TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 2 februari 2021



Securitas förfalskade covidintyg

Fackligt dilemma:
Ungdomar med epa kör ut paket

Trendtaxi utmanar fack och myndigheter

KULTUR
Kris för dansbanden

Flygande bevakning

DETTA ÄR EN ANNONS.

TRANSPORT

VÄXER

Tack alla medlemmar för att ni gör oss till ett ännu starkare fackförbund som kan påverka mer!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Jacqueline Kapronczai
Foto: Justina Öster

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 25–26 februari.

PRENUMERATION
200 kronor per år.
Adressändring meddelas till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.se.

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

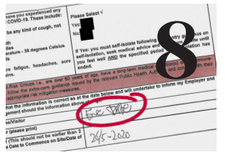
Innehåll Nr 2



FOTO: STAFFAN WOLTERS









4 VÄLKOMMEN
Lilly Hallberg om nyorden som pandemin skapat.

5 DEBATT
Regeringen lovar krafttag för att stoppa utnyttjandet av migrantarbetare.

6 AVTALSRÖRELSEN
Kampen fortsätter om löneavtal för taxiförarna.

8 BEVAKNING
Securitas förfalskade väktares covidintyg.

10 OXELÖSUNDS HAMN
Hamnbolaget och en chef fälldes för dödsolycka. Domen är överklagad.

11 CORONANYTT
Taxiförare kör ut hemtester i Stockholm.

12 ARBETSLÖS
TSL kan bli din räddning.

13 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

14 LOUDDEN
Nu rivs oljehamnen.

19 DRÖNARE
Flygfarkost blir nytt hjälpmedel för väktare.

22 5 FRÅGOR
Hur meningsfullt är ditt jobb?

26 SPECIAL TRENDTAXI
Koncernen som väcker ilska i facket.

30 KULTUR
Hårda bud för dansbanden i coronatider.

32 FEBRUARIKRYSSET

33 FRÅGA FACKET

34 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Om ett splittrat LO.

34 MEDLEMSSIDOR

38 MÅNADENS MEDLEM
Tidningsbudet som sålde allt och emigrerade till Mexiko.

39 LEDARE
JAN LINDKVIST
Om du haft facit, Anders Tegnell...

FOTO: JAN LINDKVIST



En längtan efter handslag och dans

I bilen, någon av de sista dagarna i januari förra året – när avtalsrörelsen just dragit i gång – hörde jag för första gången ett längre radioinslag om ett nytt virus i Kina. Ett så kallat kronvirus, mest känt för att göra oss förkylda och särskilt då i februari här i Norden. Men det här viruset verkade ha muterat på en marknad med levande djur i en mångmiljonstad, i en fjärran provins jag inte ens kände igen namnet på. Det gör jag nu.

Så går vi åter in i februari. Avtalsrörelsen håller på att avslutas och nya kollektivavtal har ersatt de gamla, de som fick förlängas på grund av pandemin. I dagarna undertecknas också överenskommelserna för Transports grupper som legat sist på tur för förhandlingar, avtal för anställda inom taxi och flyg. Mer om avtalens innehåll kan du läsa i det här numret.

LÄS OCKSÅ TRANSPORTARBETARENS avslöjande om hur det stora bevakningsbolaget förfalskade hälsodeklarationer för väktare och skickade de fejkade intygen till kunden. Securitas förklaring, att det handlar om ”ett administrativt misstag”, känns inte bara lögnaktig utan också som ett sällsynt misslyckat försök till kreativitet med ord.

Inte sedan andra världskriget har annars så många nya ord kommit in i svenska språket. Majoriteten är så klart sammansättningar med covid eller corona. Många nyord kommer säkert falla i glömska när pandemin klingar av. Men covidhälsningen blir nog kvar, i alla fall som begrepp. I verkligheten ökar längtan efter handslag, möten med fysiskt närvarande människor och kanske att kunna dansa på annat håll än framför tv:n hemma i vardagsrummet. Eller att (de vuxna) barnen i framtiden kommer att få gå ut och ta en öl även efter klockan åtta.

> ”Många nyord kommer säkert falla i glömska när pandemin klingar av. Men covidhälsningen blir nog kvar.

TROTS ALLT. Dagarna har redan blivit märkbart längre, ljusare. Vaccinet är bokstavligen på väg och även om det är oklart när världen öppnar sig igen kommer våren i år med.

lilly tipsar

Missa inte tidningen Hem & Hyras stora livetest av värmeljus, en seriös ljuspunkt på nätet!

Lilly Hallberg är reporter på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om Securitas förfalskade corona-intyg

”Securitas kan nog förvänta sig en flygplanslast jurister från USA på besök inom kort. Detta blir ingen billig historia för Securitas. Samt bör dom dömas och tvingas ersätta de anställda vilkas personuppgifter de förfalskat.”
AW

”Hur mycket kriminalitet av Securitas ska vi tåla?”
AR

Vi skrev om YKB-kaoset i pandemin:

”Ta bort kurskravet i stället.. Har man gått en kurs borde det räcka för all framtid. Sen är det ju samma kursmaterial hela tiden...”
GE

”Vi får inte fira jul med våra anhöriga. men att träffa 20 okända människor i en lokal en hel dag är helt okey. Vet inte om jag vill utsätta mig och mina medmänniskor för detta. Hur ska man göra???”
PN

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
2. Securitas förfalskade coronaintyg
3. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare

Pressgrannar

Arbetsförmedlingen sprider gig-jobb

Vår pressgranne Arbetsvärlden berättar att Arbetsförmedlingen har haft annonser för 1000-tals så kallade gig-jobb. Trots att myndighetens egna riktlinjer säger att gig-jobb inte är välkomna i Platsbanken.



Gig-jobb som anställningsform ska inte gå att ladda upp på Platsbanken. Myndigheten förlitar sig på tips och maskininlärning för att hålla ovälkomna annonser borta.

Gig-företag förmedlar ofta jobb genom digitala tjänster. Inte sällan med otrygga anställningsformer eller med lön betald genom fakturerings- eller egenanställningsföretag.

”En person som upprepade gånger dömts för tillgreppsbrott kanske inte ska jobba på ett bygge”

MATTIAS NYGREN
Säkerhetsexpert som vill se brottskoll på byggjobbare.
Ur Byggnadsarbetaren

läsarbilden



FOTO: LILLY HALLBERG

”SKYLTAT FÖR ATT slänga ut julen. Tjugondag Knut i Vasastaden.”

Lilly Hallberg fotograferade julhelgens barriga slut.

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



Morgan Johansson är justitieminister.



Eva Nordmark är arbetsmarknadsminister.

Debatt

”Ingen ska utnyttjas på svensk arbetsmarknad”

Under den senaste tiden har både myndigheter och media rapporterat om utländska arbetare som luras till Sverige av oseriösa arbetsgivare och som sedan tvingas att arbeta under fruktansvärda förhållanden.

DET HÄR ÄR inget nytt, fackföreningsrörelsen har under många år slagit larm. Det handlar om människor som blir lovade arbetstillstånd med löner och arbetsvillkor i nivå med den europeiska arbetsmarknaden. Men som i verkligheten utnyttjas av oseriösa arbetsgivare som med olika knep skapar billig och skrämd arbetskraft.

SVERIGE SKA VARA ett land som är attraktivt för högkvalificerad arbetskraft med schysta villkor och kollektivavtalsenliga löner. Vi ska ha ett system som underlättar för företag att rekrytera spetskompetens. Men vi kommer aldrig vika oss när det gäller att komma åt oseriösa arbetsgivare som utnyttjar människor.

Regeringen har de senaste åren vidtagit en rad åtgärder för att bekämpa arbetslivskriminalitet och arbetskraftsexploatering. Polisen har fått större befogenheter att kontrollera arbetsgivare i branscher där problemen med illegal arbetskraft och utnyttjande av arbetstagare är stora.

SANKTIONSAVGIFTERNA FÖR arbetsgivare som utnyttjar illegal arbetskraft har fördubblats. Vi har höjt straffen för företag som begår allvarliga arbetsmiljöbrott. För att stärka det straffrättsliga skyddet mot exploatering av personer i arbete infördes 2018 ett nytt brott i brottsbalken, människoexploatering. Men det är uppenbart att det behöver göras mer.

PÅ REGERINGENS UPPDRAG arbetar nu en utredning med en omfattande översyn av regelverket för arbetskraftsinvandring. Utredningen har fokus på åtgärder för att motverka missbruk, bland annat kopplat till handel med arbetstillstånd och organiserat missbruk av reglerna för arbetskraftsinvandring. Första delen av uppdraget ska redovisas redan i februari och övriga delar i november 2021. Det kommer vara ett viktigt underlag i regeringens fortsatta arbete mot missbruk av reglerna om arbetskraftsinvandring.

INOM RAMEN FÖR den myndighetsgemensamma insatsen mot osund konkurrens har myndigheterna under de senaste åren genomfört över 4 000 oannonserade kontroller mot arbetsgivare som misstänks för bland annat fusk med arbetstillstånd, människohandel och arbetskraftsexploatering. Under 2021 kommer myndigheterna att få kraftigt utökade resurser för att kunna genomföra fler kontroller.

Riksrevisionen presenterade nyligen en rapport om statens insatser för att bekämpa arbetskraftsexploatering. Man pekade bland annat på att myndigheterna inte har tillräckliga mandat och tydliga uppdrag för att arbeta mot problemet.

Vi välkomnar den rapporten. Myndigheterna behöver tydliga uppdrag samt fler och bättre verktyg. Regeringen har gett en utredare i uppdrag att följa upp och analysera arbetet med myndighetsgemensamma kontroller mot brottslighet i arbetslivet samt lämna förslag på insatser inom området. Utredaren har i veckan lämnat sin slutrapport med flera viktiga förslag som regeringen nu kommer att arbeta vidare med.

SVENSKA VILLKOR OCH löner ska gälla för alla som jobbar i Sverige. Oseriösa arbetsgivare som utnyttjar människor och snedvrider konkurrensen har ingen plats på den svenska arbetsmarknaden.

Fotnot: Artikeln har även publicerats i Expressen.

MORGAN JOHANSSON
justitieminister (S)

EVA NORDMARK
arbetsmarknadsminister (S)

Delta i debatten!

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

”Svenska villkor och löner ska gälla för alla som jobbar i Sverige.”

Transport laddar för strid om taxilönerna

Taxiförare. Ett nytt avtal för taxiförarna ser ut att dröja. Parterna återupptog de pausade förhandlingarna den 20 januari, utan att nå en uppgörelse.

Text och foto **Jan Lindkvist**



Avtalet gick ut den sista juni förra året. Men förlängdes på grund av pandemin.

Direkt efter förhandlingarna konstaterade Transports ordförande Tommy Wreeth att fack och arbetsgivare närmat sig varandra när det gäller höjningen av tarifflönerna. De används främst vid färdtjänst och andra samhällsbetalda resor:

– Men många förare kör på rakt ackord, procentlön. För dem finns en garantilön. Där står vi fortfarande långt från varandra.

Nästa förhandlingsomgång är planerad till den 28 januari. Det är samma dag som det här numret av Transportarbetaren börjar trilla ner i brevlådorna. Den som vill följa utvecklingen kan gå in på webben, transportarbetaren.se och transport.se.

DE FLESTA AV Transports medlemmar har redan fått nya löneavtal. Flyg och taxiförarna återstår.

Taxi har varit förbundets sorgebarn ända sedan avregleringen 1990. Branschen präglas av överetablering och låga löner för chaufförerna. När pandemin slog till drabbades taxinäringen extremt hårt. Många företag tappade uppåt 75–80 procent av körningarna.

Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund inledde taxiförhandlingarna redan i höstas. Telefonisterna fick ganska snabbt ett nytt avtal, men förarna är kvar. Förare som i många fall kör på rent ackord, oftast 35 till 38 procent av inkörda pengar.

Procentlönen gäller ofta vid privatresor, men också för många färdtjänstförare.

– Runt om i landet körs gamla, sjuka och skolbarn på ackord. Det är fel enligt avtalet, och ett sjukt system, säger Mats H Andersson, central ”taxiombudsman” i Transport.

Transport har länge velat skrota procentlönen, men dit lär facket inte nå den här gången heller.

Vid förhandlingsbordet har fack och arbetsgivarna diskuterat branschens framtid. Parterna är i princip överens om att tillsätta en arbetsgrupp som ska granska näringen och den utbredda osunda konkurrensen från företag utan kollektivavtal.

DET STORA BEKYMRET är alltså lönerna och löneutrymmet. Taxiförarna är en låglönegrupp och Transport kräver samma lönelyft som andra yrkesgrupper fått i avtalsrörelsen. Alltså 5,4 procent på 29 månader. Från det görs en mindre avräkning för en förbättring av avtalspensionen. För taxiförarna blir den låg, bara 0,11 procentenheter.

Den stora stötestenen är vad lönehöjningarna ska baseras på. I förhandlingarna hävdar arbetsgivarna att snittlönen för landets förare bara är drygt 25 300 kronor i månaden.

Tommy Wreeth säger:

– Skulle den stämma hävdar vi att taxiföretagen ska betala efter den låglönesatsning som ligger med i det så kallade märket.

Låglönesatsningen, som ibland kallas knäet, innebär att alla yrkesgrupper som tjänar under 26 000 kronor i månaden ska ha samma löneökning som om de tjänat just 26 100. Det ger lite mer i plånboken än märkets 5,4 procent.

För taxiförarna skulle ”knäet” ge en första löneökning på 772 kronor. Och ytterligare 626 kronor i omgång två. Alltså totalt 1 398 kronor på 29 månader.

Det är en rejäl förbättring av förarlönerna.

TRANSPORT ANSER ATT samma höjning ska gälla även garantilönen, för de chaufförer som kör på procentlön. Garantin ska betalas ut när dagskassan blir skral. I nuläget ligger den på 19 653 kronor i månaden. I Stockholm är den något högre, 20 423 kronor.

Men än så länge har arbetsgivarna sagt nej till att räkna upp garantilönen enligt knäet i låglönesatsningen.

Motståndet har fått Transport att göra en egen kartläggningen av förarnas löner. Den baserar på de siffror som taxiföretagen själva rapporterat, in när de ansökt om statligt permitteringsstöd för så kallade korttidsjobb under corona-krisen. Det är siffror som Tillväxtverket sedan utgår från när ersättningen från samhället betalas ut.

TRANSPORT HAR GRANSKAT hundratals taxiföretag över hela landet, som sökt stöd för omkring 2 800 permitterade förare. Snittlönen för dessa chaufförer ligger betydligt högre än de siffror som arbetsgivarna lagt fram vid förhandlingsbordet.

– Det här är uppgifter från företagen själva. Det mest rimliga är att utgå från dem när vi förhandlar, säger Tommy Wreeth.

Enligt Wreeth är Transports tålamod slut:

– Kommer vi inte framåt i förhandlingarna den 28 januari heller ser jag ingen anledning att fortsätta nöta. Vi har suttit tillräckligt med arbetsgivarna. Nästa steg är ett varsel om konfliktåtgärder.

Taxilöner

Taxiavtalet skulle ha löpt ut den 30 juni 2020, men förlängdes sju månader.

I avtalet finns en öppning för procentlön.

Den som kör på procent har rätt till minst 19 653 kronor i månaden i garantilön (20 423 i Stockholm).

Förare som har månadslön ska ha minst 24 305 kronor efter två år i yrket.



FOTO: CARL VON SCHEELE

Lastbilen är på väg att lämna ett flyttlass i Paris. Ytterst få svenska chaufförer kör på utlandet numera.

Avtal för utlandsförarna

Åkeri. Transport har tecknat ett nytt löneavtal för utlandschaufförerna, en yrkeskår som krympt kraftigt de senaste 25 åren. Uppgörelsen ger totalt 5,4 procent mer på 29 månader. Minus avräkning för en förbättrad avtalspension.

Text **Jan Lindkvist**

– Avtalet följer LO:s märke. Vi enades också om att tillsätta en arbetsgrupp som ska se över själva lönesystemet, säger Transports centrala åkeriombudsman Joakim Guttman.

UTLANDSAVTALET GÄLLER FÖR lastbilschaufförer som kör utanför Norden. Gruppen har minskat stadigt då många transportköpare numera väljer att anlita företag med utländska lågbetalda förare.

Lönevillkoren skiljer sig från andra avtal i Transport. Utlandsförare får betalt för varje timme man står till arbetsgivarens förfogande. Även sömn och vilotid räknas med.

Utöver det får den anställde en premie för körda mil och en för varje lastnings- eller lossningsställe. I botten finns en garantilön som gör att föraren alltid ska ha omkring 28 000 kronor i månaden, om det varit dåligt med körningar.

DET NYA AVTALET gäller från den 1 november 2020 till den 31 mars 2023. Precis som för övriga yrkesgrupper höljs lönerna i två omgångar.

Den första gäller från 1 november 2020 och ger 2,89 procent i lönepåslag. Nästa kommer den 1 april 2022 och lönerna fylls på med ytterligare 2,18 procent.

