygg hyresrätter som folk har råd att flytta in i, är volontären Sara Johanssons enkla råd.

VOLONTÄREN NIKLAS ANDÉN bryter in och berättar om hur bostadslösa, som behöver olika insatser, skyfflas runt mellan olika instanser i ett utdraget spel. Ingen vill hamna med Svarte Petter – och tvingas betala. Han talar om Norge som ett föregångsland, där försäkringskassa, arbetsförmedling och så vidare huserar ihop. Och berättar om hemlösas operationer som inte blir av, eftersom de inte har någonstans att tillbringa sin konvalescens.

Stockholms tak-över-huvudet-garanti existerar inte, hävdar Jeanette. Och besökaren, tillika plåtslagaren Tomas, instämmer. Han beskriver buslivet på härbärgena, där nolltolerans saknas och narkomaner och alkoholister håller alla vakna. Ågodelarna försvinner.

JEANETTE NICKAR. Hon och volontärerna



Det är nästan midnatt och dags för Per-Olof att åka hem. En kvinna har somnat på golvet i kapprummet. Ingen utom Jeanette Höglund klarar det tunga uppdraget att väcka henne.

delar ut ut mobiler, kontantkort och SL-kort till allmänna kommunikationer.

– Världens bästa hotellkort, säger byggnadsarbetaren Roger, 54, år och ler. Han blev utan bostad när hyresvärdinnan dog, hade jobb men hamnade i en rundgång av andra-, tredje- och fjärdehandsuthyrning. Till slut slog han och en kompis upp ett tält i en förort. Det funkade bra i några



Vill du veta mer?

→ På viddinsida.nu finns mer att läsa, liksom i facebookgruppen Vid din sida. Just nu behövs inga volontärer eller kläder, däremot pengar.

månader, innan polisen bad dem flytta och livet på allmänna färdmedel tog vid. Med knappt två timmars sömn per natt somnade Roger allt oftare till på jobbet, sittande.

Han sa upp sig, nickar bort mot vännerna, ”flocken”. De håller ihop, sprider ut sig i tåg och bussar, men har koll på varann. Sover i skift för att ha koll på ”rovdjuren”. Det är ungdomsgäng med killar ända ner i tolvårsåldern.

Ibland fixar Stadsmissionen påhugg, 90 kronor i timmen fast han får över 300 som byggnadsarbetare.

– Det räcker till snus. Jag brukar vara på ”Missionen” på dagarna, duscha och tvätta kläder. Jag vill vara fräsch, inte sitta på tåg och bussar och lukta illa.

I RUMMET BAKOM köket slevar Jeanette i sig en tallrik stroganoff. Hon sticker ut, ordnar insamlingsgalor, får cred. Det skapar agg i sociala medier. Avundsjuka, säger hon själv, bland organisationer och engagerade, som hållit på längre men syns mindre. Fast i somras var det tufft. ”En galning” fäste upprepade lappar med dödshot på Jeanettes bil.

Hon polisanmälde, säkrade brevkast-

et, vännerna fick komma med mat. Jeanette låg hemma på soffan, såg på tv och klappade katterna. Det enda som hjälper när världen snurrar för fort. Sorgen efter modern som dött, alldeles för ung, var också tung. Till slut tog hon sig på benen.

– Så här hade mamma inte velat se mig, tänkte jag. Hon var så stolt över mig, det gör mig stark. Mamma jobbade inom äldreomsorgen och jag hjälpte ofta våra äldre grannar i Hudiksvall. Jag har alltid tyckt om gamla.

Men varför hjälper du bara gamla hemlösa, inte yngre med drogproblem, migranter, romer?

– Fattigpensionärerna är en bortglömd grupp. I Sverige hjälper vi flyktingar. Romer har folk som kommer och hämtar och kör dem. För missbrukare finns behandlingshem. Det som är nytt är våra hemlösa skötsamma pensionärer, som inte ens får komma till ålderdomshem.

Det är Jeanette Höglunds nästa mål; att öppna ett ålderdomshem för sina skyddslingar. Liksom soppkök för äldre hemlösa i Göteborg och Malmö.

– Jag är precis på rätt plats och gör precis det jag vill göra, säger hon.

JEANETTES SNABBA OM ...

Soppkök: Kärlek.

Hemlös: Tragedi.

Egen säng: Trygghet.

Gå förbi: Nonchalans.

Välgörenhet: Empati.

Volontären Stina Olsson och Jeanette Höglund hjälps åt med middagen, 40 portioner.

Så faller du mjukare

Snö. Regn. Is... Halkan är här. Träna balans och styrka, råder judoförbundets Karin Strömqvist Bååthe. Hon är kvinnan som kan få dig på fall – med rätt teknik.

Text och foto JUSTINA ÖSTER



YRKESFÖRARE OCH TIDNINGSBUD är yrkesgrupperna inom Transport som ofta faller och skadar sig, enligt Afa försäkrings statistik. Bolaget som försäkrar LO:s medlemmar räknar till cirka 7 200 jobbrelaterade fallolyckor per år.

November till februari är riskmånader, då många faller på jobbet, tvingas sjukskriva sig och i vissa fall drabbas av bestående men.

För att försöka förebygga skadorna och minska riskerna har Afa försäkring och Svenska Judoförbundet dragit i gång ett projekt. Målet är att öka anställdas balans, styrka och fallteknik.

JUDOFÖRBUNDET HAR STARTAT kurser i fallträning i flera branscher och söker även företag inom transportsektorn. Det har gått lite trögt, men nu har ett flyttföretag nappat. Det rör sig om 45 minuters träning, en gång i veckan i tio veckor.

Afa försäkring bekostar fallinstruktören och lånar ut judomattor. Arbetsgivaren bidrar med tiden – för medlemmar i Transport.

Samtidigt utvärderas resultaten i samarbete med forskare vid Högskolan Dalarna, som testar deltagarna före och efter kursen.

Träna balans och styrka – då blir du mindre rädd för att ramla.

UNDVIK DET HÄR



AKTA KNÄNA!

Det är lätt att sätta ut ett knä om man faller. Försök istället att böja på benen, hålla in huvudet mot bröstet, forma dig till en boll och rulla mjukt.



AKTA HÄNDERNA!

Ta inte emot dig med armarna, armbågarna eller händerna. Frakturer på händer och handleder är vanliga. Åker armarna ändå ut: Tänk på att de inte ska vara hårda och raka, utan fjädra mot underlaget.

”Forskning har visat att fysisk träning är ett effektivt sätt att förbättra fysiken och minska rädslan för fall.”

Högskolan Dalarnas webb; du.se.



1



3



4

GÖR SÅ HÄR – OM DU TAPPAR BALANSEN!

1 Sänk tyngdpunkten och böj på benen.

2 Håll in huvudet, skjut in hakan mot bröstet.

3 Forma kroppen som en liten boll eller rulla mjukt.

4 Håll upp benen, armarna, armbågarna och huvudet.

En usel affär

Det här är en historia om ett multinationellt företag som skapat en helt ny marknad i Sverige. Om hur deras mopedburna arbetare jobbar för skitlöner och om en oerfaren ny-anländ företagare som lovades vinst, men fick en miljonskuld.

Text **JOHN ANTONSSON** Illustration **GUSTAF ÖHRNELL**

M

uhammed Waqas historia i Sverige började som för många andra. Han hamnade i en stad där han kände någon. Började plugga, men ville dra in pengar. Så det bar av till Stockholm. Han fick jobb på en indisk krog. Efter ett par månader behövdes han inte mer. Han flyttade in hos en kompis och levde på 300 kronor efter hyra. Kompisen ledsnade. Han fick flytta igen. Fick jobb som tidningsbud, för lite jobb för att bygga den framtid han såg framför sig. Så han började köra ut mat för företaget Wolt.

En dag får han en order till Högbergsgatan på Södermalm i Stockholm. Han knackar på och en kvinna öppnar dörren. Han räcker över pizzan och är beredd på att rusa vidare när han får en fråga: Vill du köra för Uber Eats i stället? Du kommer att tjäna mer. Han sa ja. Det var början på hans livs största misstag.

Det var inte planen. Waqas skulle bli läkare. Han var mindre än ett år från att få ta på sig läkarrocken och börja prakti-

sera som gynekolog när någonting hände. Något som gjorde att han fick lämna Pakistan för att aldrig återvända.

I augusti 2015 blev han beviljad asyl och uppehållstillstånd i Sverige.

– Man kan säga att Sverige gav mig allt, och Uber tog det ifrån mig.

MUHAMMAD WAQAS TJÄNADE helt okej pengar på Uber. Det har varit ett normalt förfarande av Uber oavsett vilken marknad de vill etablera sig på. Först ser de till att det är bra betalt, sedan sänks ersättningarna.

Muhammed Waqas hade en "anställning" som funkade så här: Han sökte till Uber, skrev under deras avtal och gick en utbildning hos dem. Det var de som skulle bestämma vad han skulle tjäna på sina buduppdrag. Därefter betalades en summa ut till ett utbetalningsföretag, i hans fall hette det Paysalary. Utbetalningsföretaget tog fem procent i administrativa kostnader, betalade in arbetsgivaravgift och kommunalskatt. En slant kom in på kontot varje vecka. Det här förfarandet kallas ibland för egenanställning.

Muhammed Waqas var nöjd med

upplägget. Ändå gick han på på möte som han och en handfull bud bjudits in till.

Den nedre fasaden på Högbergsgatan 2B består av grå betongplattor och gallerförsedda fönster. Om han tittade upp såg han franska balkonger sticka ut ur det gula teglet. Han ringde på porttelefonen och släpptes in för att få ett nytt erbjudande.

Starta ett eget företag och anställ dina egna bud. Du kommer att kunna behålla fem procent av varje intjänad krona.

– Jag ville inte ens starta företag. Men jag hade en kompis som studerade i England, hans visum höll på att gå ut och han ville komma till Sverige.

DEN 19 NOVEMBER 2017 ansökte Muhammed Waqas om F-skattedel och strax efter årsskiftet var han i gång. Först var kompisens enda anställda.

Men nu såg Muhammad Waqas sin chans att gå från ett underbetalt matbud till att tjäna riktigt bra pengar.

– Jag kunde ta folk till Ubers kontor på Södermalm, låta dem registrera sig, så kunde de vara mina anställda.

Först var det tre killar, sedan fyra. Som mest närmare 100.

– Så här. Jag skrev kontrakt med mina anställda och lovade dem 16 000 kronor i månaden. Då kunde de gå till Skatteverket och Migrationsverket och få arbetstillstånd eller söka tillstånd för att ta hit sina familjer. Fler och fler kom till mig och ville ha jobb.

Företaget omsatte närmare en miljon

”I avtalet stod ingenting om moms, tror jag. Men jag vet inte säkert vad som stod. Det var på svenska. Jag försökte läsa men jag kan inte språket tillräckligt bra för att förstå.”

Muhammad Waqas

kronor i månaden. Buden jobbade många timmar och hårt för att få ihop ens en hygglig månadslön.

NÄR JAG TRÄFFAR Muhammad Waqas för första gången sitter vi i ett mörkt konferensrum hos hans revisor på Vasagatan.

– I avtalet stod ingenting om moms, tror jag. Men jag vet inte säkert vad som stod. Det var på svenska. Jag försökte läsa men jag kan inte språket tillräckligt bra för att förstå.

Det företag han hade var registrerat för moms och som arbetsgivare. Kanske borde han ha förstått att moms också skulle komma till. Men enligt honom var det ingenting som framkom i samtalen med Uber.

I normalfallet ska moms betalas för en köpt transporttjänst. Men det finns en del undantag i lagstiftningen. Muhammed Waqas tidigare arbetsgivare, Paysalary, betalar inte moms för Uber Eats-pengarna. I ett mejl till Transportarbetaren skriver de: ”just i fallet med Uber Eats utgår det

ingen moms på vår tjänst då den utförs för en internationell beställare inom EU”.

OM DU PROMENERAR på Stockholms gator vid lunchtid går de kubformade väskorna inte att undgå. Uber Eats-buden kör runt på sina kinesiska scooter utan nummerplåtar med happy meals och ljumma pizzor. När jag först skulle ta reda på hur vanligt fenomenet är kollade jag upp hur många anställda Uber Sweden hade 2017. Det rörde det sig om 18 anställda i Sverige med en genomsnittlig lönekostnad på lite mer än en miljon kronor per person.

Det visar sig att inget av buden är anställd av Uber. Det är inte heller någon av de taxichaufförer som kör runt i helsvar-ta bilar med (oftast) gula plåtar och en jämförpris-lapp i bakrutan. Ersättningen för deras arbete betalas ut från ett av Ubers bolag i Nederländerna.

DET ÄR DEN 14 mars 2017. Lars Karlsson tar tunnelbanan från fackexpeditionen i Solna norr om Stockholm. Han kliver av

Plattformsekonomi

Plattformer är i det här fallet digitala marknadsplatser där tillgång och efterfrågan på varor matchas. Plattformarna vill i regel säga att de bara erbjuder en marknadsplats. Köpare och säljare av de olika tjänsterna bär ansvaret åt respektive håll.