Inför avtalsrörelsen förhandlade LO fram en förbättring av avtalspensionen. Den får LO-arbetarna betala själva genom en mindre avräkning på det ursprungliga löneutrymmet, som är 5,4 procent. För utlandschaufförerna blir avräkningen totalt 0,32 procentenheter

NÅGON RETROAKTIV BETALNING utgår inte för de sju månader då det gamla avtalet förlängdes. Den anses inbakad i märket, som industrin och LO la fast.

Däremot får utlandsförarna retroaktiv betalning från den 1 november 2020. De pengarna ska komma på lönen som betalas ut i slutet av februari.

Parterna enades också om en arbetsgrupp som ska se över lönestrukturen och de olika parametrarna som lönen grundas på.

→ Alla detaljer finns att läsa på transportarbetaren.se.

Taxiförare vill ha bort procentlönen

Taxiavtal. Bort med procentlönen. I alla fall för dem som kör färdtjänst. Så lyder de viktigaste kraven från de yrkesverksamma i avtalsdelegationen för taxiavtalet. Det ser tufft ut att få igenom.

Vid förra avtalsförhandlingen för tre och ett halvt år sedan fick Transport in en skrivelse om att förare som kör 100 procent på samhällsbetalda resor har rätt till månadslön. För lätt att runda säger förarna i avtalsdelegationen.

– Får vi inte bort procentlönen måste vi få in att vi i alla fall får fast lön för alla samhällsbetalda resor. Så att fler omfattas av månadslönen. Som det är nu går det att fuska och boka in vanliga körningar och så faller man tillbaka till procentlön, säger Ronnie Persson, förhandlingsombud och färdtjänstförare.

– Jag kan inte förstå att det är lagligt att köra sjuka och barn på ackord.

Niklas Johansson kör taxi i Västervik. Hans arbetsplats gick över till månadslön för lite mer än ett halvår sedan.

– Lite bättre har det blivit. När allt går som vanligt med skolkörningar är det ungefär samma pengar. Men när det var skolfritt kunde lönen gå ner runt 5 000 kronor i månden med procentlön. Vissa som kör på natten har tappat lite pengar. Så alla är inte nöjda, men huvuddelen.

– Vissa arbetsgivare tror kanske att vi som kör på fast lön bara ska sitta och fika hela dagarna, men det kan vi inte göra. Vi är så styrda av taxiväxeln. *JA*

Fackliga segrar för Europas gig-jobbare

Internationellt. Tre avgöranden i tre europeiska länder stärker villkoren för cykel- och bilbud, som får uppdrag via mobilappar. Europafacket ser det som ett starkt skäl för EU att sätta ner foten mot plattformsföretag som inte tar sitt arbetsgivaransvar.

Den största framgången är kanske utslaget i den spanska domstolen i Barcelona. Rätten fann att regionens 750 cykelbud i det internationella plattformsföretaget Deliveroo skulle betraktas som arbetstagare.

Konsekvensen för företaget blev en skuld för sociala avgifter. Bolaget måste betala in motsvarande 13 miljoner kronor till staten.

Företaget kommer att överklaga domen. Frågan är om Deliveroo kan nå framgång, eftersom domen hänvisar till flera liknande domar.

– Domen är mycket användbar för oss. Vi har nu en starkare strategi när vi fortsätter samtalen med våra motparter för att få plattformsföretagens verksamhet reglerad, skriver det spanska facket UGT i ett uttalande.

Förbundet uppmanar företaget att följa domslutet och låta buden bli anställda samt betala de sociala avgifterna.

Deliveroo är också huvudperson i det italienska domstolsutslaget i Bologna. Domen säger att företagets algoritm Frank, som styr buduppdragen, diskriminerar bud som varit frånvarande av till exempel hälsoskäl.

Några dagar innan domen modifierade Deliveroo algoritmen. Domen gick ändå helt på den fackliga linjen och innebar bland annat ett skadestånd till den italienska centralorganisationen CGIL på motsvarande 500 000 kronor.

I det tedje fallet har en belgisk myndighet prövat villkoren för en förare som arbetar för Uber. Myndigheten kom fram till att arbetsvillkoren inte är förenliga med statusen som egenföretagare. Beslutet innebär att både Uber och den belgiska organisationen för plattformsföretag, BPRA, anses vara arbetsgivare till föraren.

Organisationen United Freelancers har drivit fallet och om Uber fortsätter att organisera tjänsten, fastställa priser och regler, och övervaka förarna måste de anses som anställda, anser United Freelancers.

Europafacket ETUC vill däremot ha en lösning på EU-nivå.

CARL VON SCHEELE

Securitas förfalskade covidintyg



Vid Ersbo, strax söder om Gävle, bygger Collen en av serverhallarna.

Visselblåsarpolicy

Securitas har infört en visselblåsarpolicy. Den lyder i sin helhet:

"Alla Securitasanställda samt representanter och samarbetspartners har ett ansvar att rapportera alla misstänkta eller faktiska överträdelser av (eller underlåtenhet att uppfylla kraven i) gällande lag, regleringar eller företagspolicyer.

Rapportering ska ske till närmsta chef, är detta inte lämpligt ska rapportering i stället ske till en HR-representant, en bolagsjurist, en riskansvarig eller BE Compliance (för Sverige är detta bolagsjuristen) eller via det internetbaserade systemet Securitas Integrity Line.

Tänk på att ingen som anmäler något i god tro kommer att utsättas för repressalier utan Securitas uppmuntrar att rapportering sker så vi internt får en möjlighet att lösa eventuella problem.

Alla rapporterade ärenden kommer att utredas inom Securitas. Har du frågor angående denna policy vänd dig till din närmaste chef."

Bevakning. I Gävle bevakar Securitas de nya stora serverhallar som det irländska bolaget Collen bygger åt Microsoft. Väktarna måste lämna hälsointyg till Collen, för covid-19. Securitas förfalskade minst ett 20-tal av hälsodeklarationerna. När Collen upptäckte det skickades flera väktare hem.

Text **Jan Lindkvist**

– Det ser ut som att Securitas medvetet förfalskat namnteckningarna. Det är helt obegripligt, säger en källa med insyn i ärendet.

Datajätten Microsoft bygger serverhallar på tre olika platser i skogarna kring Gävle. Säkerheten är hög. Över 300 väktare väntas få jobb när anläggningarna är i drift.

Bevakningsuppdraget, som är ett av de största i landet, har i sin helhet gått till Securitas. När pandemin bröt ut i våras var byggena i full gång. Företaget Collen införde krav på hälsodeklarationer för alla entreprenörer, inklusive personalen från Securitas.

Väktarna som rekryterades i snabb takt förväntas fylla i deklarationerna med frågor om bland annat sjuksymptom, kontakter med smittade och utlandsresor. Det skulle ske i samband med den obligatoriska introduktionsutbildningen hos Collen.

I slutet av **JUNI** genomfördes en ny kursomgång. Collen konfronterade flera väktare och frågade om de kände igen hälsodeklarationerna som bar deras underskrifter.

– Jag hade varken sett blanketten eller hört talas om att vi förväntas fylla i den. Och det var definitivt inte min signatur, säger en av väktarna till Transportarbetaren.

Collen skickade ut väktarna från området med omedelbar verkan. Byggföretaget kontaktade sedan Securitas. Transportarbetaren har tagit del av mejl till Securitas där ansvarig på Collen kallar bevakningsföretagets agerande för en skam och en risk för serveranläggningen.

Collen begärde också en fullständig rapport från Securitas. I väntan på den avbröt Collen inplanerade introduktionsutbildningar för nya väktare.

UPPGIFTERNA OM FÖRFALSKADE

hälsodeklarationer spred sig bland bevakningspersonalen. Många blev besvikna. En anställd som jobbat många år i företaget säger:

– Det är inte likt Securitas att agera så lågt, jag fattar inte hur man tänkte.

Transportarbetaren har sett omkring 20 ifyllda hälsodeklarationer från maj och juni där namngivna personer intygar att man inte rest, haft sjuksymtom eller träffat personer med symptom på covid-19. Alla blanketterna är skrivna med en handstil som indikerar att det är en och samma person som fyllt i dem.

> **"Det mest anmärkningsvärda är att vi fått indikationer på att namnförfalskningarna fortsatt även under hösten. Alltså långt efter att Collen satte ner foten."**
>
> 
>
> Niclas Sandström, ombudsman på Transport i Gävle.

En väktare säger:

– Jag vet att mitt namn finns på en av dem. Förfalskat. Hur blev det så här? Jag vet inte, men det har varit stort tryck på Securitas från Collen och Microsoft. Att snabbt få fram mer personal. Securitas har inte haft tillräcklig framförhållning.

Det är inte bara förfalskningarna som rört upp känslorna. Hanteringen av frågeformulären väcker också frågor. Enligt flera vittnen var rutinen sån att intygen skickades från Securitas till en mailkorg, till en dator som många tjänstgörande väktare hade tillgång till. Det var sedan väktarnas uppgift att vidarebefordra blanketterna med personuppgifterna till Collen.

NICLAS SANDSTRÖM, OMBUDSMAN på Transports Gävleavdelning, känner till uppgifterna om förfalskningar. Liksom hanteringen av blanketterna.

– I mina öron låter det som ett brott mot GDPR. Vid de kontakter jag haft med Securitas har jag rekommenderat dem att anmäla sig själva till Integritetsskyddsmyndigheten. (Som tidigare hette Datainspektionen.)

– Det mest anmärkningsvärda är att vi fått indikationer på att namnförfalskningarna fortsatt även under hösten. Alltså långt efter att Collen satte ner foten.

Transportarbetaren har ställt frågor till Securitas, Collen och Microsoft. Collen svarar över huvud taget inte. Microsoft avböjer att kommentera.

Securitas avstod inledningsvis också från att kommentera Transportarbetarens frågor. Men efter att andra medier rapporterat om de fejkade intygen gick Securitas informationschef Jens Granath till slut ut med en skriftlig förklaring. Intygen var ett ”administrativt misstag”.

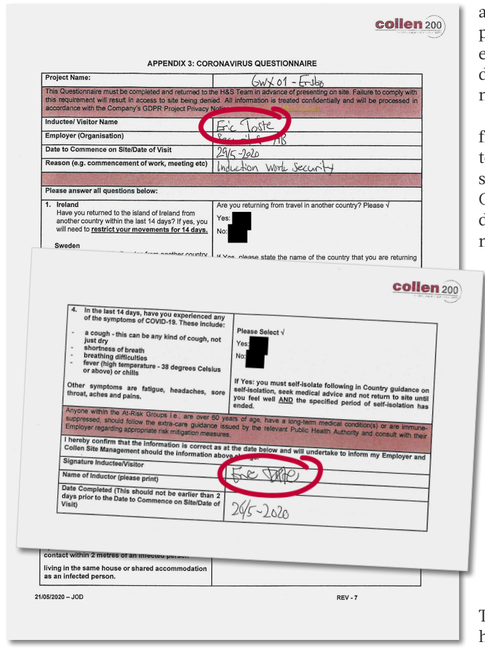
FÖRKLARINGEN LYDER:

”Byggföretaget kräver att all personal som vistas på arbetsplatsen skall deklarera eventuell exponering för smitta innan man får tillträde, och detta gäller även Securitas personal.

Under några tillfällen under våren och försommaren 2020, när smittspridningen i Sverige var allvarlig, ville den lokala arbetsledningen ytterligare minimera den fysiska kontakten medarbetare emellan, och valde därför att över telefon inhämta den information som uppdragsgivarens formulär om smittkontakt krävde. Formuläret innehöll fyra ja/nej frågor angående covid-19: egna symptom, utlandsresor och eventuell kontakt med bekräftat sjuka.

En person på Securitas i Gävle sammanställde informationen för ett antal anställda och vidarebefordrade sedan dessa till uppdragsgivaren, så att dessa skulle kunna utbildas och arbeta på byggarbetsplatsen. Vid ett antal tillfällen nedtecknades namnet på de anställda i en ruta avsedd för signatur, och på ett sätt som kan framstå som ett försök att efterlikna en signatur, vilket är en felaktig hantering. Det fanns aldrig något uppsåt att agera vilseledande, inte heller har felaktig information om de anställdas eventuella exponering för covid-19 presenterats för uppdragsgivaren. Vederbörande missade vid några tillfällen att tydligt informera den anställde om att ett covid-formulär fylldes i när frågorna ställdes. Den felaktiga hanteringen är ett beklagligt utslag av den mänskliga faktorn när man administrerade detta. Händelsen är utredd tillsammans med byggföretaget och betraktas som utagerad.

Misstaget begicks under en mycket ansträngd pandemisituation med allt vad det innebar. Telefonintervjuerna syftade till att minimera smittkontakterna, men dokumenterades på ett felaktigt sätt. När felaktigheten uppdagades i juni förra året förändrade Securitas hanteringen av uppgifterna.”



Eric Toste är chef på Securitas, med titeln team security manager.

ETT ADMINISTRATIVT MISSTAG?

Överst på hälsodeklarationerna finns en ruta för namn, arbetsgivare och datum för besök på området där serverhallarna byggs.

På sidan två finns rader för underskrift (signature) och datum. Det noteras särskilt att svarsuppgifterna om covid-19 inte får vara mer än två dagar gamla när besöket sker.

På samtliga blanketter som Transportarbetaren granskat finns väktarens namn **textat** på förstasidan. Sedan har samma namn omvandlats till något som ska likna en normal signatur/underskrift på sidan två.

Hur kan man av misstag först texta någon annans namn och sedan försöka förvandla namnet till en underskrift?

Stämmer det att väktarnas fick hälsofrågorna över telefon, som Jens Granath uppger? En väktare som Transportarbetaren intervjuat berättar att hen, i samband med anställningsintervjun på plats hos Securitas, fick ett par frågor som liknade de på hälsodeklarationerna.

Ingen berättade att frågorna skulle nedtecknas eller att svaren skulle skickas till kunden. Covid-frågorna ställdes dessutom mer än en månad innan det fejkade formuläret daterades, skrevs under och skickades till Collen. Uppgifter som alltså fick vara högst två dagar gamla.

TRANSPORT HAR ANMÄLT

både Securitas och byggföretaget Collen till Integritetsskyddsmyndigheten (IMY). Facket begär att myndigheten utreder de märkliga hälsodeklarationerna och hanteringen av dem.

I anmälan skriver Transport att Securitas har förfalskat personuppgifter och lämnat ut dessa, utan tillåtelse, till tredje part. Alltså till det irländska byggföretaget. Transport anser att Collen saknar lagstöd när man kräver hälsodeklarationer av personer som inte är anställda.

Transportarbetaren har publicerat flera artiklar om covid-intygen på webben. Vi har också valt att visa ett av de fejkade formulären. Det tillhör en chef och arbetsgivarrepresentant på Securitas. En person som anställdes för att ansvara för just Microsoft-uppdraget.

Securitas kritiserar nätpubliceringen och anser att det är en ”mycket vårdslös hantering av personuppgifter”.

TRANSPORTARBETAREN STÄLLDE TIDIGT

frågor om just hantering av personuppgifter – till Securitas. Något svar på nedanstående kom aldrig:

Det tycks som att hälsodeklarationerna hanterats på ett sätt som gör att många anställda i Securitas kunnat ta del av personuppgifterna, som förmedlats till Collen.

➔ *Är hanteringen av dokumenten/personuppgifterna förenliga med GDPR?*

➔ *Har Securitas anmält överträdelse av GDPR-reglerna till tillsynsmyndigheten?*

4 tycker till

Tänker du vaccinera dig mot covid-19 så fort du får chansen?



Åsa Björkdahl, tidningsbud, Hölö i Sörmland:

– Ja, det tänker jag då jag tillhör en riskgrupp. Jag är astmatiker. Jag har också en förälder som tillhör dubbla riskgrupper, både med tanke på ålder och lungproblem.

Kenneth Malmberg, miljöarbetare, Malmö:

– Ja, absolut. Så fort jag får en chans, jag skulle nästan kunna tränga mig men låter solidariskt bli att göra det, haha. Men allvarligt, det är något jag väntar på att få göra.