Gig-ekonomin

Vi pratar om de jobb som kommer genom de tillfälliga tjänster som säljs eller förmedlas genom de digitala plattformarna. Här kan det, som i fallet med Uber Eats, handla om människor som får sin huvudsakliga försörjning via en eller flera plattformar.

Delningsekonomi

I en statlig utredning slår Karin Bradley fast att delningsekonomi är när privatpersoner ger varandra tillgång till underutnyttjade resurser. Ofta via appar, men inte nödvändigtvis. Själva kärnan är att resurserna delas utanför den egna bekantskapskretsen.



Flera av landets största restaurangkedjor använder matbud. Restaurangernas personal garanteras lön enligt kollektivavtal. Det gör inte de som kör ut den.

FOTO: JOHN ANTONSSON



FOTO: JOHN ANTONSSON

Muhammad Waqas drev ett företag som underleverantör till Uber Eats. Det blev en miljonskuld. ”Det går inte att tjäna pengar eller betala bra löner med Ubers ersättning.”

vid T-centralen och promenerar Kungsgatan uppåt. Han går förbi de skrikande hörtorgshandlarna, korsar den vältrafikerade Sveavägen och går under viadukter för att till slut stanna vid en port mellan en 7-Eleven och en mobilbutik. Lars Karlsson jobbar som ombudsman på Transports avdelning fem. Om du spenderar några minuter med honom kommer du att märka att hans telefon ringer mest hela tiden. Oftast är det medlemmar som behöver hjälp.

Han hade kallat Uber till förhandling den 19 januari 2017. Knappt två veckor senare kom svaret.

Så nu står han på Kungsgatan och drar i den tunga dörren. Han ska besöka DLA Piper, som är en av världens största advokatbyråer. Han går in genom dörren och anmäler sig i receptionen. En advokat kommer och hämtar honom. Lars Karlsson leds in i ett konferensrum med glasdörrar och sätter sig ner. På andra sidan bordet har han Ubers Sverige-



”Vissa människor vill inte ta ansvar för sin egen skit. De skyller allt i sitt liv på någon annan!”

Miljardären och Uber-grundaren Travis Kalanick till en kritisk Uberförare

chef Martin Hedevåg, Ubers egen jurist Mikaela Källmén och två advokater från DLA Piper. Han vet egentligen hur det ska sluta redan innan de börjat prata.

Nej, Uber har inga anställda kurirer. De tillhandahåller inga transporttjänster heller. Allt de gör är att leverera en applikation med namnet Uber Eats som använd av restauranger, hungriga kunder och fristående verksamheter som tillhandahåller leveranstjänster. De som kör ut maten är antingen egenföretagare eller anställda – av en tredje part.

Förhandlingen är avklarad på mindre än en timme.

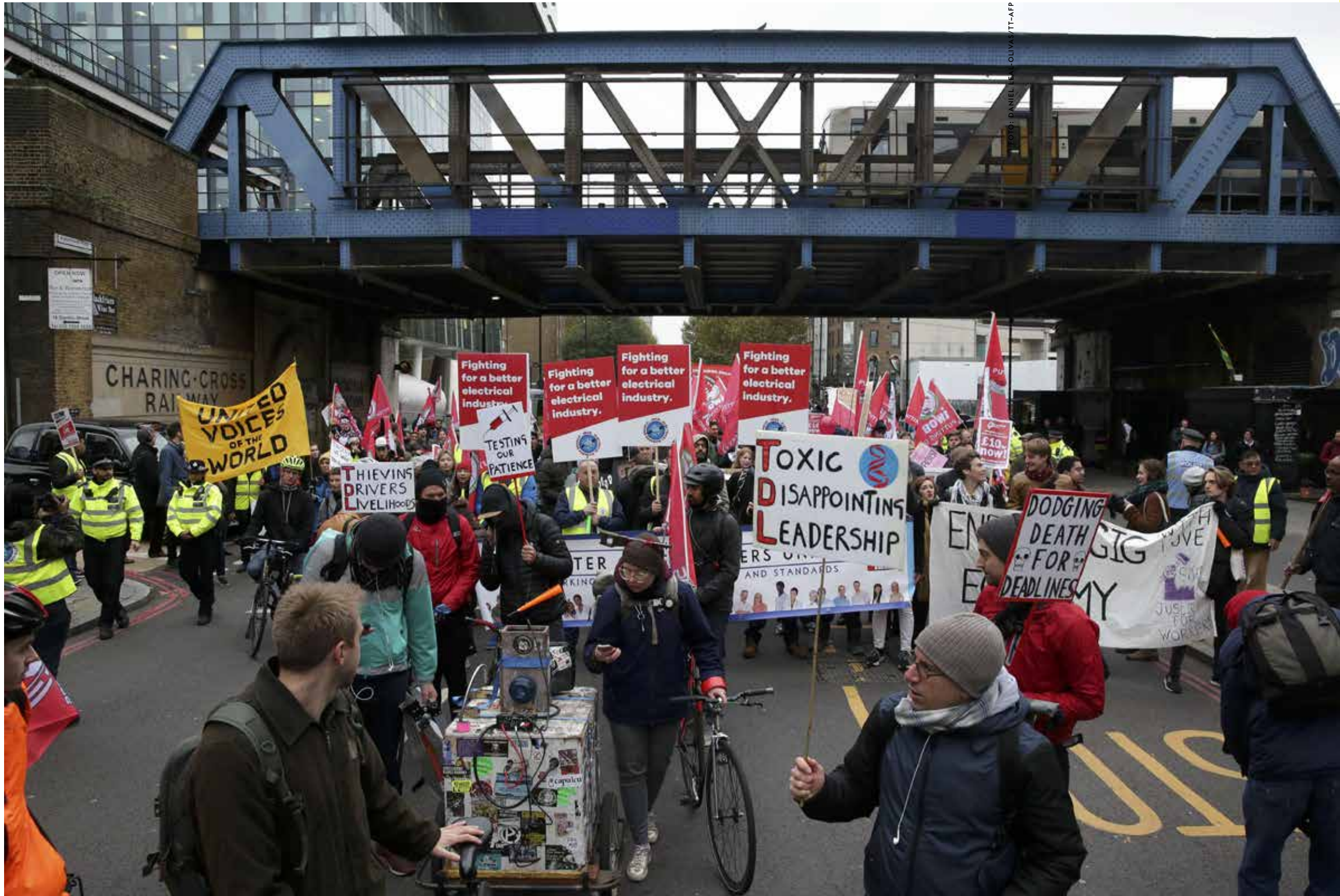
– Nu känner jag att jag har gjort allt jag

kan. Jag har inte tid att göra mer. Om vi ska gå på alla de här gig-företagen måste jag ha hjälp från förbundet, säger Lars Karlsson.

– VISSA MÄNNISKOR vill inte ta ansvar för sin egen skit. De skyller allt i sitt liv på någon annan! Skriker miljardären och Uber-grundaren Travis Kalanick till föraren Fawzi Kamel i en film först publicerad av ekonomisajten Bloomberg.

Händelsen utspelade sig för snart två år sedan i baksätet på en svart Uber-bil. Föraren såg sin chans att uttrycka besvikelse över att Uber ensidigt valt att betala mindre för hans arbete.

27



Matbud, Uber-chaufförer och andra med osäkra anställningar krävde bättre rättigheter vid en demonstration i London den 30 oktober 2018. Samma dag förlorade Uber i domstol då de överklagat ett beslut om att Uber-chaufförer har rätt till minimilön.

Händelsen var en av många som till slut ledde till Uber-grundarens fall. Dara Khosrowshahi tog över. Ett av målen var att snygga till företagets image, att kommunicera ökade ersättningar och bättra på villkoren för dem som utför företagets tjänster.

Efter ett antal försök stod det klart att Uber inte var intresserade av att träffas eller prata med Transportarbetaren på telefon. Däremot har de svarat på många av mina frågor via mejl.

Företaget vill inte berätta om hur många som jobbar för dem, av konkurrensskäl. Förtjänsten för buden ska enligt företaget ligga på 110 till 125 kronor i timmen, enligt Henrik Berglin, operations manager på Uber Eats i Sverige.

Visst erbjuder Uber Eats utkörningstjänster utöver lunch- och middagstid? I så fall. Hur

”Jag brukar börja jobba vid tio och jobbar till tio-elva på kvällen. På helgerna jobbar jag till efter midnatt. Jag har ingen fritid, jag bara jobbar och jobbar.”

”Ali”, Uber-bud från Pakistan.

ser ersättningarna ut då?

”Uber Eats erbjuder leveranser sju dagar i veckan mellan 10.00 och 23.00, men de flesta leveranser sker just under lunch- och middagstid och därför är det då vi huvudsakligen erbjuder flexibla deltidsmöjligheter för kurirer. Hur ersättningsnivåerna ser ut utanför lunch- och

middagstider varierar baserat på dag, tid och plats, samt beror på efterfrågan då betalning alltid sker per leverans”, skriver Henrik Berglin.

JAG TRÄFFAR TVÅ Uber-bud. De jobbar för två olika företag som liknar det som Muhammad Waqas drev.

Både Ali och Hassan kom till Europa som unga men har stora delar av sina familjer i Pakistan. Till en början arbetade de i södra Europa. Men allt eftersom ekonomin blev sämre har de letat sig norrut. För att till slut hamna i Sverige. Även för den som har uppehållstillstånd i ett europeiskt land krävs papper på att man har inkomst och jobb för att få stanna i Sverige en längre period.

– Den som inte behöver visum eller inte vill jobba svart jobbar för Paysalary, säger Muhammad Waqas.

Den ena av arbetarna kan vi kalla Ali. Hans fru och barn lever kvar i Pakistan. Det är lite mer än ett och ett halvt år sedan han senast träffade dem. Han hyr ett rum i en lägenhet i Stockholm och jobbar vitt. Han får ungefär 20 000 efter skatt varje månad. På vintern har han

”ITF är inte mot ny teknologi som förbättrar branchers struktur. Men vi är mot Ubers affärsmodell. Den tar oss tillbaka till arbetsvillkoren från 1800-talet som våra föregångare i rörelsen har bekämpat och gjort framsteg från.”

Marc Urata, ITF i London

fem lager på överkroppen och fyra lager på benen. Han hänger den kubformade väskan på sin moped och loggar in vid tiotiden på förmiddagen. Sedan jobbar han på. Är det lugnt kan han köra till lägenheten, laga mat och prata med sin familj på Skype.

– Jag brukar börja jobba vid tio och sluta vid tio-elva på kvällen. På helgerna jobbar jag till efter midnatt. Jag har ingen fritid, jag bara jobbar och jobbar.

Han skrattar och skakar på huvudet och säger nej, lediga dagar tar han inte.

Ali beskriver ett ekorrhjul som inte går att ta sig ur. För att klara sig måste han alltid arbeta. Det finns ingen tid att studera eller göra något annat.

Den andra av arbetarna kan vi kalla Hassan. Han bor i en kommun nära Stockholm. Jobbar också jämt. När jag frågar hur många timmar det blir varje dag finns först inget svar att ge. Buden räknar inte på det sättet. Det enda som spelar någon roll är antalet leveranser, körda kilometer och den totala förtjäns-ten. De börjar räkna och kommer fram till att de jobbar mellan 300 och 400 timmar i månaden.

– Jag har inte ens tid att raka mig, säger Hassan och tar sig för skäggstubben.

Hassan får ut lite mer pengar än Ali. Det får han genom att ta ut en del av lönen i svarta pengar.

Både Ali och Hassan har chefer som har stött på samma problem som Muhammad Waqas. När deras chefer har betalat kostnaderna för försäkringar, revisor och moms finns inga pengar att betala ut de lite mer än 50 procent som de lovat sina anställda. (Märk väl att detta är mindre än den andel de skulle ha fått via Paysalary.) Hur löser cheferna den omöjliga ekvationen? Jo, de har kommit i kontakt med en kille. Han har ett företag vars enda verksamhet går ut på att skriva luftfakturer, som möjliggör moms- och skatteavdrag. Företagen betalar fakturorna, killen tar ett antal procent i provision, för att sedan betala tillbaka pengarna. Och vips är momsproblemet löst. Det här är information som Transportarbetaren fått bekräftat från en person med god insyn i företagets ekonomi. Vi har också fått se exempel på hur de här blufffakturorna ser ut i ett företag som jobbar för Uber Eats.

– Min chef vill inte fuska, han vill följa

lagen. Men det sätt Uber betalar honom på gör det omöjligt, säger Ali.

DET TOG EN tid för Mohammad Waqas att inse att det inte fanns intäkter som täckte momsen. Han valde att inte fuska.

– Jag har mitt problem med Skatteverket och min konkurs. Mer än en miljon kronor i skuld hos Kronofogden. Hur mycket jag än jobbar nu blir det inte mer pengar. Men det är mitt enda problem. Jag har i alla fall följt lagen. De andra företagarna kan få betydligt allvarigare konsekvenser. Kanske, om myndigheterna märker, kan de hamna i fängelse, säger han.

JAG FÅR ETT samtal från England. På andra sidan luren sitter Mac Urata på sitt kontor i London. Han talar långsam, som om han först tänker ut sina svar på modersmålet japanska innan han framför dem på bruten, men korrekt engelska.

– Min titel säger att jag är koordinator för framtidens arbete och automation på den internationella transportarbetarfederationen (ITF). När vi säger automation menar vi också digitalisering.

Han är också ansvarig för ITF:s Stoppa Uber-kampanj.

– ITF är inte mot ny teknologi som förbättrar branschens struktur. Men vi är mot Ubers affärsmodell. Den tar oss till-

Uber i Sverige

När företaget först kom till Sverige lanse-
rades det som lyxtaxi 2014.

Sedan lanse-
rades Uber Pop. En tjänst där privatpersoner körde sina egna bilar. Företaget kallade det för samåkning. Det var det ingen som trodde på. Polisen skickade flera fall till åklagare och många förare dömdes för brott mot taxitrafiklagen. De fick dessutom en saftig upptaxering. Störst upptaxering av alla fick Uber själva. Skatteverket ansåg att alla pop-förare som inte hade egen firma var anställda av Uber. Företaget skönstaxerades förra sommaren. **Nota: 16 809 479.** Uber lade ner tjänsten 2016. En polisutredning med Uber i fokus inleddes också, men lades ner i början av året, på grund av resursbrist.



Många matbud lever trångbott långt utanför Stockholm. Då är den bästa lösningen att parkera moppe och matväska i stan och åka pendeltåg.

baka till arbetsvillkoren från 1800-talet som våra föregångare i rörelsen har bekämpat och gjort framsteg från.

I MITTEN AV 2014 satt Mac Urata i ett möte med en kollega från New Yorks taxifack. – Mac, har du hört talas om Uber? De har gett oss stora problem.

Nej, det hade han inte gjort. Men redan senare samma dag fick han ett mejl från fackliga kollegor i Belgien, och dagen efter ringde en annan.

– Jag sa att vi måste göra någonting. Så i september 2014 hade vi vårt första möte om Uber.

– Det ironiska är att taxi aldrig har varit en särskilt stort i internationella fackliga diskussioner. Nu pratar vi om det hela tiden.

MAC URATA BERÄTTAR att det som särskiljer Uber från vanliga företag är att de vägrar klassificera arbetarna som anställda. Det leder i sin tur till att rätt till minimilön och sjukpenning försvinner (Sverige är ett av få industrialiserade länder som saknar lagstadgad minimilön).

– I Storbritannien har man kommit fram till att när en arbetare får den ökta anställningsformen egenanställd sparar arbetsgivaren ungefär 25 procent av utgifterna.

Över hela världen stöter facket på problem med hur den här nya typen av app-företag ska hanteras. Under ITF-

”Om vi ska följa lagen och betala alla skatter och försäkringar och ha revisor kan den anställda få 37 procent, alltså ännu mindre än de får i dag. Men ingen jobbar för de pengarna, då går de till en av dem som fuskar med momsen.”

Muhammad Waqas

kongressen i Singapore kom delegaterna överens om en strategi för att hantera plattformarnas framväxt.

– Den är att vara flexibel. Varje land har sina unika förutsättningar. Vi måste reglera företagen, vi måste organisera arbetarna och vi måste kampanja för att få allmänhetens stöd för vårt arbete, säger Mac Urata.

MUHAMMAD WAQAS UPPLEVER att han har blivit lurad av Uber. Han har lämnat in en stämning till tingsrätten i Stockholm. Men har inga pengar för att anlita en advokat. I januari skrev han in sig på Södertörns högskola och ska börja plugga svenska.

– Det enda jag har som bevis om momsen är den här bilden, säger han. Han visar en bild på sin mobiltelefon.

Bilden är från en presentation Uber Eats hade för matbuden. En tabell projiceras upp på en vit duk. I tabellen går det att läsa om hur stor del av förtjänsten buden har rätt till. Arbetsgivaren eller utbetalaren ska ha sin del, Uber ska ha sin del, arbetsgivaravgifter kostar en slant. Däremot står det ingenting om momsen.

– Om vi ska följa lagen och betala alla skatter och försäkringar och ha revisor kan den anställda få 37 procent, alltså ännu mindre än de får i dag. Men ingen jobbar för de pengarna, då går de till en av dem som fuskar med momsen.

→ [Läs Ubers svar om momsstiffler på sidan här intill.](#)

Plattformarna och facket

Plattformsjobben är ett nytt fenomen i Sverige. Men det växer. Facket letar fortfarande efter ett sätt att tackla det nya sättet att förmedla jobb.

Text John Antonsson

1 Transports avdelning 5 i Stockholm jobbade under en tid med uppsökande verksamhet på cykel. Avdelningen hade en del intressanta samtal men få matbud valde att organisera sig i facket.

Det finns ett antal plattformsarbetare som valt att organisera sig i Transport. De allra flesta är anställda av matbuds-företaget Foodora, som till skillnad från Uber faktiskt anställer dem som utför tjänsterna. Transport har tidigare försökt teckna avtal med dem. Företaget menar å sin sida att det inte finns något kollektivavtal som är anpassat till deras bransch.

Transport har däremot tecknat kollektivavtal med Bzzt, ett företag som kör el-moppetaxi i Stockholm. Där har Transport en livaktig fackklubb.

Bzzt har profilerat sig som det schysta plattformsföretag, det var faktiskt de själva som kontaktade Transport och bad om att få teckna kollektivavtal.

I en artikel i New York Times som främst fokuserade på Ubers långa lista med problem citerades Bzzt chefen Sven Wolf:

– Vi behöver inte exploatera våra arbetare för att bli lönsamma.

2 LO följer digitaliseringen på nära håll. Grundinställningen är att förbunden har ansvaret att organisera plattformsjobbarna enligt den uppdelning av branscher som finns och att företagen ska anpassa sig till den svenska modellen och

inte tvärt om. Utredaren Linda Larsson håller ett särskilt öga på framväxten.

– Det är nya sätt att förmedla jobb, men den typen av underbudskonkurrens har vi varit med om tidigare. Men det är klart, blir den typen av anställningar, eller icke-anställningar, för stor, kan ju hela arbetsmarknaden påverkas. Det är klart att vi måste ha jättekoll och försöka mota bort problemen.

Är det alltså fenomenen och företagen som behöver anpassa sig efter modellen?

– Ja! Så ser vi det faktiskt. Vissa tycker kanske att vi är helt fast i det gamla. Men vi tror fortfarande på en reglerad och ordnad arbetsmarknad. Vi tror att folk vill ha schysta och bra jobb.

– Vi vet att arbetsgivar sidan säger att vi inte ska reglera och kväva innovationen, men jag tycker de ska ta sitt ansvar. Organisera sin del och få företagen att förstå hur det funkar och bädda in dem i vår modell med kollektivavtal, säger Linda Larsson.

3 Tjänstemannafacket Unionen har satsat hårt och profilerat sig som ett förbund som verkligen försöker förstå den framväxande plattformsekonomin.

Victor Bernhardt jobbar med digitala arbetsmarknader på Unionen. Han menar att plattformsjobben i dag är en liten del av arbetsmarknaden i Sverige, i vissa avseenden är den till och med svår att mäta. Han tror inte att plattformsekonomin nödvändigtvis behöver leda till en större låglönemarknad med många fler prekära jobb.



De här väskorna är en vanlig syn i landets största städer.

Uber undviker frågor om moms

Företaget känner inte igen sig i bilden av extremt mycket arbetstid och låg förtjänst för matbuden. Angående partnerföretagens skattefusk säger Uber: ”Att betala skatt är inget val”.

Text och foto John Antonsson

Transportarbetaren kontaktade Uber i november och önskade en intervju. Vi fick svaret att de hade mycket att göra och att de i stället skulle svara per mejl. Till en början ställde tidningen ett antal frågor för att klargöra sakförhållanden och svaren var direkt kopplade till frågorna. De sista frågorna var något mer detaljerade och behandlade frågor som ansvaret för moms, partnerföretag som använder luftfakturer och svartarbete. Då lämnade Uber tre mer generella svar undertecknade Henrik Berglin, operations manager på Uber Eats Sverige.

Angående att Transportarbetaren pratat med bud som vittnar om hundratals timmars arbete varje månad, och låg förtjänst räknat i timlön, svarar Uber bland annat:

”Vi tror inte att den här situationen är representativ för arbetsvardagen bland de hundratals kurirer som använder vår app i Sverige. En kurir använder i snitt appen under 25 timmar per vecka och vi ser att den stora majoriteten levererar måltider huvudsakligen under lunch- och middagstid när det är mest att göra.”

På frågorna om moms, svartarbete och luftfakturer svarar Uber bland annat:

”Alla leveranspartners vi inleder samarbeten med ingår ett avtal, i vilket de godkänner att de kommer att betala alla nödvändiga skatter relaterade till användningen av vår plattform. Att betala skatt är inget val, och om en leveranspartner inte betalar skatt riskerar de att förlora sin F-skattesedel och även möjligheten att använda Uber Eats.”

Transportarbetaren har ställt ett antal frågor om moms och varför vissa partnerföretag som jobbar med Uber inte betalar det. Kopplat till det har Uber fått frågor om de löner och förtjänster företaget uppges verkligen stämmer, sett till att moms inte verkar vara med i kalkylen. Ingen av frågorna har fått ett svar och Ubers representanter väljer att inte nämna ordet moms någon gång i kommunikationen med Transportarbetaren.



Stockholmsavdelningens uppsökerigrupp 2017.

Fula knep när budföretag tvistar om matutkörning

Företaget T Group logistics kör ut tusentals matportioner varje vecka för Hungrig.se. Nu har företaget hamnat i blåsväder genom att skicka ett avtal som liknar utpressning till en underentreprenör i Umeå. Avtalet är illa skrivet, med en logga stulen från en känd dansk advokatfirma.

Text Jan Lindkvist

I somras skrev Transportarbetaren om Joakim Åman som fick jobb som matbud i Norrköping. Han blev blåst på lön och milersättning och kontaktade till slut facket. Åman arbetade på FLX consulting, ett bolag som anlitats av T Group logistics i Malmö. Längst upp i kedjan fanns – då som nu – beställningssajten Hungrig.se. För Joakim Åman och flera andra chaufförer slutade äventyret någorlunda lyckligt. FLX:s huvudman gick visserligen under jorden med obetalda skatter, men Hungrig.se gick in och såg till att anställda fick ut sina löner och i vissa fall nya jobb. I efterspelet fick T Group logistics en rejäl skrapa av Hungrig.se för att man olovligen tagit in FLX. Nu är det dags för en ny akt i krogmats-dramat. Den här gången innehas rollerna

av Hungrig.se, Onlinepizza, T Group logistics, Delivery perfection och längst ner i näringskedjan – Roger (fingerat namn) med egen budfirma i Umeå. Precis som tidigare startar dramat med att vi vanliga hyggliga invånare inte orkar laga middag, utan beställer hämtmat. Med hemkörning till ett pris som borde få varje normal yrkesförare att höja på ögonbrynen. Beställningen lägger vi i just det här fallet hos Hungrig.se. Eller Onlinepizza. Som i nästa steg lägger ut själva hemkörningen på T Group logistics (i fortsättningen kallat T Group), alternativt T Groups systerföretag Delivery perfection (Delivery).

Det är två budföretag som ägs av paret Tillie Lehnssdal och Mohammed Hamed och som enligt egna uppgifter utför 30 000 matleveranser i månaden. T Group och Delivery har egna förare, som kör på ren provision. Men inte bara. I Umeå fann paret Roger. Han startade egen firma, anställda bud och började köra för T Group och Delivery.

I DAG, EFTER ett par års samarbete, är parterna inte längre vänner. Roger anklagar paret Lehnssdal/Hamed för att ha punkterat hans ekonomi. Bland annat genom orimliga straffavgifter, oväntade bilkostnader, utebliven milersättning och slutligen sänkt ersättning – från 90 till 50 kronor per hemleverans.

– De är skyldiga mig minst 300 000 kronor. Min ekonomi är körd i botten, så-

ger Roger som sagt upp samarbetsavtalet och kopplat in advokat.

Tillie Lehnssdal och Mohammed Hamed tillbakavisar all kritik och hävdar att det tvärtom är Roger som står i skuld till dem.

FÖR ATT SÄTTA tryck på Roger skickade paret över ett avtal med en text som ser ut att vara skriven av en välrenommerad advokatfirma. Där anklagas Roger för kontraktsbrott och illojalitet. Plus skattefiffel och tricksande med löner och konton.

Avtalet innehåller extremt långtgående konkurrensklausuler, med ett vite på en miljon kronor. I praktiken yrkesförbud för Roger som matutkörare för all framtid i Sverige.