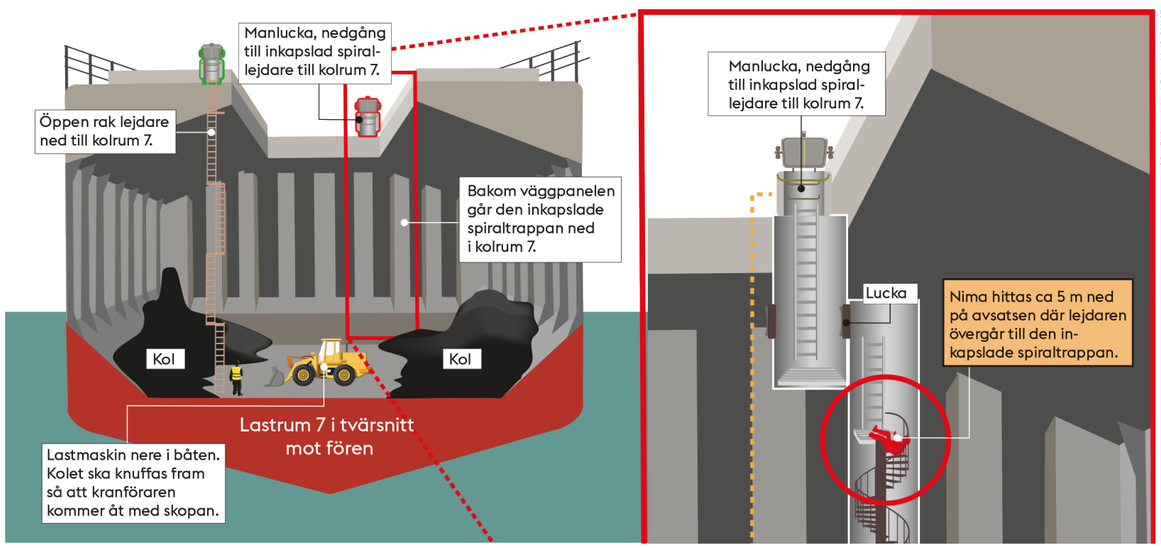


Erika Backler Swärdh, stuveriarbetare, Ödåkra:

– Jag vet faktiskt inte i dag. Jag önskar att jag kan göra det, men är lite osäker på vaccinet och är rädd för att det kan ge biverkningar.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport, Kristianstad:

– Självklart! Det handlar inte om bara mig och mitt välmående, utan även alla de som är i riskgrupper i vårt samhälle. Det är min plikt som världsmedborgare.



GRAFIK: ANNA-LENA LINDQVIST

Fällande dom efter dödsolycka – ny prövning i hovrätten

Hamn. 21-åriga Nima dog av hjärnskadorna han fick på en kolbåt i Oxelösund. Tingsrätten dömer stuverichefen till nio månader villkorlig dom, hans överordnade frias helt. Hamnbolaget får två miljoner kronor i företagsbot. Domen har överklagats till hovrätten.

Text **John Antonsson**

Bolaget och stuverichefen överklagar domen. Det gör också Nimas föräldrar, de vill dubbla skadeståndet från 30 000 kronor till 60 000 kronor. Kammaråklagare Jan Olof Andersson har lämnat in ett anslutningsöverklagande. Där är yrkandena samma som i tingsrätten: Att stuverichefen gjort sig skyldig till grovt arbetsmiljöbrott och vållande till annans död och att straffet ska bli fängelse. Åklagaren yrkar också på fem miljoner kronor i företagsbot.

Transportarbetaren har tidigare berättat om dödsolyckan. Extraanställde Nima och hans arbetskamrater gick på ett nattpass i mars 2018. Han skulle ner i ett kolrum och köra lastmaskin. Nima gick ner i fel lucka och hamnade i en försluten lejdare. Kolet i båten hade förbrukat syret. Nima svimmade och dog senare av hjärnskadorna syrebristen orsakat.

Flera av Nimas kollegor riskerade också att omkomma när de försökte rädda honom. En av dem svimmade och skadade sig vid ett räddningsförsök. Åklagaren yrkade även att stuverichefen skulle straffas för den händelsen. Tingsrätten friade i det fallet.

DOMEN KOM I december och slår fast att rutinerna var så dåliga att stuverichefen kan anses skyldig till att ha orsakat Nimas död. Däremot anses det inte vara ett grovt arbetsmiljöbrott.

Rätten pekar på flera allvarliga brister. Som att gasvarnare och syremätare inte användes som de skulle. De allra flesta hamnarbetare som jobbade på kolbåtar gjorde det utan gasvarnare, utan att först mäta syrenivå i rummen och utan att ha med sig flyktmask. Tingsrätten pekar också på att flera av stuverierbetarna saknat utbildning i hur flyktmasken ska användas.

Hade alla haft flyktmask och kunskap om hur den används skulle Nima förmodligen leva i dag, konstaterar rätten.

En nämndeman har anmält sig skiljaktig och anser att stuverichefen borde ha dömts för det grövre brottet i straffskalan.

Både hamnbolaget och stuverichefen har alltså överklagat domen till hovrätten.

– Vi är inte nöjda med tingsrättens bedömning när det gäller den fällande domen mot vår chef och mot bolaget. Det tar inte bort att det är en tragisk händelse. Jag skulle mer än någonting annat vilja ha den ogjord. Men nu handlar det om ifall det vi har gjort är brottsligt eller inte, och det är det vi överklagar, säger Douglas Heilborn, vd för Oxelösunds hamn.

Hamnbolaget kommer att utveckla sitt överklagande i början av februari.

Heilborn anser att de rutiner som fanns var tillräckliga. Sedan dess har rutinerna skärpts ytterligare. Men det är mest en vidareutveckling av det system som redan tagits fram.

ROGER JÖNSSON ÄR regionalt skyddsombud på Transports hamnavdelning 2. Han är nöjd med att äntligen få se en fällande dom för arbetsmiljöbrott. Han delar rättens uppfattning om att olyckan är en direkt konsekvens av dåligt hanterad arbetsmiljö.

– Jag tycker därför att det är bra att någon fick ett straff, för att visa allvaret. Om det är rätt person som straffas har jag svårt att avgöra.

Roger Jönsson har granskat företagets gamla rutiner för arbetsmiljöarbetet. Han underkänner dem helt.

– De är helt felaktiga. De rutiner som fanns kan till och med skapa olyckor. Företaget har blandat riskbedömningar och arbetsinstruktioner i sina dokument. Det står var man kan hämta skyddsutrustning som flyktmask och gasvarnare, men inte vad de ska användas till.

EN OLYCKA SOM Nimas ska inte behöva ske, enligt Roger Jönsson. Han pekar på att det sedan tidigare finns många kända fall där hamnarbetare omkommit på kolbåtar. Inte minst en olycka i Belgien där fem stuverierbetare dog.

– Arbetsledningen måste utse en person som mäter gas och syre i rummet och ger klartecken att det är säkert. Någon från hamnen måste se till att alla farliga luckor är plomberade. Man kan inte chansa på säkerheten. När det går fel riskerar vi att en människa mister livet.

”Man kan inte chansa på säkerheten. När det går fel riskerar vi att en människa mister livet.”

Roger Jönsson, regionalt skyddsombud.

Skyddade eller smitthärdar?



Noujin Tabei lämnar ut ännu en låda med hemtest till köande taxiförare. Munskydd krävs sedan några veckor tillbaka. En låda innebär en körslinga på cirka fyra, fem adresser, sen kan chaufförerna hämta fler. Konkurrensen om körningarna är hård. ”I början var det lite rörigt, men nu har vi fått till bra rutiner”, säger utdelaren Tabei.

Taxi. En taxichaufför kliver rätt in i hallen för att hämta covidprovet hos en person som beställt hemtest. En annan tar emot provet, utan handskar. Förarna blir rullande smitthärdar, varnar en förare. Andra beskriver både utbildningen och smittskyddet som bra.

Text och foto **Justina Öster**

I Stockholms län kör många taxichaufförer ut hemtester för covid-19 till privatpersoner.

Bland förarna går åsikterna i sär om hur säkra transporterna är. Transportarbetaren har fått ett vittnesmål om en hemleverans – av en chaufför som kör för Taxi Stockholm. I stället för att följa instruktionerna, ringa på dörren, lägga testet på en papperstallrik och gå minst två meter bakåt klev föraren rätt in i hallen. Utan handskar och munskydd.

SAIED TAGAVI ÄR ordförande i taxisektionen på Transports Stockholmsavdelning. Han kan också berätta om en chaufför, som hämtade hustruns test utan handskar och munskydd.

– Men han gick inte innanför vår dörr, säger Tagavi.

En annan förare i 60-årsåldern, som vill vara anonym, säger att han ”inte ens under vapenhot” skulle köra covidtest. Han berättar om rädda kollegor som tvingas gå kursen och köra prover. Den som säger nej hotas med avsked, hävdar han.

Precis som Saied Tagavi anser den anonyme chauffören att beställningscentralen ska vara skyldig att erbjuda och bekosta munskydd, handskar och handsprit. Men när han ringde upp Taxi Stockholm, före jul, fick han beskedet att förarna själva måste köpa skydden. Och sedan begära ersättning av åkaren.

– Åkarna är redan pressade. Så många struntar nog i den kostnaden. Ansvaret faller i stället på de lika ekonomiskt stressade förarna. Tror du de prioriterar att köpa handsprit och munskydd, undrar chauffören.

OFFICIELLT HAR BÅDE Taxi Stockholm och Cabonline (med Taxikurir och Sverigetaxi) gått ut i medierna och försäkrat att inga förare tvingas att köra covid-prover.

I Stockholmsregionen kan chaufförerna hämta och lämna prover vid uppställda tält på tre platser – vid Bromma flygplats, i Sköndal och i Sollentuna.

Olivera Pobra, regionalt skyddsombud på Transport i Stockholm, uppger att förarna får all skyddsutrustning de behöver på hämtstället i Sköndal. Hon har själv varit med på kursen som förarna får gå och var nöjd.

– Språket var också enkelt och lättfattligt för förare med utländsk bakgrund. Min åsikt är att enkla munskydd inte skyddar den som bär det, bara personer runt om. Viktigast är handskar och att hålla avstånd. Som förare ska du aldrig gå in i en lägenhet!

OLIVERA POBRA HAR inte fått några signaler från förare om att skydd saknas. Hennes bild är tvärtom att hämtningarna fungerar bra och är ett välkommet kassatillskott.

Instruktionen som ges är att chaufförerna först ringer upp testpersonerna och berättar ungefär när de kommer. Sen kör de ut proverna, och ringer upp igen när de kommer för att hämta en stund senare.

Förarna har med sig en plastlåda. I den kan personerna släppa sina plast-inneslutna prover eller lägga tillbaka dem på papptallriken. Chaufförerna stänger sedan locket och ställer lådan i bagageutrymmet. De ska också ta av sig handskarna, efter varje hämtning, och sprita händerna.

– Den som bryter mot instruktionerna riskerar att bli avstängd från körningarna, säger Olivera Pobra.

ATT KÖRA COVIDTEST är säkrare än att transportera passagerare, anser åkaren Fredrik Lindeberg.

– Du ska vara väldigt klumpig om du följer reglerna och blir smittad. En chaufför som klampar in i en lägenhet är jäkligt oförsiktig. Då har man inte tagit till sig instruktionerna.

Covidkörningar är ett sätt att överleva, förklarar han. Bland bolagets cirka 25 anställda har corona konstaterats hos fyra, fem personer.

Går smittan att härleda till jobbet?

– Den kan härledas till samhället. Vi har god hygien, säger Fredrik Lindeberg.

Efter klockan åtta ringlar kön av taxibilar redan lång nedanför tältet vid Bromma flygplats. Halv nio får förarna klicka in sig på bildatorn för coronakörningar.

EN KOLL PÅ plats visar att chaufförerna har fri tillgång till både handskar, sprit och munskydd. Skydden ska bäras från det att förarna hämtar testerna tills de återlämnar dem.

Det är en ny regel. När Transportarbetaren är där får utdelarna uppmana flera chaufförer att sätta på sig munskydd, innan de hämtar plastlådan i tältet. En ”slinga” brukar omfatta fyra, fem adresser.

– Man måste vara snabb på fingret när man klickar in sig. I dag kom jag först på plats 43. Ibland får man inga körningar alls, säger föraren Erdal Demirel.

Pernille tar klivet från sjukresor till lastbil

Arbetslöshet. I våras blev Pernille Lorenz och ett 50-tal kollegor på färdtjänstbolaget Sirius i Stockholm uppsagda. Orsak: pandemin. Med hjälp av fackets och arbetsgivarnas omställningsstöd tar hon nu klivet till lastbilschaufför.

Text och foto **Justina Öster**



Pernille Lorenz klarade uppkörningen på första försöket.

Två dagar före julafton körde sjukrese- och färdtjänstföraren Pernille Lorenz upp för sitt C-körkort.

– Det gick jättebra! Jag har ganska höga krav på mig själv, så jag är jäkligt nöjd. Kul att jag klarade det på första uppkörningen.

SÅ ÖVERRASKAD LÅTER hon inte. Pernille har alltid gillat att köra bil och är i botten utbildad bilmekaniker. Nu återstår bara skrivningen på sista delkursen innan Pernille också kan kvittera ut sitt yrkeskompetensbevis (YKB). Och bli lastbilschaufför på allvar.

Även YKB-utbildningen på 140 timmar under fyra veckor har bekostats av omställningsstödet från Trygghetsfonden (TSL). En försäkring som fack och arbetsgivare inom LO enats om via kollektivavtal. Syftet är att arbetare, som sagts upp på grund av arbetsbrist, ska kunna studera och utöka sin kompetens. Få hjälp med CV och hitta nya jobb.

– Åkeribranschen skriker ju efter folk, så för mig var valet lätt, säger Pernille.

DET VAR ANDRA gången hon blev uppsagd, med hänvisning till arbetsbrist, hos ett samhällsresebolag. På det första körde Pernille bara sjukresor. Det var en underentreprenör eller så kallat partnerbolag till Sirius Omsorg, som i stället välkomnade henne som ny chaufför.

På Sirius trivdes Pernille väldigt bra. Hon tycker om att arbeta med människor och månadslönen gjorde att hon slapp ”stressa runt”.

– Vi kunde ta oss tid med kunderna, körde fasta slingor och möttes av mycket tacksamhet.

Fast, som på de flesta arbetsplatser, behövde arbetsmiljön förbättras. Pernille engagerade sig fackligt, blev skyddsombud och startade en fackklubb med en grupp kollegor.

Så slog pandemin till och oron att smittas spred sig bland arbetskamraterna.

En riskbedömning för att förebygga covid-19 hamnade högst upp på chaufförernas önskelista. I ledningen var intresset svalare, så Transports regionala skyddsombud bistod och tog stöd av Arbetsmiljöverket.

NÄR EN PLAN för att ”corona-säkra” förarmiljön tagits fram av arbetsgivare och fack kom slaget: Sirius varslade och sa upp bolagets samtliga 50–55 chaufförer. Pernille jobbade sin sista dag i juni/juli.

Sirius Omsorg har nu inga egna anställda chaufförer utan anlitar bara sina partnerbolag för samhällsresor och körning av covid-test, berättar hon. Inom beställningscentralen Taxi Stockholms hägn.

KOLLEGORNA TOG UPPSÄGNINGEN på olika sätt, beroende på fas i livet. Vissa tyckte det var jobbigt och ville hålla sig kvar i yrket. Andra såg möjligheten att göra något annat.

– Jag är 43 år och var inte så orolig, tog det som en chans att komma vidare och utvecklas. Men närmar man sig 60 så har man ju inte riktigt samma möjligheter.

Pernilles plan var att fixa lastbilsbehörighet. Hon kände andra som fått C-kort bekostat via omställningsstöd eller arbetsförmedlingen.

– Taxiträsket vill jag inte fastna i! Jag har aldrig kört för procentlön eller efter taxameter och vill aldrig göra det heller, säger hon med eftertryck.

EN DEL UPPSAGDA fick nya jobb hos Sirius partnerbolag, dock inte de fackligt engagerade, uppger Pernille.

Trygghetsfonden kontaktade alla uppsagda och erbjöd stöd. Vissa hoppade på andra avstod, berättar Pernille. Hon som tveklöst sa ja kopplades ihop med ett ett coachnings-bolag, som TSL anlitar.

– Den första jobbcoachen var dålig. Han pratade mest väder och vind och gav inget stöd.

Pernille sa ifrån och fick i stället en ”super-coach”. Hon fixade snabbt fram papper och ordnade med ansökan. Pernille antogs och fick sedan välja bland några körskolor.

– Jag valde en i Södertälje, superbra, pluggade teori och övningskörde samtidigt. Totalt blev det ungefär åtta körtimmar.

SAMTIDIGT FICK PERNILLE jobb på ett bemanningsbolag – med kollektivavtal och ordning på lönerna. Att företaget hade schysta villkor kollade hon upp med Transports Stockholmsavdelning.

– Jag kör ut ICA-matkassar med skåpbil, anmäler bara till uthyrningsbolaget vilka tider jag vill arbeta. Jobb finns alltid, hur mycket som helst. Jag har blivit erbjuden att köra lastbil också, när jag fått mitt YKB.

Varför vill du köra tung bil?

– Det är roligt med mer vikt! Man sitter högt upp, sitter bra, och har mer uppsikt. Större tyngd ger mer ansvar, men det är bara kul, säger tvåbarnsmamman Pernille Lorenz.



Pernille Lorenz tog lastbilskortet med hjälp av stöd från TSL .