Om Roger skriver under de hårda kraven lovar paret Lehnssdal och Hamed skriftligen att se mellan fingrarna och inte anmäla de påstådda ekobrotten.

Överst på avtalet finns logotypen ”Selskabsadvokaterne”. Ett danskt bolag med affärsjuridik som specialitet. Innehållet fick Roger att reagera. Det gör även Transportarbetaren. Är det verkliga Selskabsadvokaterne som skrivit den märkliga avtalstexten?

SVARET KOMMER FRÅN Danmark. Från Troels Wenzel Østergaard, vd på advokatbyrån. Han skriver:

”SelskabsAdvokaterne har ikke udarbejdet pågældende aftale og vi har hverken T Group Logistics AB og/eller Deliveri Perfektion Sverige AB som klienter.

Vi tager naturligvis stærk afstand hvis nogle misbruger vores navn og lukrer på vores renommé som et seriøst advokatfirma med speciale i kontrakter og erhvervsret. Benyttelsen af vores logo og benyttelsen af vores firma navn er blevet politianmeldt til dansk politi.”

ROGER HAR SKICKAT det hemsnickrade utpressningsavtalet till sin advokat i Umeå. Tillie Lehnssdal anser att kraven som ställs i avtalet är motiverade:

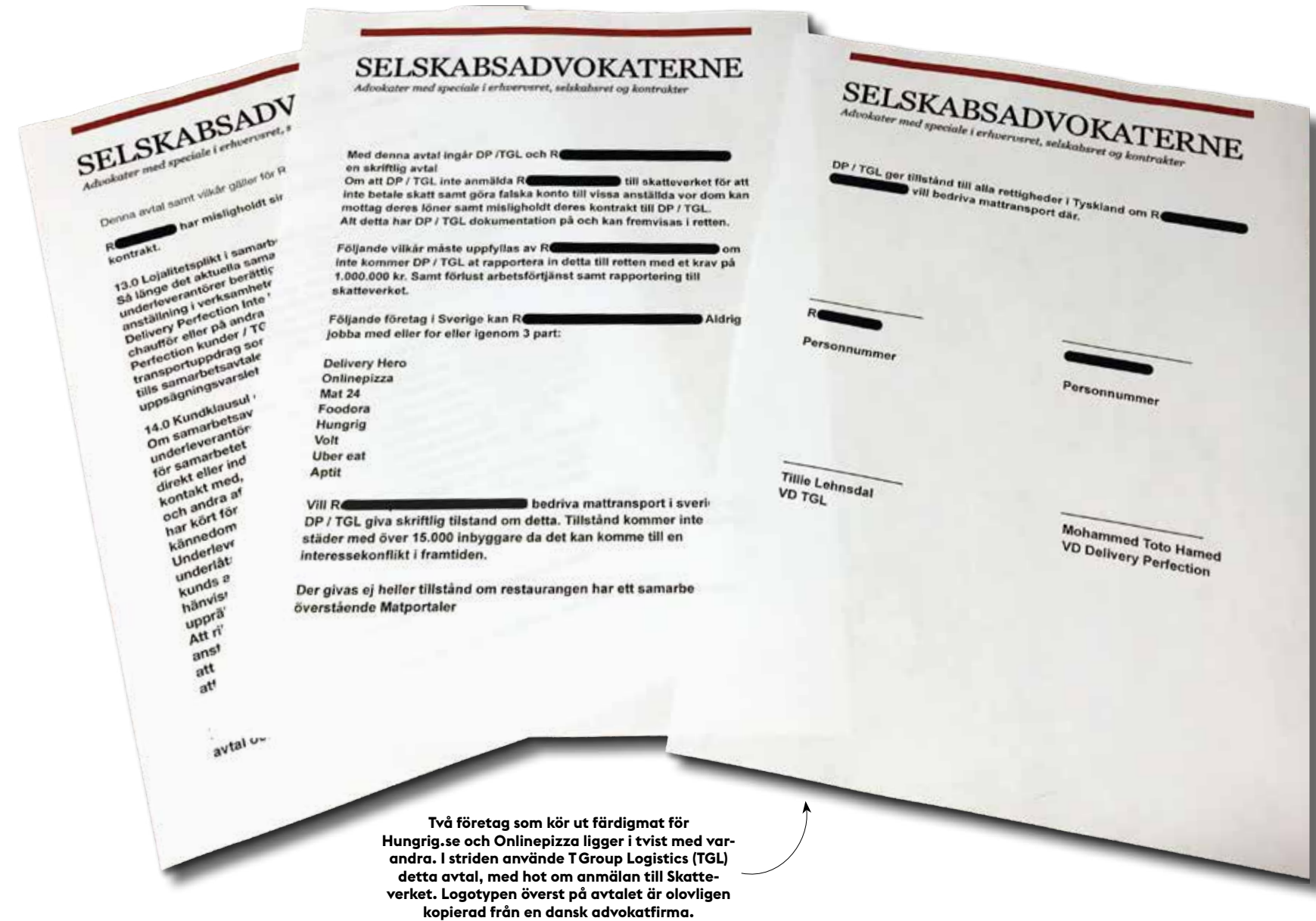
– Roger har tagit egna kunder bakom ryggen på oss. Han har inte levt upp till lojalitetsplikten i kontraktet som finns med oss.

Varför finns Selskabsadvokaternes logga på ert avtal? Den byrån har ju inget med avtalstexten att göra?

– Det blev fel. När vi insåg det skickade vi ett nytt avtal.

Hur då fel? Hur kan man av misstag råka kopiera loggan från en känd juristfirma och lägga in på ett dokument som används i en tvist?

– Det blev fel helt enkelt. Inget konstigt med det. Det konstiga är att Roger inte levt upp till kraven vi ställt på honom.



Hungrig.se är en av ett tiotal sajter där man kan beställa hämtmat från restauranger och snabbmatsställen. Buden kör på rakt ackord.

I avtalet lovar ni skriftligen att inte anmäla Roger till Skatteverket för skattefusk och "falsa konton" – om han skriver under. Är det seriöst att agera så?

– Det vill jag inte svara på.

I DAG HAR Roger startat ett nytt bolag och ska börja köra ut färdigmat för en annan beställningssajt.

T Group rekryterar samtidigt nya bud som ska köra för Hungrig.se och Onlinepizza i Umeå. Transportarbetaren har kommit över ett anställningsdokument från T Group. De anställda får ingen fast lön eller fast timlön. Bara 50 kronor per leverans. "Efter skatt". Då ingår semesterersättning.

Buden ska hålla med egen smartphone. Den som krockar med företagsbilen får självriskan dragen på lönen – om budet orsakat skadan.

Den som ertappas med att röka i bilen eller vid restaurangen eller slutkunden

sparkas med omedelbar verkan och riskerar böter på 5 000 kronor.

Om buden verkligen får 50 kronor per leverans, efter skatt, så måste Lehnssdal/Hamed betala omkring 95 kronor, brutto. När även arbetsgivaravgiften läggs på.

TRANSPORTARBETAREN HAR TAGIT del av underlag som visar hur mycket Roger, som underleverantör, fick betalt hösten 2018.

På en månad utförde Rogers anställda närmare 2 500 leveranser. För varje leverans betalade T Group/Delivery bara 50 kronor. Brutto. Den summan skulle räcka till lön, skatt, sociala avgifter, bilkostnader med mera. Det som blir kvar till nettolön blir högst 20–25 kronor.

Samtidigt krävde T Group/Delivery i samarbetsavtalet att Roger skulle betala medarbetarna "en lön som minst motsvarar en svensk avtalsenlig lön för den aktuella branschen". Han säger:

– Det var helt omöjligt att få ihop ekva-

tionen. Därför avbröt jag samarbetet.

Transportarbetaren har ställt upprepade mejlfrågor till Tillie Lehnssdal och Mohammad Hamed, för att få svar på hur Roger skulle få verksamheten att gå ihop, med den låga ersättningen.

Tidningen har också tagit del av kontraktet som ursprungligen skrevs mellan parterna. Där framgår att ersättningen ska vara 90 kronor per leverans, inte 50 kronor.

Varför sänktes ersättningen drastiskt? Inte heller den frågan har Transportarbetaren fått svar på.

Vi har också ställt frågor till Hungrig.se om lönerna som buden får och om de transportörer som företaget anlitat. Svaret kom per mejl:

"Vi vill gärna besvara dina frågor, men i skrivande stund arbetar vi med en omorganisation med våra underleverantörer och behöver för deras vägnar behålla sekretess."



Ester Blenda Nordström wallraffade innan Günther Wallraff ens var påtänkt.

På besök i verkligheten

Plötsligt händer det. Journalister och författare lämnar sin trygghet och väljer att leva i en annan verklighet än sin egen. När det görs bra, skapas de mest fantastiska berättelser.

Text **JOHN ANTONSSON**

VI SOM JOURNALISTER har ett roligt jobb. Om vi undrar hur någon har det på jobbet ringer vi och frågar hur det är. Får vi kanske hänga med en dag? Är det komplicerade förutsättningar låter vi arbetarna vara anonyma.

På så vis samlar vi ihop information för att ge ögonblicksbilder av hur livet ser ut för andra än oss själva. Det är det mest hederliga sättet.

Men ibland räcker inte det. Då finns ett annat sätt. Då tar man helt enkelt på sig en annan identitet och kliver ut i en annan verklighet för att leva, jobba, skita, röka och dricka där. Metoden kallas att wallraffa.

NÄR ESTER BLENDA NORDSTRÖM dog hade den tyska pojken Günther Wallraff just



En piga bland pigor finns i nyutgåva.

fyllt sex år. Blenda var en av dem som wallraffade innan den tyska journalisten ens vad född.

I Svenska Dagbladet skrev hon den artikelserie som sedan skulle bli boken En piga bland pigor (om du googlar lite finns den att läsa helt gratis, lagligt så klart).

Blenda gjorde som många obemedlade kvinnor måste göra år 1914. Hon svarade på en annons från en bonde som sökte tjänstefolk. Sedan satte hon sig på tåget och såg huvudstaden passera i revy när rälsen förde henne söderut, till en helt annan verklighet. Storbonden hämtade henne på stationen, med häst och vagn, så klart. Hon fick arbeta i sexton timmar om dagen och se hur gårdens minsta barn, en åtta månader gammal varelse, handmatades med färdigtuggade skorpor och kaffe till frukost. Hon fick se supandet, slitet och känna hur det känns att leva i de magraste av förhållanden. Sedan reste hon hem till Stockholm, sin medfödda ekonomiska trygghet, och skrev om det.

MEN OM BLENDA, med sitt fingerade namn och påhittade fästman, lurades lite grann tog Günther Wallraff det hela flera steg till. För att förstå verkligheten för det tyska samhällets mest utsatta kunde han skapa sig själv helt nya ansikten. Han kunde arbeta förklädd till afrikan eller turk. Allt för att få fram sin story. Berättelserna var dramatiska, han kunde visa vidrigt betående i samhällets alla lager och den förvandling han genomförde med smink och rekvisita var närmast sensationell. Han kunde visa allt från rasismen i det stora kristdemokratiska partiet till vedervärdiga förhållanden på Lidl's brödfabriker. Och än lever gubben, så vem vet kanske är det någon girig eller elak jävel som inom kort slår upp tidningen och säger: "Scheisse, jag har blivit wallraffad!"

GIFT MED EN före detta lagerarbetare som gjorde karriär i facket Teamsters visste Barbara Ehrenreich en hel del om den amerikanska arbetsmarknadens många ansikten. Men hon ångrade sig nästan genast när hon bestämt sig för att leva som en låglönearbetare, mitt i brinnande högkonjunktur under det sena 1990-talet. Hon klev in på en restaurang i turistorten Key West och fick jobb till dagen därpå. Balanserade brickor fyllda med hamburgare, läsk, kaffe och paj till de hungriga gästerna. Hon kåkade snart värktabletter som om de var C-vitaminer, lärde sig att inhalera kollegors cigarettök som om det var syre. Framför allt lärde hon sig att timlön och drinks inte räckte till det fattiga livets alla kostnader. Och då hade hon gett sig själv ett försprång genom startkapital och tillgång till bil.

Ett exempel. En kollega valde att stanna kvar på restaurangen när Ehrenreich gick vidare till ett bättre betalt servitrisjobb – restaurangen lät nämligen henne sova i bilen på den bevakade parkeringen. Då kunde hon unna sig att veva ner rutorna under Florida-sommarens heta nätter.

KULTUR

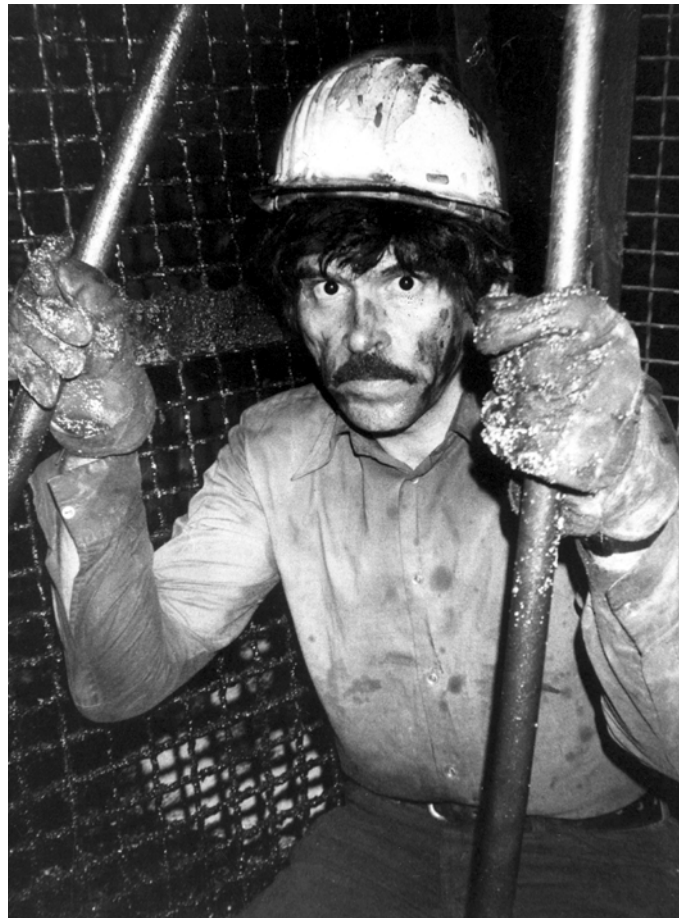


FOTO: TT

Günther Wallraff var en mästare på att ta nya identiteter. När han granskade en annan verklighet levde han i den 24 timmar om dygnet.

SKRIBENTEN JAMES BLOODFIELD gav sig härom året på en halvårslång resa genom England för att jobba på nolltimmarskontrakt. Resultatet blev förra årets uppmärksammade "Hired – Six Months Undercover in Low-Wage Britain.

Första anhalten: den gamla kolgruvastaden Rugley och Amazons lager. Bemanningsanställd. Han beskriver en arbetsplats där han måste springa för att hinna med. En vardag där tiden inte räcker till och en allt mer kvävande tillvaro med låga och osäkra inkomster. Inte minst eftersom det bemanningsföretag han jobbar för hela tiden strular med lönen.

Bloodworth är inte ett dugg rädd för att blanda iakttagelser med egna analyser av ett England där det blivit svårare att klara sig och jobba sig till en bättre framtid. De löner han beskriver är dåliga, men så länge oförutsedda utgifter inte kommer går det att klara sig. Det värsta är kontrollen. Inte minst på lagret där varje misstag belönades med en poäng, fem är full pott. Då får du lämna jobbet och söka lyckan på annat håll.

Bloodworth hann inte få sparken förrän en Amazon-chef kom med ett avtal om tystnadsplikt. Då drog han vidare till nästa stad och andra jobb. Bland annat som Uber-chaufför. Några han lär känna är briter. Men de allra flesta kommer från EU:s fattigaste delar. De som fötts i landet vill inte ta de allra värsta skitjobben, det ser han som ett tecken på framsteg.



Hired

... av James Bloodworth blev en snackis i Storbritannien förra året. Författaren wallraffar bland annat som Uber-chaufför och lagerarbetare för Amazon.

Propagandasidor stängs ner

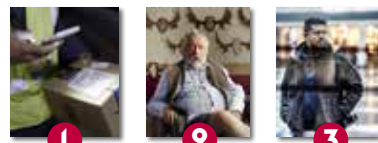


364 sidor och 75 konton har stängts av från Facebook efter att sociala medier-företaget konstaterat att det

handlar om rysk propaganda.

Sammanlagt nådde sidorna 790 000 människor. Dagens Nyheter skriver också att sidorna hade köpt annonser från Facebook till ett värde av ungefär 1,2 miljoner kronor.

JA



Dokumentärtips

Alla tre finns på SVT Play.

1 Amazon – Världens största butik
Än så länge har jätteföretaget inte gjort en full satsning på den svenska marknaden. Filmen visar en cynisk affärslogik, som pressar lön och arbetsmiljö hela vägen från tillverkning till transport ut till konsumenten.

Foto: Pumpnickel Films & Submarine

2 GW berättar – Göring i Sverige
En påminnelse om hur tidernas nästa största krigsförbrytare levde och verkade i Sverige under en tid. Intressant är att han en tid satt på mentalsjukhus i Stockholm.

Foto: Mark Vuori /SVT

3 36 dagar på gatan
Fotografen Christoffer Hjalmarsson lever med några av Stockholms hemlösa i 36 dagar. Det är en berättelse om svåra levnadsförhållanden, men också vacker vänskap.

Foto: Janne Danielsson /SVT



FOTO: FILMSTADEN

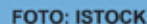
Taxifilm får premiär



Taxichauffören Marko är också en misslyckad manusförfattare. En dag blir minst sagt kaotisk då en pojke smyger sig in i bilen.

Den serbiska komedin *Taksi bluz* har premiär den 1 februari och kommer att visas på Filmstadens (före detta SF) biografer.

JA



◎Bulls

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Mona

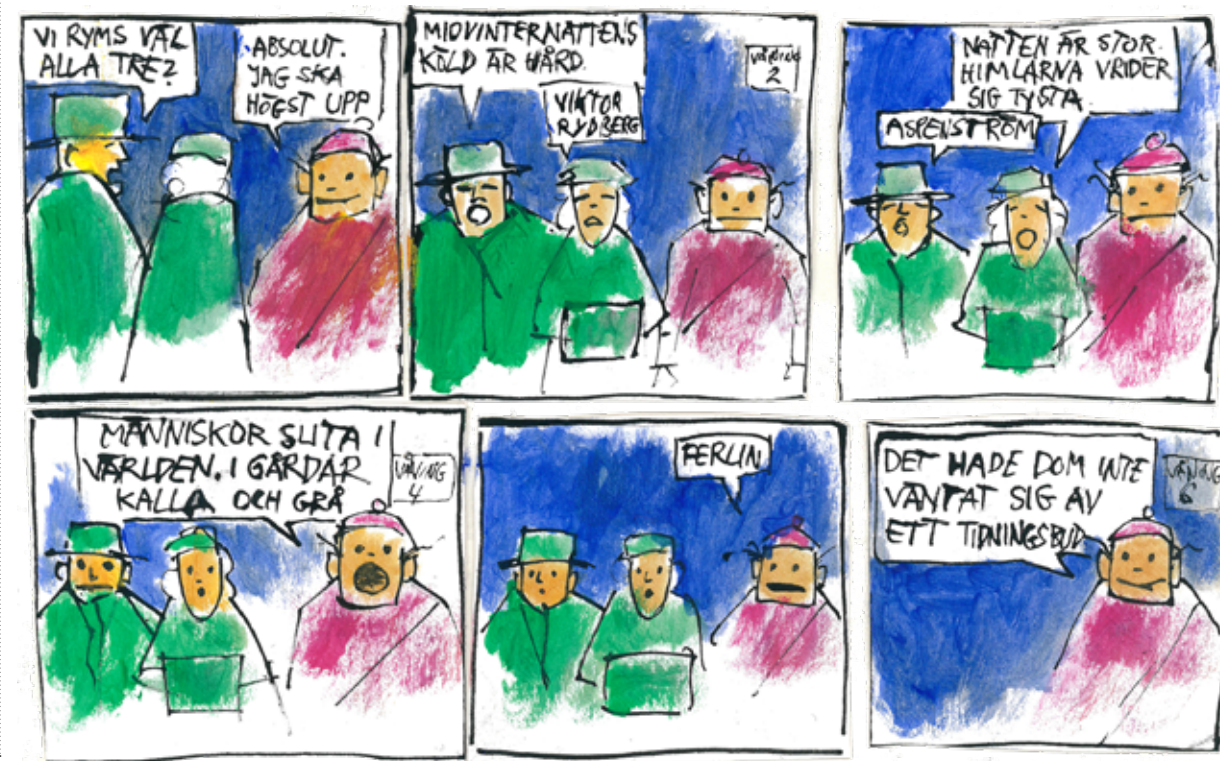
Mujo

JM

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. eller Fråga facket, Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm.

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet **Kristoffer Nilsson**.



Högt pris för en röd-grön regering

Det är bra att Sverige nu har en regering och det är bra att statsministern heter Stefan Löfven. Det som inte är bra är att priset för den överens-

kommelse som har slutits mellan S, C, L och MP riskerar att bli alldeles för högt. Den totala högersväng av politiken som har målats upp kan komma att drabba våra medlemmar och andra arbetare hårt, men även svensk arbetarrörelse. Den innefattar bland annat beslut om marknadshyror vid nyproduktion och en uppläckning av arbetsrätten.

Socialdemokraterna har sannolikt gjort vad de har bedömt vara nödvändigt i ett mycket svårt läge, och jag är fullt medveten om att i en förhandling får man aldrig allting. Men att så totalt sälja ut det som är kärnan i vår rörelse, tryggheten för vanligt folk på arbetsmarknaden, är att inte bara gå ett steg för långt. Det är att kliva snett, vricka foten och ramlar ner i diket.

Därför litar jag på Vänsterpartiets mistroendelöfte som innebär att de kommer att göra allt för att arbetsrätten ska värnas. Transport kommer alltid att stå upp för våra medlemmar och deras villkor. Vi kommer att fortsätta att ha en dialog med de partier som delar de värderingarna.

Med detta sagt är jag samtidigt lättad över att Sverige slipper en blåbrun regering som hade varit direkt förödande för vanliga arbetare. Men det kommer att bli en orolig tid för fackföreningsrörelsen framöver, och därmed för socialdemokratien. Inte heller vi är någon dörrmatta.

NÅGRA ANDRA SOM verkar ha kört i diket fullständigt är Arbetsmiljöverket. De senaste veckorna har det varit stort fokus på arbetsmiljöfrågor. Med rätta.

Bara i år har tre personer dött på jobbet. I skrivande stund har vi en bärgare från Dalarna som ligger med livshotande skador på Akademiska sjukhuset och en väktare i Ystad som slagits ner och misshandlats i samband med ett värde-transportrån.

Frågan är hur mycket pengar det är rimligt att tjäna genom att utsätta andra människor för livsfara. Går det ens att värdera? Svaret borde vara nej, men vi vet naturligtvis att det görs den typen av avvägningar överallt i samhället.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande

”

Att så totalt sälja ut det som är kärnan i vår rörelse, tryggheten för vanligt folk på arbetsmarknaden, är att inte bara gå ett steg för långt. Det är att kliva snett, vricka foten och ramlar ner i diket.

Men när det gäller att tillåta ensamarbete för väktare vid värde-transporter handlar det bara om kortsiktig girighet och cyniskt utnyttjande av människor. Transport har drivit på för dubbelbemanning ända sedan arbetsgivarna fick Arbetsmiljöverket att ändra sig i frågan 2018.

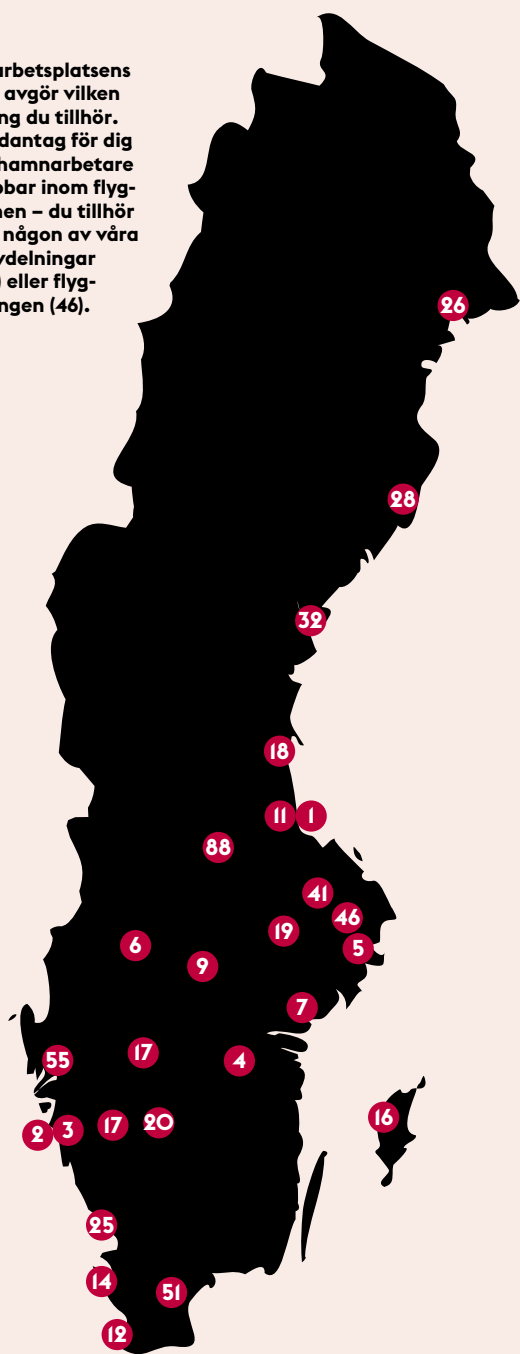
LIKA FÖRFÄRADE VAR vi när Arbetsmiljöverket plötsligt slopade kraven på TMA-bilar. Vi har hela tiden varnat för att det kan bli ett konkurrensmedel då det finns pengar att spara på att inte kalla in TMA-fordon. Dessutom verkar det vara en vanlig missuppfattning att den anställda ska ta över riskbedömningen från arbetsgivaren (det kan vi ju dessutom lista ut hur bra det blir om man luckrar upp las).