Stöd för att studera och hitta nytt jobb

Arbetslöshet. Omställningsstödet, som facken i LO och Svenskt Näringsliv förhandlat fram i kollektivavtal, hanteras av Trygghetsfonden (TSL). Det ska ge uppsagda hjälp att studera, hitta nya arbeten eller starta företag.

Text och foto **Justina Öster**

Stödet omfattar alla anställda, som sagts upp på grund av arbetsbrist, oavsett om du är medlem i facket eller inte.

DET KRÄVS ATT din arbetsgivare tecknat kollektivavtal med facket för att parternas omställningsförsäkring ska gälla. Fack och arbetsgivare ansöker gemensamt om stöd. Det ska göras senast tolv månader, räknat från de anställdas sista arbetsdag.

Går ditt företag – med kollektivavtal och försäkring – i konkurs har du också rätt till stöd. I de fall det krävs kan fackförbundet ensamt gå in och ansöka om stödet.

Insatserna i det så kallade omställningsprogrammet kan börja redan innan uppsägningstiden gått ut.

För att ha rätt till stöd krävs att du:

➔ Sagts upp på grund av arbetsbrist, enligt lagen om anställningsskydd (las).

➔ Är tillsvidareanställd.

➔ Har varit anställd, sammanhängande, i minst tolv månader vid ett eller flera företag som har kollektivavtal och därmed omställningsförsäkring.

➔ Har haft anställning med en arbetstid på minst 16 timmar i veckan, i genomsnitt.

➔ Inte är äldre än 64 år och 11 månader.

ÄR DU OENSE med arbetsgivaren, och anser att arbetsbrist inte finns, kan du ta facket till hjälp för att ogiltigförklara uppsägningarna och kräva skadestånd. Men då kan du inte samtidigt få omställningsstöd.

Avgångsbidrag – om du sägs upp

Omställningsförsäkringen ger också ekonomiskt stöd i form av ett avgångsbidrag (AGB) för dig som uppfyller några villkor. Du ska bland annat ha:

➔ Blivit uppsagd på grund av arbetsbrist, enligt las.

➔ Fyllt 40 år senast på din sista anställningsdag.

➔ Arbetat i minst 50 månader under fem år på ett eller flera företag som har kollektivavtal och därmed omställningsförsäkring.

Du ansöker själv om avgångsbidraget till Afa Försäkring. Men kan ta hjälp av en jobbcoach eller vända dig till din lokalavdelning på Transport.

Din arbetsgivare ska skriva på din ansökan. Hur mycket pengar du får bestäms av din ålder och arbetstid. 2021 ligger beloppet på mellan 37 070 och 53 911 kronor.

Fotnot. Fler villkor och ansökan för att få bidraget finns på afaforsakring.se/avgangsbidrag.

David Ericsson

Nog med blippande och bloppande!

Att ”få” en ny lastbil är ofta ett lyft för en chaufför. Funktionerna är bättre än på den gamla, liksom oftast motorstyrkan och ljudnivån i hytten. Den är också ett tecken på åkarens förtroende och att man gjort ett bra jobb.

Under första tiden kan småfel uppstå. En framruta som spricker, ett oljeläckage eller kalldrag vid förardörren. Sedan följer en skön tid då allt blir inkört och bilen susar fram längs vägarna.

MEN RIKTIGT SÅ här är det inte alltid nu längre. I dag kan en ny bil vara en riktig ”utmaning” (som man säger då något skitit sig rejält).

> ”Hos ett företag har man roat sig med att ta bort backspeglarna.

Jag vill inte ge mig in i någon bilmärkesdiskussion, bara visa på en tendens. Bränsleförbrukningen går ofta ner dramatiskt i nya bilar och det går att diagnostisera fel, ibland via nätet. Det är bra.

Men en hittepåvärld skapas alltmer i nyare lastbilsmodeller. Det är som om ett gäng avdankade coladrickande spelutvecklare i toppluvor, kommit loss i sina datorer i tillverkarnas ritkontor.

Hos ett företag har man roat sig med att ta bort backspeglarna och sätta upp kameror i stället med skärmar inne i hytten. Kul tänkt, men kamerorna ger ett förstorat vidvinkelperspektiv som saknar förbindelse med verkligheten. Alltså är det skitsvårt att backa eller exempelvis hålla en rak linje ut ur en tvätt eller en färja.

Där finns också en självkörande funktion som aldrig borde lämnat ritbordet. Bilen följer då oftast den högra linjen (ibland vobblar den mellan linjerna på motorvägen som för en rattfull).

Vid avfarterna gäller det att hålla i sig, för då svänger bilen av även om man inte på något sätt tänkt sig ditåt. Och om linjerna av någon anledning försvinner helt vill bilen prompt köra ut i skogen,

Även om man kopplar ur systemet så girar ratten själv och man får hålla emot om fordonet tycker att det kommit för nära en linje vid ett vägarbete.

Så där håller det på medan andra bilmärken än så länge nöjer sig med att blippa och bloppa då en vägkant närmar sig.

JAG BLIR NERVÖS av att det inte går att koppla ur systemen helt och att aldrig veta om det är jag eller automatiken som styr. Jag undrar också vad som händer vid halka då det verkligen kan vara fingertoppskänslan som räddar livhanken. Helt säkert är att då de här systemen kommer i alla lastbilsmärken, då försvinner jag ur branschen. Snabbt som en avlöning!



Toppen & botten

↑ Plogbilsförare som gör ett jättejobb, bokstavligt talat i alla väder.

↓ Vägmästare som är alltför duktiga på att spara pengar åt staten och skickar ut snöröjarna för sent eller inte alls och därmed riskerar människors liv.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Nu är det klippt för oljehamnen

Den jättelika plåtsaxen klipper ner oljecisternen i småbitar. Som om det vore en konservburk. Ett år har gått sedan Loudden stängdes och oljebolagen är i full gång med rivning och sanering. Samtidigt är osäkerheten stor om Stockholms framtida bränsleförsörjning.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

På Loudden fanns närmare 150 cisterner för bränsle. Nu ska alla skrotas. Plåtsaxen klipper enkelt igenom de centimetertjocka väggarna.

Försvinner även Bergs oljedepå i Nacka blir det väldigt svårt att täcka regionens behov. Jag kan inte se hur politikerna ska kunna fullfölja planerna på en avveckling där till 2033, säger Oskar Hoflund, ansvarig för Preems depånät.

När biltrafiken tog fart i mitten av förra seklet byggdes en rad oljedepåer i Stockholm. Bränslet kom med tankfartyg, och cisterner och bergrum hamnade vid inloppet till huvudstaden. Transporterna ut till mackar och kunder, bland annat Arlanda flygplats, gick sedan med tankbil.

Kritiken mot trafiken tog fart på 1980- och 1990-talet. Dels mot tankbåtarna, men framför allt mot lastbilarna.

Samtidigt ökade bostadsbristen. Politiker av olika partifärg såg möjligheten att ersätta hamnverksamhet och skrymmande stålcisterner med bostäder i attraktiva lägen.

Oljebolagen sprattlade emot, men i övrigt blev det inte mycket debatt. Hos försvarsmakten och statliga myndigheter fanns ännu ingen samsyn kring hur en växande storstad skulle försörjas med energi. Ansvarsfrågan var oklar och ytterst var det kommunerna som bestämde över sin mark.

I snabb takt fattade lokala politiker beslut om nedläggning av oljedepåer.

En bit in på 2000-talet fanns bara två anläggningar kvar i Stockholms närhet – Bergs oljehamn i Nacka och Loudden, strax öster om staden.

STORSTOCKHOLMARNA STÅR FÖR ungefär 15 procent av Sveriges hela bränsleförbrukning. Det motsvarar drygt 1,6 miljoner ton flytande drivmedel per år. När Loudden och Bergs oljedepå var i full drift behövdes ungefär 33 000 relativt korta tankbilstransporter för att få ut bränslet till konsumenterna.

Kruxet är att både Loudden och Bergs är på väg att försvinna. En nedläggning av båda skulle i dagsläget innebära längre transporter och mängder av nya tankbilar.

Redan 1999 fattade Stockholms stad ett principbeslut om att lägga ner Loudden. Staden äger marken och arrendeavtalen sas upp.

”Det känns lite vemodigt. Loudden var en fullt fungerande depå. Bra och välbyggd. Den var inte uttjänt på något sätt.”

Mikael Robertsson, projektingenjör på Preem.

Oljebolagen kämpade emot. Nedläggningen sköts upp i omgångar, men den 31 december 2019 var det stopp. Den största aktören, OKQ8, försökte in i det sista få dispens för fortsatt drift. Men politikerna var obevekliga.

Det är en gråkulen vinterdag när Transportarbetaren besöker Preem på Loudden. Mikael Robertsson är projektingenjör och ansvarar för rivningen och det omfattande saneringsarbetet. Han guidar bland cisterner, rörledningar och högar av betong och armeringsjärn.

– Det känns lite vemodigt. Loudden var en fullt fungerande depå. Bra och välbyggd. Den var inte uttjänt på något sätt. Med tanke på åldern, är utrustningen i förvånansvärt gott skick, säger han.

På Loudden fanns på sluttampen tre stora oljebolag – Preem, OKQ8 och Circle K.

Bara Preem hade 47 egna cisterner.

EN BIT FRÅN Preems område håller maskinförare Kent Dahlberg på och klipper ner en cistern som tillhört Circle K. Under hösten kunde han inte låta bli att underhålla grannarna med lite plåtslöjd (se bild).

Vi står ovanpå ett cirkelrunt fundament. Några är av gjuten betong, andra av hårt packad sand. Under våra fötter finns ett av de gigantiska bergrum som sprängdes ut för beredskapslagring av bensin och andra bränslen.

Mikael Robertsson berättar att bergrummen är tömda, liksom cisternerna ovan jord. Efter rivningen sker marksanering, förklarar han:

– I snitt schaktar vi bort två, tre meter av jordlagret. Vi märker ut provytor och gräver kontrollgropar. Är det fortsatt förorenat tar vi bort mer. Massorna skickas sedan i väg för bearbetning.

Preem har knappt ett och ett halvt år kvar, sedan ska marken lämnas över till kommunen.

På andra sidan sundet, söderut, ligger Bergs oljehamn. Där ville Nackapolitikerna sparka ut Circle K redan 2018. Planen är att bebygga den bergiga stranden med 2 000 nya lägenheter.

Men efter år av juridiska tvister enades bolaget och kommunen om en kompromiss. Depåverksamheten får fortsätta till 2033.



FOTO: KENT DAHLBERG

Metallslöjd i megaformat. Foto och konstnär: maskinförare Kent Dahlberg.

FAKTA OM LOUDDEN

➔ Depån började anläggas på 1930-talet och har byggts ut i omgångar.

➔ År 2014 var lagringskapaciteten 430 000 kubikmeter. Miljötillståndet gav oljebolagen rätt att hantera upp till 1 200 000 ton drivmedel per år.

➔ De volymer som fylls på och tappas ur under ett år kallas på depåspråk för genomslag. På slutet var genomslaget ungefär 600 000 ton på Loudden.

➔ All oljehantering ovan jord skulle vara borta senast den 31 december 2019. Bergrummen har miljötillstånd till 2030.



Tim Backlund (till vänster) driver ett företag som fått i uppdrag att skrota och återvinna cisternerna på Loudden. Mikael Robertsson är projektingenjör på Preem och ansvarar för rivning och sanering.

”I mina ögon är det helt nödvändigt att ha kvar Bergs oljehamn även efter 2033. Om man inte vill öka lastbilstrafiken massivt.”

Oskar Hoflund, depånätschef Preem.

Hur blev det? Vart flyttade Preem när man lämnade Loudden?

Depånätschef Oskar Hoflund säger:

– Vi hade utarbetade planer för att flytta till Norrköping och Gävle. Det hade inneburit mängder av nya tankbilsmil. Men i och med att Bergs oljedepå blev kvar lindrades vårt problem. Vi kunde flytta in hos Circle-K. Vi har länge haft ett nära samarbete mellan oljebolagen.

Vad betyder det för antalet transporter, och för miljön?

– För vår del blev förändringen marginell, det har inte blivit markant fler eller längre tankbilstransporter. Fast den tunga trafiken har förstås ökat kraftigt i Nacka. Vi har också fått ett sårbarare distributionsnät, när nästan allt bränsle till regionen ska tas från en enda depå.

Oskar Hoflund är ändå besviken över nedläggningen av Loudden.

– Allting var i väldigt gott skick, det är en omfattande kapitalförstöring. Särskilt om man tänker sig att någon ska bygga en ny depå på annan plats.

Nu ska Bergs oljehamn leva vidare till 2033. Går det att avveckla den om tolv år?

– Nej, jag kan inte se hur regionen ska klara det. I mina ögon är det helt nödvändigt att ha kvar Bergs oljehamn även efter 2033. Om man inte vill öka lastbilstrafiken massivt.

I Sverige är det ”marknaden” – oljebolagen – som fått hela ansvaret för att lagra och försörja landet med bränsle och drivmedel. Både i fredstid och i kris- eller krigstider.

Varför är inte Södertälje ett alternativ?

– Det blir för dyrt. Det är bara bolaget ST1 som har depå där i dag. Det skulle krävas en miljardinvestering. En enda cistern kostar runt 50 miljoner kronor. Inget bolag är berett att ta de kostnaderna. Inte nu när osäkerheten är så stor om morgondagens bränslen.

– Fler och fler bilar går på elektricitet,

FAKTA OM DRIVMEDEL

➔ Det finns knappt 2 800 bensinstationer i landet. På 1960-talet var antalet uppe i nästan 9 000.

➔ Circle K är störst på marknaden med 33,9 procent av bensinförsäljningen och 27,6 procent av dieseln. (avser år 2017.)

➔ I Sverige finns tre raffinaderier som tillverkar bensin, diesel och eldningsolja. Alla tre ligger på Västkusten.

Svalt intresse för att trygga tillgången på drivmedel

Att lägga ner både Loudden och Bergs oljehamn skulle få orimliga konsekvenser, om man inte samtidigt byggde en ny depå. Så lät tongångarna i en kommunal utredning 2006.

Text **Jan Lindkvist**

Några år senare, 2010, antog regionen en ny utvecklingsplan. I den slog landstinget återigen fast att båda depåerna behövdes fram till 2030. Andra lösningar skulle innebära många fler tankbilstransporter.

2018 var det dags för nästa utvecklingsplan. Och nu hade politikerna gjort en helomvändning. Avtalen för både Loudden och Bergs var uppsagda. Bränslet skulle köras från Södertälje och Nynäshamn.

Hur det skulle gå till var, och är, högst oklart. Då som nu är det marknaden, oljebolagen, som står för depåer och transporter.

Så var läget när regeringen vintern 2018 gav länsstyrelsen i uppdrag att utreda försörjningsfrågan. Arbetet skulle ske tillsammans med andra berörda myndigheter, som försvaret och Energimyndigheten.

RAPPORTEN KOM I december 2019, bara ett par veckor innan Loudden stängde grindarna. Slutsatsen är att energifrågan stötts och blötts i decennier, men i realiteten har inte mycket hänt. Det saknas en vision för regionens drivmedelsförsörjning, skriver utredarna.

Man kan också utläsa att intresset från Stockholmspolitikerna varit svalt när det handlar om att trygga tillgången på drivmedel. Det gäller för transportsektorn, men också andra konsumenter. Däribland anläggningar som kan producera reserv-el, i händelse av större strömavbrott.

SLUTSATSEN BLIR ATT drivmedelsförsörjningen måste få en större plats i samhällsplaneringen. Utredarna skriver:

Oavsett hur marknaden utvecklas, kommer det att finnas behov av att hantera och hantera drivmedel, nära förbrukarna. Påfyllning sker bäst med båt, och distributionen med tankbilar. Utrymme för drivmedelshanteringen i depåer och tankställen måste säkerställas.

DE STATLIGA MYNDIGHETERNA pekar på flera viktiga frågor som måste klaras ut. Bland annat:

➜ Vid avvecklingen av Loudden och Bergs försvinner det mesta av kapaciteten för att lagra i bergrum. Ny skyddad lagring behövs i länet, för kris- och krigssituationer.

➜ Ansvariga myndigheter ska undersöka förutsättningarna för en utbyggnad av Södertälje bränslehamn och för nya oljehamnar, bland annat i Nynäshamn.

➜ En ny roll för staten kan bli nödvändig. Osäkerheten kring framtidens motorer och bränslen gör att marknaden tvekar inför nya stora investeringar. Statligt ägande av depåer bör utredas.

➜ De beredskapsplaner som funnits har hittills bara omfattat fossila bränslen. Även biodrivmedel bör tas med.

➜ Kommunerna har i dag stor makt över markanvändningen. Staten kan i vissa fall expropiera eller avsätta områden som riksintresse. Men det är en besvärlig procedur, som också behöver ses över.



Under Mikael Robertsson ligger ett av de stora bergrum som använts för beredskapslagring av bränsle. Även de ska avvecklas. I bakgrunden syns Preems gamla kontor som brandkåren fått som övningsobjekt, i väntan på rivning.

men även där är nätet – distributionen – ett problem. Det kommer att bli mer och mer biodrivmedel. Det kräver också investeringar. I den situation som råder kommer bolagen att använda de depåer man redan har. Och då handlar det främst om Norrköping, Gävle och Västerås.

Hur hamnade stockholmarna i en situation där energiförsörjningen framstår som osäker om ett tiotal år? Där bostäder tycks vara viktigare än tillgången på energi ...

– Det är en utveckling som pågår även på andra håll i landet, exempelvis Norrköping och Helsingborg. Man pressar ut industriella verksamheter från städerna. Göteborg är ett undantag, men här har hamnen en annan status.

– Fokus har varit extremt på bostäder, andra viktiga samhällsbehov glöms bort. Hade vi haft ett större ”tänk” kring vårt totalförsvar, tror jag inte man hade avvecklat Loudden på det sätt som skedde.

De sista åren hanterades runt 600 000 ton bränslen på Loudden. OKQ8 var största aktör. Inför nedläggningen hade företaget klargjort att Västerås var huvudalternativ för transporterna.

HUR BLEV DET? Andréa Haag har titeln Director Sustainability & network:

– Det är ett beslut som legat över oss under lång tid. Vi har på diverse olika sätt försökt ha en dialog med ansvariga beslutsfattare, både politiker och tjänstemän. Vi har lyft de aspekter vi tycker är viktiga, både när det handlar om oljeförsörjning och landets beredskap.

– Precis som Preem lyckades vi flytta över det mesta av våra volymer till Bergs oljehamn. Vi tar en mindre del från Västerås också, 10–20 procent ungefär. Men det innebär ändå längre transporter för oss. I runda slängar kör vi 4 000 extra tankbilsmil, på grund av Louddens nedstängning.

Det låter som om miljökonsekvenserna inte blivit så stora som befarat efter nedläggningen av Loudden ...

”Det innebär ändå längre transporter för oss. I runda slängar kör vi 4 000 extra tankbilsmil, på grund av Louddens nedstängning.”

Andréa Haag, Director Sustainability & network på OKQ8.

– Nja, för oss innebär det definitivt ökade utsläpp. Vi hade en kortare körsträcka till våra stationer tidigare.

Hur länge till räknar OKQ8 med att det kommer att behövas flytande bränslen?

– Det är svårt att gissa. Vi har ett eget mål om att vara klimatneutrala i egen drift till 2030. Vi, liksom hela branschen, har sedan som mål att vara klimatneutrala i hela värdekedjan till 2045. Ska man klara det så bygger det, tror jag, på en stor andel flytande gröna drivmedel. Kompletterat med andra energibärare. Som el och biogas.

Länsstyrelsens utredning ger vid handen att lagring och hantering av flytande bränslen kommer att behövas i vart fall fram till 2050. Är det en rimlig bedömning?

– Bedömningen är nog inte orimlig. Men jag tror att det kommer att vara mer biodrivmedel, och antagligen inte samma volymer som i dag.

Vad blir konsekvenserna om Bergs oljehamn avvecklas till 2033? Klarar Stockholm bränsleförsörjningen?

– Jag vågar inte uttala mig, än. Vi kommer att behöva analysera det närmare längre fram.

Har Stockholms lokalpolitiker tagit för lätt på energiförsörjningen?

– Det hoppas jag inte att de har gjort, det är en av de viktigaste frågorna som också har varit en bärande del i vår argumentation.



”Drönare ger ett extra öga så att ni vet vad ni ger er in på”, förklarar kursledaren Fredrik Nilsson för testpiloterna Daniel Jakobsson och Jacqueline Kapronczai.

”Det här är inga leksaker”

– Upp, ner, höger, vänster. Tänk dig att du spelar tv-spel! Kursledaren Fredrik Nilsson visar väktaren Jacqueline Kapronczai hur hon manövrerar drönaren med handkontrollen. De artificiella övervakarna är på väg in i bevakningsbranschen.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



Solen strålar från blå himmel, glittrar i snön som lagt sig kring kursgården i Hindås, utanför Göteborg. En perfekt dag att flyga drönare på, konstaterar Fredrik Nilsson som leder kurserna. Skyfall och hård blåst kan sätta stopp. Men hans ”maskin” klarar arktiskt klimat.

– Ner till 20 minus.

Denna januaridag stannar termometern på minus två och väktaren Jacqueline Kapronczai är på plats med kollegan och gruppledaren Daniel Jakobsson. De jobbar på ett mindre säkerhetsbolag, CPG, med bevakning av främst byggarbetsplatser i Västra Götaland. Just det har väckt företagets intresse för drönare.

Väktarna kliver ut på kursgårdens ”platta”– en långsmal träplattform – för att testa. Tanken är sedan att företagets gruppledare ska utbildas först.

– Oj, jäklar! Det där är inga grejer man köper på Mediamarkt, reagerar Jacqueline Kapronczai inför de båda drönare som kursledaren gör i ordning för start.

– Vad kostar de?

– Omkring 50 000 för den mindre och 120 000 för den stora. Säkerhetsbolagen behöver maskiner för mellan 50 000 och 250 000 kronor.

Visst är det en slant. Men med drönaren kan du få en snabb överblick över ett stort område, innan du skickar in personal, resonerar Fredrik Nilsson.

– Drönaren spelar in film. Kunden kan få den till sin ledningscentral via livestream, och får på så sätt lättare att planera insatsen.

Den större drönaren för tankarna till en stor svart trollslända. Den kräver två batterier à 2 000 kronor styck. Piloten följer flygrörelserna på en kontrollskärm.

DANIEL JAKOBSSONS FATTAR handkontrollen, medger att han är lite nervös. Han börjar lugnt, lyfter och låter drönaren surra på samma plats i luften några meter

”Folk måste förstå allvaret när de går upp med maskiner i svenskt luftrum. Både olyckor och skador har skett när människor tummat på säkerheten.”

Fredrik Nilsson, drönarutbildare.



Daniel Jakobsson växlar mellan att följa drönaren i luften och på handkontrollens bildskärm. Lite svårt med koordinationen men roligt, tycker han.

bort på träplattan. Tänk tv-spel, vägleder Fredrik Nilsson.

Daniel Jakobsson pressar ihop läpparna och följer stint farkostens rörelser på skärmen.

– Hur känns det?

– Lite svårt, fast roligt. Spännande!

Daniel släpper i väg drönaren upp mot himlens få molntussar.

– Kollar du, frågar han kursledaren. Jag är rädd att den ska dra i väg för högt.

Fredrik Nilsson lugnar. Än flyger David inom säkerhetsmarginalen, så det är ingen risk att han stör eventuell flygtrafik.

Daniel ser drönarflyg som en extra säkerhet, en möjlighet till förspaning.

– Man kan avvakta innan man går in på byggen, se var personer som tagit sig in befinner sig och samtidigt få allt dokumenterat på film.

ARTIFICIELL INTELLIGENS (AI) är på stark frammarsch i arbetslivet, men Daniel är inte orolig att drönare ska stjäla hans jobb.

– Nej, de är ett komplement i arbetet, spännande hjälpmedel.

Bland kollegorna finns de som bara ser möjligheter och andra som är mer skeptiska, berättar han. Än har han inga planer på att köpa en privat, fast kanske en liten? Han har testat kompisarnas.

– Det är en speciell känsla, lite svårt att koordinera, men kul.

Nybörjarnerverna släpper hos Jacqueline Kapronczais också. Det känns bra. Med drönare kan man se saker på ett annat sätt, tycker hon. De är en hjälp, precis som hundar.

– Fast det gäller förstås att man har utbildning. Vem som helst kan inte dra upp en drönare hur som helst. Det krävs ganska mycket av den som flyger. Men tekniken är grym!



DRÖNARFAKTA

Quadrocopter/UAS är ett annat namn för drönare. En radiostyrd flygande farkost med storlek från en hand till en stor maskin. I dag finns allt från ufo- till selfiedrönare, farkoster med artificiell intelligens som styrs med handgester eller via din smartphone.



Via kontrollskärmen följer Daniel Jakobsson drönarens rörelser. Den måste vara inom synhåll.

Fredrik Nilsson har sex års erfarenhet av drönarsystem. Det var hans intresse för naturfoto och film som ledde till att han startade företaget Quadfoto. Han har också båt och gillar att sportfiska.

– Skickar jag upp en maskin kan jag se var makrillen står.

Fusk? Nej, det håller han inte med om. Bara ett av många användningsområden, anser Fredrik Nilsson. Tekniken är förhållandevis ny och förbättras hela tiden.

Inom säkerhetssektorn är det främst värmekameror som väcker intresse. För att upptäcka människor – även i mörker, förklarar han.

DRÖNARUTBILDARNA ÄR FÅ och Fredrik Nilsson har själv erfarenhet från säkerhetsbranschen. Han har bland annat utbildat personal inom räddningstjänsten och kommunanställda med inriktning på underhåll, som takbeläggning.

Inom säkerhetsområdet föreslår han bevakning vid evenemang och festivaler, för att förebygga våld och slagsmål och söka efter försvunna kring festplatser.

Ytterligare förslag är stora hamnområden och flygplatser.

– Efter en intensiv kursdag ska du kunna både starta och landa. Vi börjar med teori, lagar och regler. Säkerhet är prio ett. Innan vi går ut tränar eleverna i en drönarsimulator på storskärm.

Daniel Jakobsson undrar ifall man kan prata in ljud och röst direkt när drönaren filmar. Svaret är ja.

Teknik att programmera in ljud, som exempelvis polissirener, glassbil eller favoritlåt finns också. Fast Fredrik Nilsson förordar försiktighet. Privat har han använt drönaren till att blåsa bort höstlöv på tomten och några gånger hjälpt grannarna, när bollar fastnat på taket.

Många uppfattar drönarflyg som lek, fast Fredrik Nilsson slår ifrån sig.

– Folk måste förstå allvaret när de går upp med maskiner i svenskt luftrum. Både olyckor och skador har skett när människor tummat på säkerheten.

Det svåraste är, enligt Nilsson, att skaffa sig rätt konsekvenstänk. Det gäller att klara eventuella nödsituationer och helst förebygga dem. Blåser det för mycket? Måste jag nödlanda? Vad gör jag om jag råkar skada drönaren, en människa, ett djur eller någons egendom?

HITTILLS HAR DET varit lite ”vilda västern” i luftrummet, enligt Transportstyrelsen. Men nu kommer ny EU-regler.

– Det välkomnar vi, säger Fredrik Nilsson.

Fler bevakningsbolag ligger i startgroparna. Men de lurpassar lite på varandra, vill inte avslöja för konkurrenterna om de tänker satsa på drönare, uppfattar Fredrik Nilsson.

– Antingen kommer tekniken att explodera eller också tickar det fram i lagom takt, som det mesta inom bevakning. Intresset har ökat under de senaste två åren. Inom tre till fem år är nog drönarna fullt implementerade i branschen.

Närmast ser Fredrik Nilsson fram mot en ny, ”riktig värsting”, som ska lanseras i vår. Den har högupplöst värmekamera, ”effektiv zoom” och passar inom bevakning. Han siar och hoppas:

– I framtiden kommer drönare att ligga på 5G-nätet, för att uppnå obegränsad räckvidd.

➜ Läs ett längre reportage, liksom om lagar och regler, på transportarbetaren.se.



Djup koncentration. Kursledaren Fredrik Nilsson och väktarna Jacqueline Kapronczai och Daniel Jakobsson kollar att drönaren inte sticker för högt upp i luften – och stör eventuell flygtrafik. Maxgränsen är fyra kilometer upp. Just här gäller max 50 meter på grund av närheten till Landvetters flygplats.

Så mår vi av jobbet

En stor del av livet levs på jobbet. Ganska många trivs inte särskilt bra när de gör det. David Eklind-Kloo har skrivit en bok som undersöker vad som händer med oss när arbetet känns meningslöst. Han skissar också på visioner om ett arbetsliv med större mening.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

David Eklind-Kloo har en bakgrund som politisk samordnare på Handels. Det senaste året har han jobbat på tankesmedjan Arena Idé. I opinionsundersökning och bok har han undersökt hur svenskarna egentligen mår på jobbet.

1 Du har skrivit en bok som ställer frågor om vad jobbet gör med oss. Finns det ett svar på den frågan?

– För många så är jobbet en källa till tillfredställelse. Man får göra något som känns konstruktivt för världen. Man utmanas och får utvecklas. Blir del av en gemenskap.

– Men så är det inte för alla. Det är väl det som skorrar lite falskt när man lyssnar till det offentliga samtalet om arbete. Både Socialdemokraterna och Moderaterna vill gärna få det att låta som att existentiella värden kommer per automatik – bara man har ett jobb. Vi gjorde en enkätundersökning och det visar sig att så är det inte för alla. 16 procent tycker att jobbet försämrar livskvaliteten. Sammanlagt en tredjedel tycker inte att jobbet gör livet bättre. De mänskliga behoven har fått stryka på foten till förmån för vinstintresset.

2 Men måste jobbet vara så himla tillfredställande?

– I slutändan är det upp till var och en. Men jag tror att om jobbet bara är en försörjning kan det vara ganska nedbrytande på sikt. Vissa kanske känner att ”det viktiga för mig inte är att få lära mig nya saker hela tiden, det viktiga är gemenskapen”. Men det förutsätter att det finns möjlighet till gemenskap på jobbet.

3 Det påminner om ett klädlager du skriver om. Där de anställda leds av en roboträst i sina hörlurar. Kunde nästan vara början på en dystopisk bok...

– Jag har träffat flera som har jobbat på såna lager som har det betydligt värre än Karin i boken. På andra lager används roboten för att bevaka. Arbetsgivaren får uppgifter om hur fort du plockat vid olika tillfällen. På Karins jobb gick det i alla fall att stänga av hörlurarna och småsnacka en stund. Men trots att möjligheten finns, pratar de nästan inte på hennes arbetsplats. För de har inget arbetsrelaterat att prata om. De arbetar inte tillsammans längre. Alla styrs av lurarna hela tiden, tidigare löste man problemen tillsammans.

4 Är arbetets innehåll en utmaning facken klarar av att hantera?

– Jag tror att man behöver göra det. Men det är lätt för facket att gå in om någon tjänar för lite eller blir trakasserad. Men arbetsgivarens rätt att leda och fördela arbetet naggas i kanten om facket går in och vill påverka vad vi ska göra på jobbet.

– Fackets utgångspunkt är att påverka villkoren på jobbet. Men facket kan inte bestämma om man ska tillverka malariamedicin eller trampminor. Den makten äger arbetsgivaren i dag.

5 Även om frågan om vad man producerar kan verka ganska avlägsen, så borde det väl inte vara omöjligt att ställa krav på inflytande över hur vissa arbetsuppgifter utförs?

– Facken har tagit den frågan på väldigt stort allvar från 1970-talet till början av 1990-talet. Inom industrin började man jobba med självstyrande grupper som hade mandat att lägga upp sitt arbete själva. Det kom efter ett målmedvetet arbete från facken, och till viss del också arbetsgivarna som behövde behålla kompetent personal. Men sedan ruckades maktbalansen efter 1990-talskrisen. Arbetslösheten stabiliserades på en högre nivå. I stället för att satsa på meningsfulla jobb fick facken satsa på att upprätthålla organisationsgraden och bromsa utvecklingen mot otrygga anställningar.

– Det finns inte någon annan än facket som kommer att ta striden för meningsfyllda arbeten.

”Det finns inte någon annan än facket som kommer att ta striden för meningsfyllda arbeten.”

3 kritiska röster:

Vi bara lyder av Roland Paulsen: Författaren och forskaren studerade myndigheten som alla har en åsikt om: Arbetsförmedlingen. Boken är en slags uppgörelse med lönearbete och byråkrati.

Det omätbaras renässans av Jonna Bornemark: Filosofen anser att vårt samhälle är präglat av en slags mäthysteri. Boken om det omätbara ger nya perspektiv på jobb och fritid, och är ett slag för empatin.

Bullshit jobs av David Graeber: Enligt författaren skapar kapitalismen en massa meningslösa jobb som bara finns för att hålla ekonomin rullande. Hans fem kategorier av meningslösa jobb är ganska roliga.



David Eklind-Kloo har undersökt vad vi gör på jobbet, och vad jobbet gör med oss.

Kritik mot ungdomars epa-leverans

Vettig verksamhet för utskälld grupp eller inkörsport till gig-arbetens usla villkor? I Östersund har ungdomar kört ut paket med Epa-traktorer i juletid. Facket är kritiskt.

Text **LILLY HALLBERG**



FOTO: LARS LJUNGMARK/LÄNSTIDNINGEN ÖSTERSUND

Tindra Blomberg har under helgerna levererat paket med sin Dodge Ram 1500 i Östersund. Hon är glad för att unga Epaförarna fått positiv resons för en gång skull, men förstår samtidigt kritiken mot arbetet.