Det gör mig så outhärligt förbannad att det ska behöva vara så här! Samtidigt blir jag stärkt i att vi lagt väldigt mycket resurser på arbetsmiljöarbete och att vi kommer att vara högljudda och kanske inte alltid så enkla att ha och göra med för Arbetsmiljöverket framöver, eller för arbetsgivarna.

Våra medlemmars trygghet och villkor kommer först. Alltid. Allt annat är orimligt.



Det är arbetsplatsens ort som avgör vilken avdelning du tillhör. Med undantag för dig som är hamnarbetare eller jobbar inom flygbranschen – du tillhör i stället någon av våra hamnavdelningar (1 och 2) eller flygavdelningen (46).



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

Läs mer på förbundets hemsida, www.transport.se.

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
| 1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn). | 11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11. | 25 Halmstad, avdelning 25. |
| 2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn). | 12 Malmö, avdelning 12. | 26 Norrbotten, avdelning 26. |
| 3 Göteborg, avdelning 3. | 14 Helsingborg, avdelning 14. | 28 Umeå, avdelning 28. |
| 4 Östergötland, avdelning 4. | 16 Gotland, avdelning 16. | 32 Mellersta Norrland, avdelning 32. |
| 5 Stockholm, avdelning 5. | 17 Skövde-Borås, avdelning 17. | 41 Uppland, avdelning 41. |
| 6 Värmland, avdelning 6. | 18 Hälsingland, avdelning 18. | 46 Märra, avdelning 46 (flyg). |
| 7 Södermanland, avdelning 7. | 19 Norra Mälardalen, avdelning 19. | 51 Sydöstra Sverige, avdelning 51. |
| 9 Örebro, avdelning 9. | 20 Norra Småland, avdelning 20. | 55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55. |
| | | 88 Dalarna, avdelning 88. |

Material till nästa nummer lämnas senast den 12 februari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelser till sektionmöten Mötena kommer att hållas på avdelningskontoret på Fjärde Långgatan 48, våning 8. Samtliga sektioner har val till representantskapet och sektionsstyrelsen, liksom nominering till kassör, avdelningsstyrelse, RSO och övriga avdelningsuppdrag.

► Tidningsbudssektionen: Onsdagen den 20 februari kl 17. Sektionen bjuder på smörgåstårter från 16.30. På dagordningen: Val av ordförande och sekreterare.

► Miljösektionen: Fredagen den 22 februari kl 17.30.

► Terminal och bemanningssektionen: Måndagen den 18 februari kl 18. Sektionen bjuder på fika från 17.30.

► Petroleumsektionen: Onsdagen den 20 februari kl 18, med fika. Nominering och val till sektionsordförande samt representantskapet.

► Åkerisektionen: Lördagen den 16 februari kl 11, med fika. På dagordningen: Nominering till ersättare till styrelse och repet och val av desamma.

► Väktarsektionen: Tisdagen den 19 februari kl 18, med fika från 17.30. På dagordningen: Nominering av ersättare till repet och val av desamma.

► Taxisektionen har sitt möte måndagen den 11 februari kl 18.15 med fika från 17.30. På dagordningen: Nominering till rep och styrelse samt val av desamma.

Representantskapet har sitt årsammanträde lördagen den 23 mars kl 9.30. Vi kommer att vara på gamla Novotel, som numera heter Hotel Waterfront. Adressen är Klippan i Göteborg. På dagordningen: Val av kassör, avdelningsstyrelse och övriga avdelningsuppdrag, samt beslut om avdelningens val och arbetsordning.

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 5 februari kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöten i sektionerna ► Sektion 1: Onsdagen den 6 februari kl 18 på Stjärnkroen, Östgotaporten (Gamla idrotts-parken). Vi bjuder på mat och kaffe. Anmäl dig till Joakim Carlsson (ordförande i sektion-

Semester i svenska fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i **Lofsdalen**! Stugan är helt renoverad invändigt. Den har åtta bäddar och är fullt utrustad. För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på OIO-4803108.



AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vintervecka i vår fina stuga i underbara **Idrefjäll**. Här åker du utför i alla fyra väderstreck. Stugan har absolut bästa läge i Centrumbyn bredvid Västbacken. Mer info finns på vår webbsida! Ring avdelningen på OIO-4803002 för bokning.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åtta bäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns. Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget, där det finns affärer, restauranger och skiduthyrning. Anmäl ditt intresse på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se. För mer info, se www.transport.se.



en) på O70-6322067 eller joakim.carlsson@transport.se. Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen!

► Sektion 3: Tisdagen den 5 februari kl 18 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på smörgåstårter. Anmäl dig senast måndagen den 4 februari.

► Sektion 5: Måndagen den 11 februari kl 18 på ABF Östergötland, Kyrkogatan 6 i Motala. Vi bjuder på förtäring. Vid frågor ring ordföranden Laila Törngren på O706-249487. Välkomna, hälsar styrelsen i sektion 5!

► Sektion 6: Lördagen den 2 februari kl 13 (observera: ändrat datum) på Restaurang Kharna i Vimmerby.

► Sektion 7: Lördagen den 16 februari kl 14 i Bastun, Lysingsbadet. Fika kl 15.30. Bastu kl 16-18.45. Mat kl 19. Slut cirka 22. Anmäl dig senast den 11 februari till Anneli Karlsson, O73-7626137 eller anneli.hulohamn@hotmail.com.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Under vecka 8 och 9 håller sektionerna sina årsmöten. Info om exakt tid och plats kommer på både hemsidan och vår Facebooksida när det närmar sig. Ni som är medlemmar får gärna komma dit för att höra vad som är aktuellt i er sektion.

MEDLEM

lokaler. Fika kommer att finnas.

Representantskapets årsmöte hålls den 16 mars kl 11-15. Fika finns från 10.30. Plats: Kyrkans lokaler, Adolf Mörnars plan 4 (bakom parkhallen). På dagordningen står val av avdelningssekreterare, ungdomsansvarig, regionalt skyddsombud, tre ledamöter till avdelningsstyrelsen, två suppleanter, fem personer till valberedning, fem suppleanter, verksamhetsberättelse och ansvarsfrihet.

Bra att veta inför årsmötet är att det är det nyvalda representantskapet från sektionernas årsmöte som kallas.

Nästa Startpunktsstillfälle är den 6 februari och 2 april. Vid intresse, kontakta studieorganisationsör Daniel Karlsson på OIO-4803009 eller studier.9@transport.se.

Pensionärssektionen vill tacka för året som varit och hälsa sina medlemmar en god fortsättning på året!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Sektionernas årsmöte

► Sektion 1 & 5: Torsdagen den 7 februari kl 18-20. Plats: Sättrahöjden 16 i Gävle. Vi bjuder på fika från kl 17.30.

Det är viktigt för demokratin att du kommer på medlemsmötet.

AVDELNING 12 MALMÖ

Årsmöten i sektionerna

Samtliga möten hålls i avdelning 12:s lokal på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32). På dagordningen: Val av sektionsuppdrag, bland annat ordförande, samt nominering till avdelningsuppdrag som kassör, sekreterare och studieorganisatör.

► Tisdagen den 12 februari kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud). Styrelsen träffas kl 17.30. Smörgåstårter serveras under kvällen. Välkomna, hälsar Maths Nilsson (O70-4808974).

► Lördagen den 16 februari kl 10 kallas medlemmar i sektion 20 (åkeri). Styrelsen träffas kl 9.30. Efter mötet serveras enklare förtäring. Välkommen, hälsar ordföranden Henrik Holmgren (O70-9526469).

► Onsdagen den 20 februari kl 16.30 kallas medlemmar i sektion 30 (miljö). Smörgåstårter serveras under kvällen, så ordföranden Zoltan Cikos är tacksam om du meddelar

honon att du kommer på O70-8185229. Välkomna!

► Onsdagen den 27 februari kl 18 kallas medlemmar i sektion 55 (taxi och buss). Styrelsen träffas kl 17.30. Förtäring serveras under kvällen. Välkomna, hälsar Leif Hansson (O73-5775133).

Securitas arbetsplatsklubb

Den 25 februari kl 19 har vi årsmöte på Securitashuset i Malmö. Det kommer hållas nomineringar och val till fackliga uppdrag i klubben. Vi kommer även att nominera till andra fackliga uppdrag, som skyddsombud. Välkomna, hälsar klubbordförande Oscar Nilsson!



SECURITAS I MALMÖ

Betalar du för mycket? Har du dålig koll på dina försäkringar eller dålig koll vad som gäller vid sjukskrivning eller föräldraledighet?

Vi har fixat så att en rådgivare från Folksam kommer och har personlig rådgivning med oss kollektivare följande datum: 6/2 (kl 9-15), 13/2 (kl 14-18), 20/2 (kl 9-12) och 27/2 (kl 14-18).

Vill du boka in en timme någon av dagarna? Tveka inte att höra av dig till:

► Mirja: O70-271635 eller mirja.nilsson@securitas.se.
► Philip: OIO-4702227 eller philip.kretz.linden@securitas.se.

Transportsossen

Onsdagen den 13 februari kl 18 kallar Transports S-förening till årsmöte i avdelningens lokal på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32). Styrelsen träffas kl 17.30. Förtäring serveras under kvällen. Välkomna, hälsar Henrik Dagshem (O70-5379579).

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Årsmöte i sektionerna

Härmed kallas du till din sektions årsmöte. Där sker val till funktioner i sektionerna.

"Nomineringar till (sektions) ordförande, (sektions)sekreterare, sektionsstyrelse och representantskapsledamöter sker på ordinarie möte före årsmötet. Av denna nominering är årsmötet bundet."

Stadgarna § 23 mom 15

... samt nomineringar till funktioner i avdelningsstyrelsen som är:

Avdelningsordförande, ett år. Kassör, två år. Regionalt skyddsombud.

Styrelseledamot I från sektion 7, två år. **Styrelseledamot 2** från sektion 5, två år. **Styrelseledamot 4** från sektion 3, två år.

Suppleant för ledamot I från sektion 7, två år. **Suppleant för ledamot 2** från sektion 5, två år. **Suppleant för ledamot 3** från sektion I, ett år. **Suppleant för ledamot 4** från sektion 3, två år.

Ungdomsansvarig, ett år. **Ledamot 2 ungdomskommitté**, ett år. **Ledamot 3 ungdomskommitté**, två år.

Revisor I, två år. **Suppleant för revisor** I, två år.

En ordinarie och en personlig ersättare, från varje sektion, till valberedningen. **Valberedningens ordförande** väljs av avdelningsstyrelsen.

► Sektion 3: Lördagen den 2 februari kl IO i Folkets hus, Ängelholm.

► Sektion 4: Lördagen den 16 februari kl. IO på avdelningens expedition i Helsingborg.

► Sektion 5: Söndagen den 9 februari kl. IO på avdelningens expedition i Helsingborg.

► Sektion 7: Lördagen den 9 februari kl. IO, Bygdegården i Grämanstorp.

Frukost serveras 30 minuter innan mötena.

Om du inte vill kvarstå som vald så meddela din sektionsordförande minst en vecka före mötet. Glöm inte att de nominerade måste vara tillfrågade.

(Vilken sektion du tillhör informerade vi dig om i brevet som skickades ut vid årsskiftet.)

AVDELNING 16 GOTLAND

Avdelningens årsmöte kommer att hållas den 19 mars kl 18 i Arbetarrörelsens hus. Gäst från förbundskontoret är inbjuden. Inbjudan till medlemmar kommer med post.

Utbildningar våren 2019

► Medlem i facket (tvärfackligt): Den 26–28 februari, hel-dagar. Målgrupp: medlem i LO fackförbund. Ersättning utgår. Kontakta avdelningen snarast för mer information.

► Introduktionsutbildning: Den 7 maj. Målgrupp: den som ännu inte är medlem, eller har blivit medlem under det senaste året. Ersättning utgår. Kontakta avdelningen.

Nyheter på avdelningen Patrik Gardelin går in som RSO på 50 procent från den 1 februari. Till en början blir det en provanställning under sex månader. Syftet är att understödja nuvarande ombudsman/RSO Thomas Gahnström.