– Satsning på motorintresserade unga låter vackrare än det här är. Det måste göras på rätt sätt, och de ska ju ha betalt, säger Johan Molin, ordförande för Transports avdelning Mellersta Norrland.

Han reagerade starkt när han hörde om de planerade paketleveranserna som Destination Östersund initierat. I organisationen ingår bland annat företrädare för det lokala näringslivet. Kommunen har beviljat bidrag på 200 000 kronor till organisationens satsning på gruppen unga epa-förare, där paketleveranserna var ett första steg.

HOS JOHAN MOLIN väckte de ungas arbete en rad frågor, inte minst när det gäller arbetsmiljön. Det handlar om en förhållandevis liten grupp unga i åldern 15–17 år som för arbetet de utfört fått en symbolisk summa, förutom bensinpengar.

– De räknas som minderåriga, och första veckan handlade det om arbete efter skolan. Hur har arbetet gått ihop med arbetsmiljölagen? Har man trafiktillstånd?

Johan Molin har av Destination Östersund fått till svar att allt är kollat och dubbelkollat, och till och med fått lyckönskningar från Transportstyrelsen. Och Molin kan själv köpa tanken på att fånga upp motorintresserade unga med vettig verksamhet, men önskat att det gjorts på radikalt annat vis. Till exempel genom att stödja gruppen i att bilda en förening.

”De räknas som minderåriga, och första veckan handlade det om arbete efter skolan. Hur har arbetet gått ihop med arbetsmiljölagen? Har man trafiktillstånd?”



Johan Molin, ordförande i Transports avdelning i Mellersta Norrland.

Från epa- till A-traktor

➔ En epa-traktor är ett fordon, vanligen personbil, som är ombyggt enligt reglerna för jordbruksmaskiner.

➔ Vägtraktorn har en snart hundraårig historia. Namnet kommer från varuhuskedjan Epa, symbol för låga priser och enkel kvalitet. Det lever kvar trots att nyregistrering av epor egentligen förbjöds redan 1975: I stället började A-traktorreglerna gälla för vägtraktorer.

➔ Skillnaden mellan en epa- och en A-traktor är främst att den senare måste vara konstruerad för en maxhastighet på högst 30 kilometer i timmen. Epa-traktorn definieras egentligen av ett visst utväxlingsförhållande.

➔ Jämtland, där Östersund är ”huvudstad”, var i slutet av 1900-talet känt som landets epa-tätaste län.

Genom sin 16-årige son har Johan Molin kommit i kontakt med flera av dem som under helgerna kört ut paket. En av dem är Tindra Blomberg.

– Jag tycker att det gått bra, vi har fått mycket positiv feedback. Både för själva grejen, med utkörning under pandemin, och för epa-traktorena, säger hon.

– Många var intresserade av eporna. En bilintresserad kund gjorde beställningen bara för att se den och visade den hon själv körde. Vi är inte så vana vid sådan respons, förut har det mest varit klagomål.

Tindra Blomberg, som själv går i årskurs 9, kan ändå förstå kritiken:

– För det första är vi under 18 år, några under 16. Vi har ju inte fått riktig lön, som andra. Och sedan kanske folk ringer oss när de beställer på nätet för att det är gratis.

Inför julhelgen var de fem epa-förare som körde ut paket i staden. Men gruppen med unga är betydligt större än så, enligt Tindra.

– Det är väldigt många som kör just nu. Är man ute några och kör en kväll träffar man på många andra.

EN JULKLAPP TILL stans epa-ungdomar. Så har Destination Östersund på sin hemsida beskrivet paketleveranserna.

Kommunalrådet Bosse Svensson (C) är medveten om att det finns kritik mot paketleveranserna, även från åkerihåll.

– Men jag förstår inte konfliktytan riktigt, om jag ska vara helt ärlig. Det handlar ju inte om konkurrens genom att bygga en transportkedja, eller något slags gig-ekonomi. Jag tycker att det de gjort nu inledningsvis är bra då situationen är så speciell under pandemin, och också visar på läget för butikerna som försöker överleva, säger han.

Bosse Svensson betonar att paketleveranserna är en första mindre del av något större, till stöd för unga A-traktorförare. Kommunen har gått in med pengar för att gruppen ska kunna samlas – utan att det uppstår konflikter. Stödet är tänkt för att bygga broar, kanske ordna med en träffpunkt och bildandet av en förening.

– Det är ett försök att göra något konstruktivt, att vända synen på ungdomarna. De har blivit något av en spottkopp, säger Bosse Svensson.

– Det har varit problem och mycket klagomål på störningar. Vi har som politiker varit tvungna att stänga av en parkeringsplats där epa-ungdomarna brukade samlas.

DESTINATION ÖSTERSUND SKREV till en början avtal med fem epa-förare. Upplägget: Ungdomarna fick hämta beställda varor vid en upphämtningsplats på Stortorget, mitt i staden, och fick där också adresser till kunderna. För uppdraget fick epa-förarna ersättning för bensin, samt ”en symbolisk summa”.

Hemleveranserna av paket i staden – i högst 30 kilometer i timmen! – pågick fram till årsskiftet. Nu ska projektet utvärderas. Fast hittills har det bara varit positiva reaktioner, enligt ansvariga på Destination Östersund.

Tillstånd i trafiken

Något trafiktillstånd för paketleveranser krävs inte om arbetet utförs med epa-traktor. Det eftersom högsta tillåtna hastighet för fordonet inte överskrider 40 kilometer i timmen. Företag som bedriver yrkestrafik uteslutande med sådana fordon omfattas inte av kravet på trafiktillstånd.

Det framgår av Europarlamentet och EU-rådets förordning (EG) nr 1071/2009 artikel 1.

Källa: Transportstyrelsen



Bra med ungdomssatsning, men de som kör är under 18 år och får inte jobba som om de vore vuxna, påpekar Transports Gustaf Järsberg.

”Det är ett arbete!”

Arbetsmiljö. Gustaf Järsberg är central arbetsmiljösamordnare på Transport. Han har förståelse för satsningen på unga motorintresserade, med epa-traktorer.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Absolut, det är inga problem med att ordna vettig verksamhet för ungdomar! Problemet är att här utför de ett arbete, åt andra som tjänar på det. Destination Östersund är ju, vad jag förstår, ett företag med aktieägare.

Hade det rört sig om arbetsinsatser för en ideell förening – ungdomarnas egen, till exempel – hade det varit en annan sak, påpekar Gustaf Järsberg. Det är framför allt två saker som får honom att reagera:

– Dels är de som kör under 18 år, och då får de inte jobba som om det gällde vuxna. Dels måste man göra en riskbedömning och titta på risker som är förknippade med att köra ut varor. Förutom alla fysiska risker med budbilskörning, så finns även smittrisk i och med pandemin.

ARBETSMILJÖVERKETS FÖRESKRIFTER reglerar klart vilka särskilda regler som gäller för minderåriga i arbete. I övrigt gäller samma regler som för alla andra på avtalsområdet.

– Det kan låta jättetrist att komma här som vuxen och påpeka saken. Det tragiska är ju att de som ordnat verksamheten inte verkar tänkt, utan bara infört vuxenvärldens företagaridé, säger Gustaf Järsberg.

Transports arbetsmiljösamordnare hoppas dock att de motorintresserade ungdomar får fortsatt stöd. I Östersund och i övriga landet.

– Kanske kan avdelningarna hjälpa till om de vill starta en egen epa-förening, eller en ungdomssektion?! Vi behöver engagerade ungdomar, och vi kan hjälpa dem.

Samhällstrafik på lånade tillstånd

SÅ SKA OSERIÖSA TAXIBOLAG STOPPAS

Förlorade trafiktillstånd. Slavliknande kontrakt. Lön som inte betalats och bortglömda förhandlingar. Trots det har Trendtaxi gång på gång vunnit upphandling av samhällstrafik för hundratals miljoner.

Transports avdelningar tar nu striden för de många chaufförer som drabbats.

Text **LILLY HALLBERG** *Illustration* **GUSTAF ÖHRNELL HJALMARS**

Det liknar ett imperium, byggt av två bröder, som driver såväl stora som små taxiföretag främst i Mälardalen och Värmland. Många under Trendtaxi-paraply. AB Trendtaxi, Trendtaxi i Södermanland AB och Trendtaxi i Uppland AB.

Då Transportstyrelsen drog in moderbolagets tillstånd för yrkestrafik kunde Trendtaxi ändå driva verksamheten vidare. Detta genom att ”låna” trafiktillstånd och låta underentreprenörer köra.

Men före jul sade både Region Värmland och Region Sörmland upp sina avtal med bolagen i ”koncernen”. Det var efter att Transportstyrelsen återkallat flera trafiktillstånd. En månad senare sade också Uppsala kommun upp sitt avtal med AB Trendtaxi.

– Vi har jagat det där bolaget i flera år. De har inte ens tillstånd att köra, sa Mikael Ladman, ombudsman på Transports Värmlandsavdelning, två veckor före jul.

Värmland:
Konflikter under flera år

Den 10 december backade regionala Värmlandstrafik. Upphandlingen av servicetrafik från AB Trendtaxi avbröts med omedelbar verkan. Droppen blev när också underentreprenören – vars bolag ägs av brodern till AB Trendtaxis vd – förlorade sitt trafiktillstånd. Regionens trafikbolag motiverade annars den senaste upphandlingen med att de som körde färdtjänst hade tillstånd för yrkestrafik.

Transports Värmlandsavdelning har under senare år haft en rad tvister med Trendtaxi och Din taxi Örebro, som har samma ägare. Det gäller bland annat:

➔ Icke förhandlade organisationsförändringar.

➔ Utebliven övertidsersättning; chaufförer som arbetat närmare 220 timmar i månaden, men fått betalt för 166,5 timmar.

➔ Förbigången återanställning.

Allt gick vidare till centrala förhandlingar – som var planerade till mitten av december – eftersom Trendtaxis vd uteblev från förhandlingarna i Karlstad då han, med egna ord, ”glömt tiden”.



Mikael Ladman

Ombudsman Mikael Ladman såg det som en seger när Värmlandstrafik avbröt upphandlingen före jul. Förhoppningen var att seriösa bolag skulle ta över trafiken, för chaufförerna behövs i samhällstrafiken.

En månad senare, i mitten av januari, är oron hos de anställda tillbaka. Dels för smittspridningen under pandemin, dels för att förarna inte ska erbjudas anställning i de nya bolagen. För ägaren till Trendtaxi Uppland har raskt startat två nya taxibolag: Taxiresan i Värmland och Taxiresan i Mälardalen.

– Man får ta med sig anställningsåren in i det nya bolaget. Men ingen därifrån kontaktade oss för att försöka hitta en lösning, säger Mikael Ladman.

Södermanland:
”Kör 1 procent privat” – och förlora 5 000 i månaden

För drygt två år sedan vann AB Trendtaxi/Trendtaxi i Södermanland AB en stor del i upphandlingen av Region Sörmlands serviceresor. Sammanlagt värde: 470 miljoner kronor.

Transports avdelning i Södermanland har varit i kontakt med Trendtaxis dotterbolag. Det har gällt lönefrågor, enligt Kjell Arbestål, ombudsman med ansvar för taxiavtalet. Däremot har det inte varit problem att förhandla.

– Vi har haft långtgående diskussioner där vi förklarat att deras tänkta upplägg inte fungerar efter kollektivavtalet, säger Kjell Arbestål.



Kjell Arbestål

Trendtaxi i Södermanlands upplägg var att skriva avtal med chaufförer, som tidigare haft månadslön och kört samhällstrafik, så att de i fortsättningen skulle få procentlön och även åta sig privatkörningar. På 1,0 procent. Denna procent skulle i praktiken innebära kraftigt sänkt lön för chaufförerna, ett tapp på upp till 5 000 kronor i månaden.

Transports ombudsman har inte hört talas om ett sådant upplägg tidigare.

– Jag vet att personalen blivit informerad, men bolaget hann inte genomföra det. Nu är det ny upphandling på gång, säger Kjell Arbestål.

Den nya upphandlingen är en konsekvens av att Region Sörmland sade upp avtalet med Trendtaxi i december. Det ledde till stora svårigheter att ordna fram bilar för färdtjänst, sjuktransporter och skolskjutsar i slutet av förra året. Region Sörmland bröt samtidigt med Trendtaxi Södermanland, som skulle sköta servicetrafiken från årsskiftet. I slutet av januari blev det klart med nytt avtal för färdtjänst.

Men samtidigt riskerar många åkare att stå utan uppdrag den 1 februari. Alltså de som övertalats att bli egna företagare och köra färdtjänst under Trendtaxis paraply.

Östergötland:
”Det växer hela tiden”

Mats L Andersson är ombudsman med ansvar för taxi på avdelning 4 Östergötland.

– Det är helt otroligt att de kan vinna upphandling efter upphandling, säger han om Trendtaxi.



Fullt med Trendtaxis i Mellansverige. Enligt ägaren är bolaget en koncern med mellan 150 – 200 anställda. Transports avdelningar har kommit i kontakt med många, chaufförer som haft en rad olika problem med arbetsgivaren. I

– Det är inte konstigt att det blir illa i branschen när de kan konkurrera ut seriösa bolag. Med facit i hand borde det funnits nationella riktlinjer.



Mats L Andersson

Det är konstigt att det inte kommit mer reaktioner från politiskt håll med tanke på hur det fungerar.

Mats L Andersson har bland annat kommit i kontakt med Trendtaxi-sfären då ett av bolagen i mindre omfattning körde samhällstrafik in i Östergötland.

Mats L Andersson tar också upp Trendtaxibolagens försök att förmå enskilda chaufförer att bli egenföretagare, i Trendtaxibilar:

– De lockar in dem att bli åkare med F-skatt. Sedan är de fast i träsket. Som underentreprenör är de ganska rättslösa.

Problemen ser olika ut i olika regioner, liksom Trendtaxis agerande och taktik.

– Men det växer hela tiden, säger Mats L.

Ombudsmän från fem avdelningar inom Transport samarbetar nu för chaufförernas arbetsvillkor och avtal; avdelning 4 Östergötland, avdelning 6 Värmland, avdelning 9 Örebro, avdelning 7 Södermanland och avdelning 41 Uppsala.

– Vi är specialister inom olika grenar och flätar ihop kunskaperna för att nå framgång, säger Mats L Andersson.

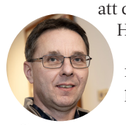
Region Örebro:
Press på politikerna

Minst 10 procent av servicetrafiken ska köras i egen regi, av den som får avtal på samhällstrafik. Det är ett krav från Transports Örebroavdelning. Och det vore ett sätt att få stopp för Trendtaxi.

– Vi vill få till en ändring genom de politiskt ansvariga, och ett sätt är att pressa politikerna vid upphandlingarna. I dag har vi en bra diskussion och en grund för att komma bort från dagens situation, säger Clas Hellsing, ombudsman med ansvar för taxi på avdelning 9.

En annan sak Örebroavdelningen tagit strid för är att underentreprenörer ska slippa bli bötfällda, då de bara följt uppmaningar från Trendtaxi:s vd. Det gäller kravet på prisinformation till kunden, det anslag med tariffer som ska finnas i bilarna.

– Chaufförer som varit på utbildning här säger att ”vi har fått lära oss av vd:n att det inte behövs”, säger Clas Hellsing.



Clas Hellsing

Resultatet är att förarna får böter om de stoppas av polis.

– Det är jättetråkigt. Just nu har vi en kille som råkat illa ut, både företaget och föraren har åkt på en dagsbot. Vi tycker att det är fel att förarna drabbas och har överklagat i det fallet, säger Clas Hellsing.

Och han tycker också att det vittnar om vilken syn Trendtaxis vd har på verksamheten:

– Han tar inget ansvar.

BOLAGSSTRUKTUR

AB Trendtaxi ägs av en man i 40-årsåldern, bosatt i Örebro, som också är registrerad som ägare till ytterligare tre taxibolag:

➔ Din Taxi i Örebro AB.

➔ AB Trendtaxi i Södermanland.

➔ Nettcab AB.

Mannens yngre bror står som ägare och vd till följande bolag inom transport:

➔ AB Trendtaxi i Uppland.

➔ Kurres Transporter i Örebro AB.

➔ Taxiresan Mälardalen AB.

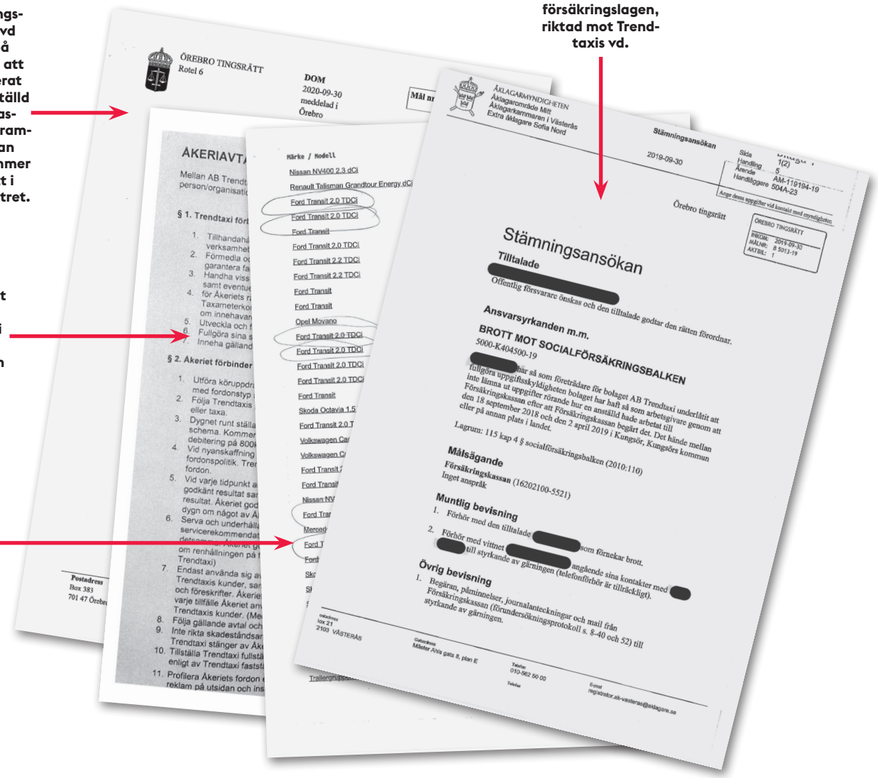
➔ Taxiresan Värmland AB.

Dom i Örebro tingsrätt: Trendtaxis vd döms till böter på 1500 kronor för att inte ha rapporterat frånvaro för anställd till Försäkringskassan. Av domen framgår att vd:n sedan tidigare förekommer under sex avsnitt i belastningsregistret.

"Slavkontrakt", enligt Transports ombudsman: Avtalet mellan Trendtaxi och en av de förare i Södermanland, som förbundit sig att som egen åkare köra under Trendtaxi-flagg.

Fordon registrerade på Trendtaxi men användes i servicetrafik inom Värmland, trots att bolaget uppgett att enbart underentreprenörer med tillstånd körde. Transport polisanmälde för olovlig yrkestrafik.

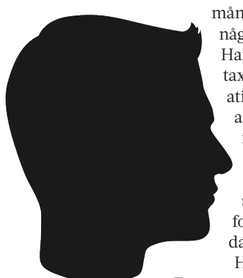
Stämningsansökan för brott mot socialförsäkringslagen, riktad mot Trendtaxis vd.



Egen åkare utan jobb men med stora skulder

Han ville köra färdtjänst och såg det som en möjlighet att bli egen åkare, i Trendtaxis bil. Men sedan Region Sörmland bröt med taxibolaget återstår bara avräkningen – krav som i värsta fall landar på närmare 100 000 kronor.

Text **Lilly Hallberg**



Josef har kört taxi i Södermanland under många år. Han heter egentligen något annat men vill vara anonym. Han förklarar också att minst tio taxichaufförer är i samma situation inom regionen. Män som alla skrivit på avtalet för underentreprenörer, åkeriavtal, med Trendtaxis vd.

– Han är smart, vet hur han ska få som han vill. Kan lura folk och fuska, och komma undan med det, säger Josef.

Han ber att få återkomma när Transportarbetaren tar kontakt. Josef är då hos en advokat. Efter mötet ringer han upp. Men juristen har inte gett honom mycket hopp om att få rätt mot Trendtaxi. En process skulle riskera att bli både dyr och dra ut på tiden. Liknande besked har de andra som vänt sig till jurister fått.

– Jag tror inte jag kommer gå vidare, jag kan inte göra så mycket. Men egentligen tycker jag att lagen borde säga att du inte ska kunna kräva pengar av andra när du fuskar. Om jag bestämde skulle staten agera, säger Josef.

ADVOKATEN HAR FÖRKLARAT att avtalet bara är mellan de båda som undertecknat det. Och visst, i efterhand ser Josef att avtalet med Trendtaxi ter sig märkligt. Transports ombudsman Mats L Andersson kallar det ett slavkontrakt.

Trendtaxi har förbundit sig att göra vissa saker. Exakt sju. Men åkeriet, alltså Josefs enskilda firma, har förbundit sig att följa krav uppräknade på tre sidor. Bland annat att dygnet runt ställa sitt fordon till förfogande, enligt schema.

Och nu, också sedan Trendtaxi förlorat servicetrafiken i regionen, är det avräkning för bil och utrustning.

– Han fortsätter att kräva pengar, jag fick nyligen mejl. Med fast avgift och dubbelpass handlar det om 15 000, 16 000 kronor i månaden under ett halvår. Det blir jättemycket, säger Josef.

– Jag trodde att jag skulle kunna fortsätta att köra färdtjänst…

JOSEF OCH DE andra underentreprenörerna har kunnat fortsätta köra färdtjänst, direkt för Region Sörmland under en period. Men i februari riskerar de alla att bli arbetslösa.

– På grund av covid-19 är det ingen idé att stå ute med taxibil och försöka få körningar. Du kan få stå still vid tågstationen i tolv timmar och kanske få in 200–300 kronor på ett pass, säger Josef.

Nu hoppas han hitta något annat. Josef har varit i kontakt med två bolag, som regionen har direktupphandling med. Men han har ännu inte fått svar. Framtiden är oviss.

Transportstyrelsen: Fusk ska inte löna sig

Upphandling av samhällstrafik är reglerad i lag. Men den säger inte att lägsta anbud måste vinna.

Text **Lilly Hallberg**

AB Trendtaxi fick trafiktillståndet indraget förra året. Detta eftersom bolaget låtit bli att redovisa köruppgifter för ett trettiotal bilar, trots påstötningar från Transportstyrelsen.

– Det förhindrar skattekontrollen och gör att det inte blir konsekvensneutralt. Seriösa aktörer kan inte konkurrera mot priserna oseriösa bolag erbjuder, och det är precis det vi vill komma åt med den lagstiftning som finns, säger **Markus Edsbagge**, sektionsschef på Transportstyrelsen.

"Seriösa aktörer kan inte konkurrera mot priserna oseriösa bolag erbjuder, och det är precis det vi vill komma åt med den lagstiftning som finns."

Markus Edsbagge, sektionschef på Transportstyrelsen.



FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN

TRANSPORTSTYRELSEN DROG I december in trafiktillståndet också för Trendtaxi i Uppland, ett bolag som fungerat som underleverantör åt Trendtaxi i flera regioner.

Konsekvensen blev att både Region Värmland och Region Sörmland sade upp avtalen med bolagen i december. Nu i år har Uppsala kommun gjort samma sak.

Transportstyrelsens sektionschef har uttryckt att det är anmärkningsvärt att regioner upphandlar samhällsbetald trafik för mångmiljonbelopp – utan större kunskap om kvalitetskrav.

– Det är min åsikt att upphandlingsunderlaget i sig tyder på en okunskap om de faktiska förhållandena, säger Markus Edsbagge och syftar på upphandlingen i Södermanland.

Det gäller Trendtaxi i flera regioner.

– Jag säger inte att alla måste ha trafiktillstånd för att vinna en upphandling. Det kan fungera genom att underentreprenörer utför trafiken. Men det kan vara olämpligt av andra skäl, och här var det tydligt, säger Markus Edsbagge.

TRENDTAXIS VD ÄR dömd för brott, bolaget har trots det förlorade trafiktillståndet haft egna bilar i trafik och underlåtit att redovisa taxametrar.

– Det är just sådant som gör att man förlorar kvalitetsstämpeln, säger Edsbagge.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas till förvaltningsrätten, vars dom är slutgiltig.

Markus Edsbagge understryker att Transportstyrelsens uppgift är att bedöma lämplighet utifrån vad lagen säger:

– Det är inte lag på att bolag ska teckna kollektivavtal, så det är inte vår sak. Det är fackets roll. Däremot kan ju regionerna ha med det som krav.

Markus Edbagge ser stora problem med Trendtaxis agerande. Men inte unika.

– Nej, det finns likartade problem på andra håll i landet. Jag vill också säga att det finns bra exempel, till exempel kommuner som utbildar chaufförer. Både mindre kommuner och en storstad som Göteborg.

Trendtaxis vd: "Enstaka misstag"

Transportarbetaren har talat med Trendtaxis vd. Han uppgav då, liksom i flera andra medier – både före och efter telefonintervjun – att Trendtaxi inte alls kör taxitrafik.

Text **Lilly Hallberg**

Det är i stället underleverantörer som utför den samhällsbetalda trafiken; färdtjänst, sjukresor och skolskjuts, enligt vd:n:

– Totalt har vi ett åttiotal underleverantörer som kör åt oss. De kör i Värmland och på många ställen.

Trendtaxi följer också kollektivavtalet och bolaget betalar korrekta löner, enligt honom. Men han medger att det kan ha skett enstaka misstag, som dock rättats till så fort de upptäckts.

Transports Värmlandsavdelning har visat att Trendtaxi haft egna bilar i trafik. Transportstyrelsen beslutade på grund av det att också dra in trafiktillståndet för underleverantören, Trendtaxi Uppland. Det beslutet överklagades. I ett yttrande till högre instans, förvaltningsrätten, framför Trendtaxi att konsekvensen var oproportionerlig och att det borde räckt med en varning.

Från Transportarbetarens hemsida.


TRANSPORT
ARBETAREN
Hitta artiklar

10 DECEMBER, ROBO

Värmlandstrafik bryter med oseriösa taxibolag

Färdtjänst. Transport fick rätt: Värmlandstrafik backar och avbryter upphandlingen av servicetrafik från Trendtaxi. Redan i dag stoppades bolaget från att köra färdtjänst och sjuktransporter i länet.

3 DECEMBER, ROBO

Transport: "Gör om och gör rätt i upphandling av färdtjänst"

Färdtjänst. Oseriösa taxibolag vann regiontrafikens upphandling och kör för fullt i Karlstad – trots indraget trafiktillstånd. Det hävdar Transports Värmlandsavdelning, som anser att uppdraget att köra färdtjänst borde omprövas.

Bakgrund

2017 började AB Trendtaxi köra färdtjänst och sjukresor i nordvästra Värmland, efter att Keolis sagt upp avtalet med Värmlandstrafik.

November 2019: Trendtaxi/Trendtaxi i Södermanland vinner Region Sörmlands upphandling av samhällsbetald trafik.

Trendtaxi förlorade trafiktillståndet, som krävs för yrkestrafik förra året, på grund av utebliven redovisning av taxibilars taxametrar.

September 2020: AB Trendtaxi vinner Värmlandstrafiks upphandling av färdtjänst i Karlstad.

September 2020: Ägaren och vd:n för AB Trendtaxi döms i Örebro tingsrätt till böter för brott mot socialförsäkringslagen. Han har inte redovisat frånvaro för en anställd, trots upprepade påstötningar från Försäkringskassan.

Den 7 december 2020: Transport gör en polisanmälan om olovlig yrkestrafik: Omkring 20 taxibilar som används för sjukresor och färdtjänst i norra Värmland är registrerade på Trendtaxi, som saknar trafiktillstånd.

Den 9 december 2020: Transportstyrelsen drar in trafiktillståndet också för AB Trendtaxi i Uppland, som fungerat som underentreprenör åt Trendtaxi.

Den 9 december 2020: Region Sörmland bryter avtalet med Trendtaxi/Trendtaxi i Södermanland.

Den 10 december 2020: Värmlandstrafik meddelar på en presskonferens att man bryter allt samarbete med Trendtaxi. Servicetrafiken läggs omedelbart ut på andra bolag.

Januari 2021: Uppsala kommun säger upp avtalet med Trendtaxi. Kommunen motiverar det med att bolaget allvarligt brutit mot avtalet. Bland annat rör det sig om att taxibilar registrerade på bolaget använts i trafik, trots indraget trafiktillstånd.



FOTO: KRISTOFFER LÖNNÅ

Framför riksdagshuset, från vänster: Jimmy Lindberg (gitarr och sång), Hans Plahn (slagverk), Henrik Sethsson (sång och keyboard) och Stefan Ryding (bas och sång). Casanovas har länge varit ett av landets flitigaste när det gäller att turnera. 2019 kunde Vadstenabandet fira sitt 30-årsjubileum.

Mörk sommar hotar dansbanden

Pandemin stoppade dansen över en natt. Snart ett år senare är framtiden oviss för en hel kultur. Vissa dansband har lagt ned för gott, andra har permitterat medlemmarna. Casanovas trumslagare Hans Plahn ordnade YKB och kör lastbil.

Text **LILLY HALLBERG**

TURNÉBUSSEN STÅR PARKERAD i garaget i Motala. Casanovas musik har på grund av covid-19 kommit ut till publiken på andra vägar än den vanliga. Låtarna har streamats i hög grad och bandet har både gjort egna livespelningar, i studio, och flera gånger medverkat i tv, bland annat som ett av fem i SVT:s satsning *Dansa hemma*.

– Men det är lite sorgligt att bussen inte får komma ut och rulla. Och man vet att det kommer att vara en hel del att fixa, slangar som torkat och så, när det är dags igen, säger Hans ”Hasse” Plahn, bandets trummis.

Frågan är när. Trots att Casanovas tillhör Sveriges största dansband är framtiden oviss i början av år 2021. Tre av fyra bandmedlemmar är permitterade. Det har varit tufft för i stort sett alla i branschen, både



FOTO: KRISTOFFER LÖNNÅ

Trummisen Hans ”Hasse” Plahn är skolad jazzmusiker och även den som i vanliga fall kör Casanovas turnébuss. Relativt tidigt under pandemin valde han att satsa på YKB och kör i dag lastbil för ett Linköpingsåkeri.



FOTO: ANGELICA BRÖBECK

Frontmannen och sångaren Henrik Sethsson är också låtskrivare och producent. Han har skrivit för band som Lasse Stefanz och Black Jack, liksom sammanlagt tolv bidrag till Eurovision, bland annat Friends vinnarmelodi *Lyssna till ditt hjärta*, 2001.

musiker och arrangörer. Flera dansband har gett upp och lagt ner för gott.

– Casanovas existerar i högsta grad, bandets verksamhet är levande, säger Hasse Plahn.

EFTER MÅNGA ÅR och mil bakom ratten på turnébussen kör han dock själv numera lastbil, främst distribution, i Linköping. Indirekt aktualiserade pandemin tankarna om att skaffa yrkeskompetensbevis för att fylla på med jobb. Som dansbandsmusiker var han ledig måndagar och tisdagar, ibland onsdagar.

– Jag har haft körkort för lastbil sedan 2007, men förstod att jag behövde YKB. Så jag gick den korta utbildningen, och la ut en blänkare i sociala medier när det var gjort.

Sedan gick det snabbt att få jobb. En bekant med åkeri hörde av sig, och på den vägen är det. För närvarande kör Hasse sällan några längre sträckor. Han ser jobbet som en chans, och det har sina fördelar jämfört med dansbandslivet:

– Det är skönt med lediga helger och att kunna fira jul som andra. Familjen ser ju mer av mig än förut, men ofta en lite tröttare Hasse. Det är en omställning med tidigare mornar …

Fast liksom de andra casanovorna längtar Hans Plahn, som är utbildad jazzmusiker, ut och möta dem som lyssnar. Publiken.

SÅNGAREN HENRIK SETHSSON är också låtskrivare och producent. Han beskriver hur han försöker stå på sitt andra ben, nu under tiden som ofrivilligt hemförlovad. Det har blivit en hel del studiotid och nytt material till andra artister. Och två nya Casanovaalbum, det ena vars buggvänliga titelspår *Mota Olle i grind (Amanda Lind)* blivit en hit, uppskattad av kulturministern – och något av en inofficiell kampsång för branschen.

För den utomstående ser det ut som att Casanovas frontman har fullt upp. Men ändå:

– Det har varit ett enormt ekonomiskt tapp. Det närmar sig ett år då allt stått still, inte ens hos de allra största finns bufferten för att betala lön till fyra eller fem anställda, säger Henrik Sethsson.

– Du blir inte rik som dansbandsmusiker i vanliga fall, men du kan leva ett drägligt liv.

Dansband kommer med en helhetslösning ut på spelningarna. Ljudanläggning och ljus är komplett, allt finns med i bussen. Det är unikt – och det kostar, påpekar Henrik Sethsson.

– Tyvärr har ju en del tacklat av under året. För en del som haft det tufft redan tidigare blev covid dödsstöten, säger han.

ATT VACCINERINGEN TRAPPAS upp sänder positiva signaler. Henrik ser inga problem att ”tuffa i gång” om målet nås till första maj. För sommarens spelningar är grunden för att få det att gå runt. Med upp mot 25 resandedagar per månad under perioden maj–september byggs bufferten som ska räcka hela året.

– Skulle den försvinna igen blir det svårt. Men jag hoppas och tror att det löser sig, att vi är tillbaka till sommaren. Bussen står redo och packad i hangaren i Motala.