Fler stugor/lägenheter att hyra

AVDELNING 28 I NORR

Välkommen att hyra en fullt utrustad lägenhet för upp till sex personer i vackra **Hemavan!** Lägenheten har ski-in/ski-out-läge och är placerad cirka 200 meter från den nya liften **Hemavan Gondol**. *Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren. Information om regler och bokning finner du längst ner på avdelningens hemsida.*



AVDELNING 88 DALARNA

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga med sju bäddar, bastu och vedkamin i **Sälen/Tandådalen**. Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se, under avdelning 88. Intresse anmäler du på OIO-4803088. *Obs! Under sommarsäsongen 2019 (den 2 juni till 1 september) kommer stugan att vara stängd på grund av ombyggnationer.*



Kontakt med avdelningen
Ring OIO-4803016 eller mejla transport.l6@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE/BORÅS

Repskapets årsmöte Du som är vald (representantskapsledamot) att representera din sektions medlemmar kallas till representantskapets årssammanträde lördagen den 23 mars kl II. Plats: Arbetarrörelsens hus i Borås. Kontakta övriga repskapsledamöter för samäkning. Kallelse kommer via mejl, cirka två veckor före mötet.

Startpunkten, en introduktion till din fackförening. En utbildningsdag/introduktion för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar. Både medlemmar och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna. (Den här utbildningen borde alla delta i.)

► 26 februari kl 8.30–16.30 på Transport i Borås.

► 28 februari kl 8.30–16.30 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisations Ulf Stigsson på ulf.stigsson@transport.se eller OIO-4803641.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Som vanligt uppmannar vi er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret hör av er innan så det finns någon på plats.

Vi på avdelningen

► Ordförande Jan-Ivan: OIO-4803343, jan.ivan.persson@transport.se

► Ombudsman Christina: OIO-4803340, christina.mattisson@transport.se

► Ombudsman Magnus Dawest: OIO-4803246, magnus.dawest@transport.se

► RSO Johnny: OIO-4803341, johnny.wiklund@transport.se

neringsmötena öppnar 18 på samtliga orter.

► Halmstad, sektion I: Måndagen den 25 februari kl 18.30 i IF Metalls hus på Vallås.

► Ljungby, sektion 6: Tisdagen den 26 februari kl 18.30 i ABFs lokaler i Ljungby.

► Varberg, sektion 2: Onsdagen den 27 februari kl 18.30 i Folkets hus i Varberg.

► Falkenberg, sektion 3: Tisdagen den 5 mars kl 18.30 i Folkets hus i Falkenberg.

► Gislaved, sektion 5: Onsdagen den 6 mars kl 18.30 i Torghuset, Smålandsstenar.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Avdelningens sektioner På nästa medlemsmöte kommer vi att lyfta diskussionen om hur vår avdelning är uppdelad och hur sektionerna ser ut. Vad tycker du om din sektion och hur skulde du vilja att den ser ut?

Vecka 8 har vi möte i samtliga sektioner och alla startar kl 18.

► Måndagen den 18 februari: I Luleå, på avdelningskontoret och i Gällivare, på ABF-LO, Hantverkargatan 26.

► Tisdagen den 19 februari: Älvsbyn, på ABF Storgatan 25, och i Kiruna, ABF på Mangigatan 25.

► Onsdagen den 20 februari: Piteå, på Framnäs Folkhögskola, och i Pajala Folkets hus, Industrivägen 3.

► Torsdagen den 21 februari: Överkalix, på Folkets hus, Bulansgatan, och i Haparanda, ABF Gallerian.

Välkomna! Ur dagordningen: Nominering till bland annat avdelningsordförande, sekreterare, studieorganisations och till olika uppdrag i LO.

Startpunkten Vill du gå en endagsutbildning om grunderna i vad Transport är, vad du får för din medlemsavgift och vilka rättigheter och skyldigheter du har i arbetslivet? Hör av dig till avdelningen på transport.26@transport.se eller OIO-4803026.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

► Frukostträff i Robertsfors den 22 februari kl 7.30–9.30. För mer information och tider, besök avdelning 28 på transport.se.

NÅGOT ATT LYSSNA PÅ?

Du vet väl att du som medlem kan låna ljudböcker på avdelningens arbetsplatsbibliotek? Vi har drygt 500 titlar i olika kategorier. Välkommen in!

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma till din arbetsplats

och hälsa på? Eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till Sandra, OIO-4803435 eller Sandra.jakobsson@transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

► 3 februari har sektion 31 i Östersund årsmöte kl 18 på avdelningskontoret.

► 9 februari har sektion 12 i Sundsvall årsmöte kl 16 på avdelningskontoret. Efter mötet går vi ut och äter tillsammans. Anmälan för middagen görs senast den 4 februari.

► 9 februari har sektion 13, åkeri i Sundsvall årsmöte kl 16 på avdelningskontoret. Efter mötet går vi ut och äter tillsammans med sektion 12. Anmälan för middagen görs senast den 4 februari.

► IO februari har sektion 32 i Sveg årsmöte kl 18 på Grips åkeri.

► 14 februari har sektion 22 i Härnösand årsmöte kl 18 i ABF:s lokaler.

► 16 februari har sektion 21 i Örnsköldsvik årsmöte kl 16 på Stema bowling.

På samtliga årsmöten kommer det att väljas till sektionsuppdrag samt nomineras till avdelningsuppdrag såsom kassör, avdelningsordförande, studieorganisations och revisorer.

Vikarierande ombudsman Vi vill passa på att hälsa Christer Bengtsson välkommen. Han ska vikariera för Johanna Bergsten, som är föräldraledig.

AVDELNING 41 UPPLAND

Sektionsmöten

► Södra sektionens medlemsmöte: Tisdag 5 februari kl 18.30. ABF Märsta, Västra bangatan 31. På dagordningen bland annat val av representanter till representantskapet.

► Södra sektionens årsmöte: Tisdag 12 februari kl 18.30. ABF Märsta, Västra bangatan 31. På dagordningen bland annat val av representantskapsledamöter, val av sektionsstyrelse och nomineringar till avdelningsuppdrag.

► 16 februari kl IO håller sektion I (Nordöstra Skåne) sitt årsmöte i avdelningens lokaler på Karpalundsvägen 39 A i Kristianstad. Vi bjuder på lättare förtäring. Varmt välkomna önskar sektion 2 genom Marcus Svensson.

► 17 februari kl IO håller sektion 4 (Kalmar län) sitt årsmöte på ABF, Storgatan 29 i Nybro (översta våningen). Vi bjuder på en bit mat efter mötet. Glöm inte att meddela ditt deltagande på OIO-4803051 eller transport.51@transport.se. Varmt välkomna önskar sektion 4 genom Stefan Liljehorn.

► 17 februari kl IO håller sektion 4 (Kalmar län) sitt årsmöte på ABF, Storgatan 29 i Nybro (översta våningen). Vi bjuder på en bit mat efter mötet. Glöm inte att meddela ditt deltagande på OIO-4803051 eller transport.51@transport.se. Varmt välkomna önskar sektion 4 genom Stefan Liljehorn.

År du önskar på vilken sektion du tillhör är du välkommen att kontakta Cecilia Gunnvall, på OIO-4803051, så kan hon hjälpa dig.

Startpunkten Lördag den 9 februari kl IO–15. Avdelningens

lokaler, Stallängsgatan 17A Uppsala. För medlemmar och ickemedlemmar, en introduktion till facket och Transport. Vi bjuder på lunch. Anmälan till Ludwig Eriksson på ludwig.eriksson@transport.se.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Nu är det dags för klubbarnas årssammanträden. Dessa ska hållas senast den 28 februari.

Vi ser gärna att ni bjuder in en avdelningsrepresentant till dessa sammanträden.

Vi hoppas att arbetsplatser som inte har klubb även har möten, då detta är ett bra tillfälle att påbörja verksamhetsplaneringen för våren.

Avdelningens årssammanträde äger rum den 20 mars.

Alla våra kontaktuppgifter hittar ni på www.transport.se/flyg.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Eventuellt kommer vi behöva en vikarie till vår verksamhetsassistent på kontoret i Kristianstad längre fram i vår/sommar. Tror du att tjänsten vore något för dig? Håll utkik på vår hemsida. Där kommer mer information under våren.

Vi vill påminna om sektionernas årsmöten under februari: På dessa möten genomförs val till sektionsstyrelserna och nomineringar till avdelningsstyrelsen och regionala skyddsombud. Vi hoppas att så många medlemmar som möjligt kommer och använder sin rösträtt.

► 3 februari kl IO håller sektion 3 (Kronoberg) sitt årsmöte i ABF:s lokaler, Arabygatan 80 i Växjö. Vi bjuder på lättare förtäring. Varmt välkomna önskar sektion 3 genom Tommy Sahlberg.

► IO februari kl II håller sektion 2 (Blekinge) sitt årsmöte på ABF, Kungsgatan 2 i Ronneby. Vi bjuder på lättare förtäring. Varmt välkomna önskar sektion 2 genom Marcus Svensson.

► 16 februari kl IO håller sektion I (Nordöstra Skåne) sitt årsmöte i avdelningens lokaler på Karpalundsvägen 39 A i Kristianstad. Vi bjuder på lättare förtäring. Varmt välkomna önskar sektion 2 genom Johan Holgersson.

► 17 februari kl IO håller sektion 4 (Kalmar län) sitt årsmöte på ABF, Storgatan 29 i Nybro (översta våningen). Vi bjuder på en bit mat efter mötet. Glöm inte att meddela ditt deltagande på OIO-4803051 eller transport.51@transport.se. Varmt välkomna önskar sektion 4 genom Stefan Liljehorn.

År du önskar på vilken sektion du tillhör är du välkommen att kontakta Cecilia Gunnvall, på OIO-4803051, så kan hon hjälpa dig.



Mats Andersson är ledamot i klubbstyrelsen på Avarn i Gävle. Lotta Hassel är klubbordförande och Julia Lundqvist sekreterare. Emma Olson, ledamot, jobbade som ordningsvakt under intervjun och kunde bara komma loss för fotografering.

Månadens klubb

”Facket är inte någon annan”

– Just nu njuter vi nästan. Klubben startades ursprungligen för att vi hade jobbiga chefer. Nu har vi fått en bra platschef. En som faktiskt vill ha dialog och inte bara ser facket som en stoppkloss.

Text och foto Jan Lindkvist

LOTTA HASSEL LER bakom glasögonen. Hon är ordförande i Transportklubben på bevakningsföretaget Avarn i Gävle.

Lotta och Mats Andersson har varit med sedan klubben startades för elva, tolv år sedan. Båda ingår i klubbstyrelsen, tillsammans Julia Lundqvist och Emma Olson.

Vilken är den viktigaste frågan som klubben drivit genom åren?

– Arbetsmiljön, säger Mats Andersson och de andra nickar.

För några år sedan var skyddsvästar i fokus. I dag gäller diskussionerna saker som knivskyddshandskar och kroppsburna kameror.

Bakgrunden är förstås att jobbet som väktare och ordningsvakt blivit tuffare. Både Mats och Lotta jobbar ibland som biljettkontrollanter i kollektivtrafiken.

Mats visar ett filmklipp när en grupp kontrollanter

tryggheten i själva anställningen. I hela branschen är det vanligt med ”behovare”, som får rycka in på mer eller mindre lösa boliner.

– Vi har drivit behovsfrågan i alla år och det har blivit bättre, säger Mats Andersson. Men fortfarande är omkring en tredjedel av personalen hos oss behovare.

I KLUBBEN FINNS också en förståelse för Avarns situation. Marginalerna i branschen är små och bolagens tjänster upphandlas nästan alltid till lägsta pris.

– En tappad kund bety-



Klubbordförande Lotta Hassel har brått i väg. Förutom väktarbjobb och barn pluggar hon personalvetenskap på högskolan i Gävle. Som en del i skolarbetet gjorde hon en studie av Avarns arbetsmiljöarbete.

der ofta varsel om uppsägningar. Jag har själv blivit varslad flera gånger, säger Lotta Hassel.

Villkoren gör att förutsättningarna för det fackliga arbetet skiljer sig en del, jämfört med många andra yrkesgrupper. Det mesta av jobbet i Avarnklubben utförs på ledig, obetald tid. Ett konkret mål för klubbstyrelsen är att öka medlemsantalet. På Avarn finns ett 30-tal kollektivare och alla är inte med i facket. Ännu.

Julia Lundqvist säger:

– Många unga tror att facket är ”någon annan”, och vet inte vad vi gör. Vi jobbar på att ändra den bilden. Tyvärr får dagens elever nästan ingen information från skolan om fackets roll på arbetsmarknaden.

Vad är det bästa med väktarjobbet?

– Kollegorna! säger Julia.

AVARNKLUBBEN GÄVLE

Klubben startades för elva, tolv år sedan. Just nu består styrelsen av fyra personer. Två klev nyligen av, efter att ha fått andra jobb.



Månadens medlem

Mångsysslare ställer ut

Väktaren Sonja Chyle Kauko hittade tillbaka till måleriet på en kurs. I januari var hon med på sin första utställning – Runö Vintersalong.

Text och foto John Antonsson

Vinter i Åkersberga. Snö på marken och utställning i det stora rummet bortanför reception, bar och matsal.

Sonja Chyle Kauko är lite tidig. Middag om en stund, sedan hennes livs första vernissage som utställare.

HEMMA I JÄRNA har hon en röd handmålade allmogekista. Ibland tittar hon på den och bli påmind, den liksom ropar på henne. I den ligger färger; olja, vatten, akryl. Penslar. Papper.

Väktaren Sonja Chyle Kauko jobbar i reception i Södertälje, för Securitas. Hon sitter i Transportavdelningens verkställe utskott, i sektionen, i klubben. Skyddsombud. Sedan är hon sossepolitiker ute i Järna också.

– Jag vill göra allt men det går inte, jag ska försöka trappa ner från vissa uppdrag.

Sonja Chyle Kauko växte upp i Järna söder om Södertälje, just bredvid Saltå kvarn, omgiven av antroposofer, ja till och med föräldrarna var antroposofer. Skolan var en Waldorfskola.

– Vi höll på mycket med konst på skolan och min pappa målade och tecknade, så på ett sätt har jag kommit tillbaka till

det jag gjorde.

Det var i återhämtningen efter en utmattningsdepression 2009 som Sonja Chyle Kauko gick en mindfulness-kurs på en antroposofisk klinik. Kursdelarna fick en uppgift som gick ut på att måla. Tre färger som illustrerar ljus som släpps in i ett klot.

– Jag försökte blanda för att hitta rätt nyanser.

RUNÖ VINTERSALONG är en årlig utställning med konst skapad av LO-medlemmar. Sonja Chyle Kauko skickade in tre tavlor och fick ställa ut en av dem.

– Egentligen gillade jag en annan jag skickade in bättre.

– Jag har en kollega som har ställt ut flera gånger, Annelie Gomer, det är hon som uppmanade mig att söka in.

Utställningen ger mersmak. Sonja Chyle Kauko ska försöka måla mer. Hon har ingen ateljé eller så, men det borde finnas plats i vardagsrummet.

SEN VILL HON skriva böcker också.

– Jag var med i Transportarbetarens noveltävling för två år sedan, och kom trea.

– Jag har flera idéer till böcker. En ska handla om en torparflicka i Sorunda. Den andra idén handlar om mina erfarenheter om att komma ur en depression för att hjälpa andra, en lättläst bok med handfasta råd.

SONJA CHYLE KAUKO

Familj: Man. Två barn som har flyttat ut och ett som fortfarande bor hemma.

Jobb: Väktare för Securitas.

Bor: Järna, söder om Södertälje.

Om fackliga studier: Jag tycker att så många medlemmar som möjligt ska gå en kurs. Det är jätteroligt och man lär sig mycket.

Runö vintersalong. Pågår fram till den 22 februari.



Sonja visar en annan tavla hon målat.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 57 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–18.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuver-avdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

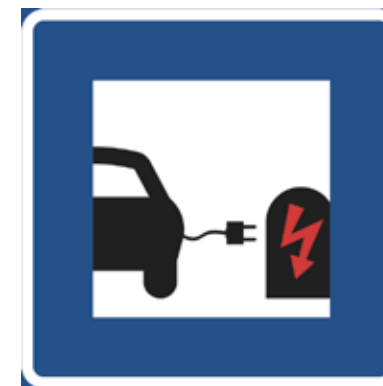
Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefotid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

Du hittar fler kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på hemsidorna transport.se och transportsakassa.se

Fossilfritt eller inte – vi står inför ett teknologiskt vägskäl

”Det finns ingen tillgänglig teknik för att lösa transportproblemet bränslemässigt. Det finns heller inga förutsättningar för en kostsam elutbyggnad för fordon utan kärnkraft.”



Varken etanol, biogas eller eldrift räcker till för att ersätta oljan totalt sett, hävdar Örjan Torpe i sitt debattinlägg.

Alla pratar om att vi måste ställa om samhället till en mer fossilfri värld. Men inte hur.

Fossila koldioxidutsläpp ingår inte i naturens kolcykel och stora mängder av fossila utsläpp hinner naturen inte med att ta hand om. Därför ökar koldioxiden i atmosfären.

Energi, framför allt tillgången till energi, är grunden för vårt samhällsbygge. Vi har gått från ved till träkol, till stenkolk/koks och till olja/gas. Oljan har ett högt energivärde, med olja har vi kunnat driva våra fordon och värma våra hus utan att behöva hugga ned all skog som bränsle. Dessutom har vi sluppit mycket koleldning.

Bensin och diesel har ett energivärde på 10 kWh per liter, man kan alltså med en liter bensin driva tio spisplattor på 1 000 watt i en timme. En liter diesel/bensin väger 750 gram. Bensin och diesel har vad man på fackspråk kallar för en hög energidensitet. Sverige importerar ungefär 100 000 fat bensin/diesel per dag, eller 16 miljoner liter. Vad ska man då ersätta dessa lagringsbara, energirika och transportvänliga bränslen med?

Etanol

Etanol framställs i huvudsak av energirika grödor som majs och sockerrör. Produktionskostnaden är mycket högre än för oljan. Det beror dels på att det går åt energi att framställa etanol, dels på att man är beroende av skörderesultaten. Etanolodlingarna tränger också ut matproduktionen.

Etanol för fordon har 30 procent lägre energivärde än bensin/diesel.

Det innebär att man måste tillverka 21 miljoner liter per dag för att ersätta oljan. Etanol har frätande egenskaper på metall vilket gör att motorerna tar skada samt att oljan måste bytas oftare.

Biogas

Biogas produceras genom rötning av olika avfallsprodukter, alltifrån svingödsel till hushållsavfall. Rötning är en syrefri nedbrytning av organiskt material som till slut bildar gasen metan. För att påskynda röttningsprocessen tillförs värme. Nackdelen är att det bildas 40–55 procent koldioxid i processen och att den är energikrävande.

Process-energin kan uppgå till 40 procent av varje producerad enhet metan. Metangasen energivärde är 1 000 liter gas för varje liter bensin/diesel. Gasen måste därför komprimeras till 200 bar för fordonsdrift. Fördelarna med metan är att den är ren och partikelfri. Nackdelarna är att dåligt renad gas innehåller svavelväte som förstör motoroljan samt att gasen har sämre kylförmåga än bensin/diesel. Vilket innebär att topplöcken överhettas med motorhaveri som följd. Energiutbytet är också alldeles för lågt för att kunna ersätta oljan totalt sett.

Eldrift

En elmotor har en verkningsgrad på 80 procent, en dieselmotor på 40–48 procent och en bensinmotor på 30–35 procent. En elmotor förbrukar således mindre energi än de övriga motorerna. Löser då elbilen våra problem med koldioxiden och transportererna eftersom den inte släpper ut några avgaser? I dag kan man svara nej på denna fråga, av tre skäl.

1 Det stora problemet med elbilar är inte batterikapaciteten, utan själva överföringen av el-energin. När du tankar din bensinbil tar det två till tre minuter att få in 50 liter i tanken, vilket motsvarar 500 kWh. I en elbil kan man näppeligen få in mer än cirka 2 kWh per minut, motsvarande en körd mil per ladd-minut. Detta begränsar användningen av elbilar kraftigt. Att öka överföringen av el kräver stora investeringar i elnäten.

2 Elbilsägarna är dessutom beroende av att ha en laddstation tillgänglig, eftersom en elbil i dag kräver underhållsladdning. Detta för att batterierna inte ska ta skada. På vintern går körsträckorna ner så mycket som 30 procent.

3 Under påsk- och julhelger åker många långa sträckor, vilket gör att de måste ladda bilen under färd till exempel i Hudiksvall. Elnätet där skulle inte klara av snabbaddningar av 40–100 elbilar samtidigt.

VI STÅR INFÖR ett teknologiskt vägskäl. Det finns ingen tillgänglig teknik för att lösa transportproblemet bränslemässigt. Det finns heller inga förutsättningar för en kostsam elutbyggnad för fordon utan kärnkraft.

Att utifrån dagens teknologi hävda att transportererna ska vara fossilfria inom 25 till 30 år är således en utopi.

Delta i debatten!

genom att mejla ditt debattinlägg till redaktionen@transportarbetaren.se. Skicka med ditt namn, befattning och en bild på dig själv.



ÖRJAN TORPE
taxichaufför
och Transportmedlem.

Från baksätet

Jag väntar mig politisk turbulens

Efter månader av politiskt käbbel har vi fått en rödgrön regering. En vänsterregering som till betydande delar ska driva högerpolitik. Själv hade jag faktiskt hellre sett att högern drev högerpolitik, då hade det varit enklare att rösta i nästa val som kommer om bara tre och ett halvt år.

Redan valnatten tycktes det mest logiskt att vi fick ett borgerligt styre, som inte hade mycket annat att välja på än att agera med stöd av Sverigedemokraterna.

Varför?

Våren 2018 kom en akademisk studie, byggd på en stor väljarenkät, som bland annat undersökt varifrån det snabbväxande SD hämtat sina väljare.

Svaren visade att majoriteten, 55 procent, kom från det borgerliga blocket och 28 procent från de rödgröna (resten var nya väljare). Andra undersökningar anger att andelen före detta moderater är dubbelt så stort som forna socialdemokrater i SD-leden.

Frågor som ställdes i enkätstudien fick forskarna att dra slutsatsen att de flesta socialdemokrater som velat byta till SD nu har gjort det. Samtidigt som det finns en relativt stor potential för Jimmie Åkesson att värva fler moderater.

Med de här resultaten är det inte särskilt förvånande att SD i grunden driver och stödjer en borgerlig politik.

FÖR BARA ETT halvår sedan var fackföreningsrörelsen djupt bekymrad över de ingrepp som Centern ville göra i arbetsrätten. I praktiken ett slopande av turordningsreglerna på stora delar av arbetsmarknaden.

Nu blir det Socialdemokraterna och Miljöpartiet som ska leverera hugget mot fundamenten i lagen om anställningskydd.

Det finns väl ett och annat som talar för att vi har några turbulenta politiska år framför oss. Om regeringen lyckas bita sig kvar hela mandatperioden finns det några

tänkbara konsekvenser vid valet 2022.

Den första är att Liberalerna tappar åtskilligt med väljare och hamnar under fyraprocentstrecket. Jan Björklund lär nog ställa sin plats till förfogande, men hjälper det för att stoppa det interna drevet?

Miljöpartiet kan också åka ur riks-dagen, inte minst efter högersvängen i Stockholm där man bytte sida och såg till att de borgerliga fick makten.

CENTERN OCH SOCIALDEMOKRATERNA går knappast helskinnade ur äventyret heller. Och det är svårt att se hur Socialdemokraterna ska lägga upp nästa valrörelse. Vilka sakfrågor ska man driva, för att locka tillbaka besvikna LO-arbetare? Ska partiet lova att riva upp de försämringar man nyss genomfört?

Huvudmotståndare för de rödgröna blir – liksom tidigare – SD, tätt följda av Moderaterna som har alla möjligheter att ta hem förlorad mark.

En gissning är att många väljare, tyvärr, känner sig vilsna i det nya politiska landskapet och avstår från att gå till vallokalen.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”
Nu blir det Socialdemokraterna och Miljöpartiet som ska leverera hugget mot fundamenten i lagen om anställningskydd.



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

BENGT HOLMER

... som fick både B- och C-körkortet indragna på grund av grön starr. Men sedan fick B-behörigheten tillbaka genom ett bidrag från Elin och Charleys Lindleys stiftelse vid Transport.

Hur gick det till?

– Jag vände mig till regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på avdelningen i Hälsingland när Transportstyrelsen började utreda om jag fick behålla körkortet eller inte. De tog tre månader på sig, sen damp beslutet om indragning ner i lådan. Johnny hjälpte mig söka pengar från stiftelsen.

Vad behövde du pengarna till?

– Att testa min körförmåga i en kör simulator på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Linköping. 18 750 kronor gick det på. Det är ju inte så många som har det hemma i madrassen.

Hur gick testet?

– Jättebra, så jag fick tillbaka B-kortet, med dispens. Det kändes hur bra som helst! De sa att jag körde minst lika bra, om inte bättre än deras referensgrupp. Testet tog 45 minuter.

Du har kört lastbil i 40 år, hur går det med C-kortet?

– Jag får aldrig dispens att köra tunga fordon mer, men jag är glad att jag kan ta mig runt med personbil. Jag bor en mil utanför Hudiksvall och funderar på att börja köra lätt lastbil.

JUSTINA ÖSTER

Fotnot. Vänd dig till din lokala Transportavdelning om du vill söka pengar från Elin och Charles Lindleys stiftelse för behövande. Beslut fattas centralt.

Toppen & botten

↑ **Jeanette som driver soppkök i Stockholm. Gör henne till socialminister!**

↓ **Arbetsmiljöverkets ledning. Som bär ett tungt ansvar för att ännu en bärgare blivit påkörd och för rånet mot en ensamjobbade värdeväktare.**