”Publiken finns alltid”

Thomas Deutgen är hela Sveriges dansbandsexpert och chefredaktör för tidningen *Får Jag Lov*. Han är övertygad om att dansmusiken alltid kommer att vara stor.

– Men jag är tyvärr rätt skeptisk till en tidig återstart när det gäller dansen i sig. Det är en helt annan sak än att gå och lyssna i en konsertsal, säger han.

– Att dansa handlar om att vara nära en okänd människa. Även om det blir tillåtet, och alla är vaccinerade, kan det finnas en oro hos publiken för att vara nära.

Frågan om dansbanden klarar att övervintra ytterligare en sommar saknar ett entydigt svar. Thomas Deutgen tror att många musiker, som tvingats se sig om efter annan sysselsättning, upptäcker hur skönt det är att vara nära hemmet och familjen – och blir kvar.

– Å andra sidan finns det inga som är så uthålliga som dansbandsmusiker. Man är van att klara sig genom tuffa tider, ekonomiska kriser och svårigheter att få genomslag i media. Publiken har alltid funnits.

Thomas Deutgen framhåller det digitala genomslaget musiken fått. Ett band som Donnez har hundratusentals visningar på sina nätspelningar.

– Fler lyssnar också för att det är bra låtar och köper skivor för att lyssna, inte dansa. Där är ju Lasse Stefanz i särklass.

Och något gott har det onda fört med sig, enligt "dansbandsprofessorn": Staten har klassat dansband som kultur och gjort det möjligt att få ekonomiskt stöd från Kulturrådet.

– Tidigare har dansbanden alltid fått klara sig själva. Plötsligt var de på samma nivå som andra artister. Det är väldigt positivt, säger Thomas Deutgen. *LH*



FOTO: HANS-PETER BLOOM


FOTO: BIGSTOCK

HÖRS I TJOCKA	HAJA	SEDATIV		SÄR-SKILT AN-GIVNA	I LITE LÄNGRE											
							ÄR MÖRKT I GLASEN									
KLÄMDE				SKA BEVISAS / BITER												
KLAD-DIGT																
					MASK-SPEL / PAKET-LAPPEN											
SÄLL-SKAPS-DANS	STÖRK-BENÄM-NING / GÄRDET															
UTSTÖD				SUR / INDO-LENTA												
OAV-BRUTEN							MAN I ANKARA	LYXIGT PÅ VÄG	DEN ÄR TVÅÅRIG		URIEL		MESEN	SJAPP	BEHN	STÅR FÖR FIO-LERNA	
ODEN-BROR			PASSA / BETA						SOV ÖVER / NR 50								
					BADDA / LANE						JÄMRAR SIG / TVEKA					DET BILFRIA STRÅKET	
SKAPAT LIV		SLAV-PLATS / ANFÄKTA						UNI-FORMA / KORT-VARIG									
STÅR PÅ LED VID ARBETE				DEN KAN TRYTA / HON KÖRAR						TOPP-GRUPP / GROVT GRUS					VAND-RINGS-FISK / KLASSA		
SEG							VISADE FÖRAKT / TIO-HÖRNING					KLOTTRA / OMTAG-NINGAR					
VÄDER-STRECK			SPRED LUKT / TILLAG-NING						BRUKAR COWBOY / REPTILEN					SER MAN SÄLLAN / RAKA			
					LÅTPROV / MELLAN RYGGAR					ÄR FRI-MÄRKET / DÖDLIGT							JOBBA HÅRT
HAMN-STAD I JAPAN		VRED / FÖR-STÄRK-NING				VARMA KÄNSLOR / UTSTÅR							ORKA				
JÄM-MER				RINGA 112 / KLA-GANDE									KAN MAN SOPA / TUGG				
IN-STABIL								FLERA I GIRO D'ITALIA / I MITTEN								SVAR PÅ VAR	
					MOATJÉ / KLAR-TECKEN						IDDES / NOCK						
SKRIK SOM LÅDOR		DE ROAR							FÅTT EN KREDIT						UPP-MANING VID MÅL		
NITAR							POÄNG					HÖGA BERG I POLEN					©Pulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 9 februari. Märk kuvertet **"Februarikrysset"**.

Vi delar ut sex vinster. 1:a–3:e pris är två trisslotter, 4:e–6:e pris är en trisslott.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Får jag vara ledig för veterinärbesök?

Jag jobbar inom bevakning och är "ensamstående" med hund. En hund som några gånger fått svåra, akuta andningsproblem. Har jag rätt till ledighet för att ta honom till djursjukhuset? Om företaget säger nej och jag ändå åker till djursjukhuset, kan arbetsgivaren sparka mig då?

Är inte hundförare

Svar: Den här frågan är vanligare än man tror. Det finns en tendens att sällskapsdjur mer och mer ses som familjemedlemmar. Då är det inte svårt att tänka sig att man tar sig den ledigheten om ett djur blir sjukt och kräver vård hemma. Det finns till och med fall där anställda sjukskrivit sig, något som inte är tillåtet.

I de här situationerna finns ledighet inte reglerad i lag eller avtal. Det närmaste vi kan komma i bevaknings- och säkerhetsavtalet är paragraf 12 moment 2. Där står det under rubriken *Ledighet:*

"Arbetstagare, som önskar ledighet för privata angelägenheters uträttande, bör minst två dagar före anhålla härom. Arbetsgivaren bör ej utan tvingande skäl neka sådan ledighet."

Oftast vet man förstås inte att ett djur ska bli sjukt i förväg. Om det sker bör man ta kontakt med sin arbetsgivare och förklara läget. Och förhoppningsvis komma överens om ledigheten. Ledigheten är då inte betald, vilket de flesta inte bryr sig om i en situation där ens "allt" behöver snabb vård och omsorg.

Arbetsrättsligt så bör en arbetsgivare i sådana här situationer göra vad som står i dennes makt för att bevilja ledigheten.

En likartad situation kan uppstå när en vän eller närstående gått bort (inte nära anhörig). Om den anställde inte får ledigt för att ta hand om, eller tid till att bearbeta sorgen, så uppstår frågan: Hur närvarande är vederbörande på jobbet och hur bra arbete kommer personen att göra?

Även om arbetsgivaren bör ge ledighet, så kan det uppstå situationer där arbetsgivaren anser att det inte går. Om den anställde då struntar i att gå till jobbet kan det uppstå en tvist om arbetsskyldighet/arbetsvägran. I förlängningen kan det leda till att anställningen ifrågasätts.

Jerker Nilsson, central ombudsman i Transport

Vilka läkarbesök får man permission för?

Det har blivit en diskussion på min terminal. Har man rätt att gå till doktorn eller tandläkaren på arbetstid, om det inte är akuta problem? Vad gäller för lönen?

Terminal-Jocke

Svar: Som svar på din fråga: Nej! du har bara rätt att gå till läkare på betald arbetstid (permission) vid förstagångsbesök hos tandläkare eller läkare vid akut sjukdom eller olycksfall. Eller efter remiss från företagsläkare, eller (om sådan ej finns) av företaget godkänd läkare. Om inte arbetsgivaren godkänner tjänstledighet med lön får du nyttja kompensationsledighet, semesterdag eller tjänstledighet utan lön.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Hur lång semester har jag rätt att ta ut?

I sommar skulle jag behöva fem veckors semester. Min åkare säger att det blir svårt att ens få ut fyra veckor under juni, juli eller augusti. På grund av pandemin. Vad har jag rätt till? Och när måste arbetsgivaren senast lämna besked om sommarsemestern?

Chaufför med stor familj

Svar: Hej! Underrättelse om semesterledigheten ska ske två månader före ledighetens början. Du har rätt till fyra veckor sammanhängande semester under semesterperioden.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. eller Fråga facket, Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.



Korsordsvinnare

Januarikryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Roger Palm, Uppsala
Andreas Ståhl-Stigsson, Frillesås
Carina Sjögren, Brålanda.

Vinnarna av en trisslott:
Börje Carlsson, Göteborg
Jörgen Strandkvist, Kristianstad
Marianne Arvids, Leksand.

Bokutlottning

Vi vann *Återvinningscentralen* av Ulrika Linder:
Inger Klockar, Enskede
Bo Wiklund, Piteå
Alf Agmyr, Halmstad.

Grattis!

Månadens Quiz

Testa dina kunskaper, eller utmana en kompis. Svaren på frågorna hittar du längst ner.

1 Fotogen var den första kommersiella oljeprodukten. Vem uppfann fotogenet?

1. Jonah Jameson
X. James Young
2. John Jameson

2 För 30 år sedan hade flygfilmen *Hot Shots* biopremiär. Vem spelade huvudrollen?

1. Charlie Sheen
X. Emilio Estevez
2. Tom Cruise

3 Vilket år inleddes den så kallade dansbandskrisen?

1. 1972
X. 1978
2. 1986

4 Vem skrev manuset till filmen *Taxi driver*?

1. Ed Brubaker
X. Martin Scorsese
2. Paul Schrader

5 Vad är högsta tillåtna hastighet för epa-traktorer?

1. 25 kilometer i timmen
X. 30 kilometer i timmen
2. 45 kilometer i timmen

6 Hur högt får en drönare utan tillstånd flygas?

1. 80 meter
X. 100 meter
2. 120 meter

7 Göteborgs FC vann fotbollsallsvenskan på damsidan förra året. I år ska laget spela för en ny förening. Vilken?

1. IFK Göteborg
X. Örgryte
2. Häcken

Rätt svar: X, 1, X, 2, X, 2, 2.


FOTO: SHUTTERSTOCK

Vem uppfann fotogenet?

Det är inte över än...

Vi har påbörjat 2021 och fortfarande biter sig pandemin envist kvar i samhället. Förhoppningsvis tar vaccineringen fart och jag gillar att LO kräver att våra medlemmar ska prioriteras i vaccineringen, då väldigt få arbetare inom såväl Transport som övriga LO har möjlighet att jobba hemifrån.

Det är snarare så att vårt förbunds yrkesgrupper bär upp stommen till samhällets funktioner på olika sätt. Likadant är det bland många andra medlemmar i LO-förbunden. En eloge till alla er som ”gör jobbet” så att samhället fungerar.

> ”Vi ligger fortfarande i förhandlingar om taxi och flyget. Här vägrar arbetsgivarna acceptera låglönesatsningen och vi börjar närma oss punkten där vi måste överväga stridsåtgärder och varsel.

GÄLLANDE LAS-FRÅGAN så har vi nyligen haft en diskussion i LO-styrelsen. Vi kunde tillsammans konstatera att stadgekravet på inhämtande av yttrande från LO-styrelsen inte iakttogs på ett korrekt sätt, innan IF Metall och Kommunal anslöt sig till avtalet mellan PTK och Svenskt Näringsliv.

LO-styrelsen är nu fokuserad på hur förbunden ska kunna bli starkare tillsammans och hur LO kan stärkas i framtiden. Processen påbörjas omgående och jag hoppas att den på sikt leder till en bättre och tydligare sammanhållning. Det gäller både inför, under och efter viktiga beslut och förhandlingar. Så att vi aldrig hamnar i detta läge igen.

Man kan konstatera att ingen vinner på ett svagt och splittrat LO. Fast vår kritik mot delar av innehållet i las-överenskommelsen kvarstår, främst vad det gäller reglerna kring undantag från turordningen och processen runt ogiltigförklaring av uppsägning. Dessa frågor kommer vi fortsätta att driva, både mot lagstiftarna och i kommande avtalsförhandlingar.

Vi måste givetvis också fundera på hur vi som förbund ska ställa oss till samordningar inom LO i framtiden.

FÖR VÅR EGEN del är inte avtalsrörelsen klar – även om stora delar av förbundets medlemsgrupper fått nya avtal. Vi ligger fortfarande i förhandlingar om taxi och flyget. Här vägrar arbetsgivarna acceptera låglönesatsningen och vi börjar närma oss punkten där vi måste överväga stridsåtgärder och varsel.

Här kommer troligen lojaliteten inom förbundet, via sympatiåtgärder, att prövas. Liksom LO-samordningens värde. Vilka sympatier kan vi räkna med från andra förbund i kampen för en utsatt yrkesgrupp?

Taxiförhandlingarna är komplicerade. Vi har granskat löneuppgifterna som taxiföretagen rapporterar in till staten och Tillväxtverket, när de söker stöd för permitteringar.

De inrapporterade lönerna är betydligt högre än de lönesiffror som vår motpart lägger fram vid förhandlingsbordet. Det kan väl ändå inte vara så att företagen försöker lura till sig pengar från staten, genom felaktiga uppgifter?

Frågan är delikat. Som ansvarig förhandlare lockas jag av tanken att hamna i medling. De statliga medlarna måste rimligen reagera över skillnaderna mellan arbetsgivarnas siffror och den omfattande lönestatistik som vi nu har sammanställt.

Jag hoppas hur som helst på en bra en lösning vid förhandlingsbordet, men jag råds inte ett varsel och en konflikt på området.

MITT STÅENDE RÅD i dessa covid-tider gäller fortfarande: Var rädda om er och följ myndigheternas råd och rekommendationer!



Tommy Wreeth, **stolt ordförande för Svenska Transportarbetareförbundet.**

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Det här händer på din avdelning

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 9 februari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Årsmöten och nomineringsmöten i sektionerna

OBSERVERA!

På grund av pandemin och Folkhälsomyndighetens bestämmelser kommer samtliga möten att genomföras digitalt.

För att se hur mötet ska genomföras, och vad du behöver göra för att delta, så går du in på avdelningens hemsida: www.transport.se.

Tre sektionsmöten kommer att hållas vid samma tillfälle. Första mötet är vanligt medlemsmöte, det andra är nomineringsmöte med omedelbar justering av protokollet och det tredje är årsmötet.

På dagordningen till nomineringsmötet: Nominering till föreningar och företag, fyllnadsnominering till ordinarie och ersättare i avdelningsstyrelsen, nomineringar till sektionernas representantskap, sektionsstyrelsen samt (i de fall sektionsordförandes mandat går ut) nominering till sektionsordförande.

På dagordningen till årsmötet: Val av representantskapsledamöter, sektionsstyrelsen samt (i de fall sektionsordförandes mandat går ut) val av sektionsordförande. Nomineringar till avdelningsuppdrag.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 15 februari kl 18.30.

➤ Petroleumsektionen: Tisdagen den 16 februari kl 18.00.

➤ Terminal- och bemanningssektionen: Tisdagen den 16 februari kl 18.00.

➤ Bevakningssektionen: Onsdagen den 17 februari kl 18.00.

➤ Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 18 februari kl 17.30.

➤ Miljösektionen: Fredagen den 19 februari kl 17.30.

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 20 februari kl 11.00.

Representantskapet har sitt årsmöte lördagen den 27 mars kl 10.00. Sammanträdet kommer att genomföras digitalt och det kommer att hållas tre sammanträden vid samma tillfälle, varav det sista är årsmötet.

På dagordningen till de första mötena: Ekonomisk rapport, beslut om avgiftshöjning, val till föreningar och företag.

På dagordningen till årsmötet: Revisionsberättelse, årsbokslut, ansvarsfrihet för styrelsen, Val till avdelningsuppdrag.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöten i sektionerna kommer att hållas digitalt. Anmälan görs till joakim.carlsson@transport.se. Skriv ditt namn och din mejladress om du vill få dagordning och möteslänk skickad till dig.

Du ska kunna delta genom telefon eller dator och ringa in till mötet. Är du osäker på hur det fungerar? Ring avdelningen på 010-480 30 04 så förklarar vi.

➤ Sektion 1: Onsdagen den 17 februari kl 18.00.

➤ Sektion 3: Tisdagen den 9 februari kl 18.00.

➤ Sektion 5: Onsdagen den 17 februari kl 18.00.

➤ Sektion 6: Måndagen den 15 februari kl 18.00.

➤ Sektion 7: Lördagen den 13 februari kl 18.00.

AVDELNING 6 VÄRMLAND



Sälen.



Branäs.

HYR VÅRA STUGOR

Har några lediga tider kvar, kolla vår hemsida. För möjlighet till frisk luft i trevliga miljöer.

Dags för årsmöten Avdelningen påminner klubbar och sektioner i Värmland om att årsmöten ska planeras. Samt att inkomma med tider för dessa.

➤ Årsmöte i Godsserviceklubben: Den 13 februari kl 11.00 i avdelningens lokaler på Regnvindsgatan 8 i Karlstad. Nominering kan ske fram till mötet.

➤ Årsmöte i Securitasklubben: Den 21 februari kl 15.00 i avdelningens lokaler på Regnvindsgatan 8 i Karlstad. Nominering kan ske fram till årsmötet. Det finns möjlighet att delta via Teams. Teamsdeltagare måste ange sin mejladress till ordförande senast den 18 februari.

Träffa oss! Avdelningspersonal kommer att finnas på plats i Filipstads Folkets hus den 10–11 februari, från kl 9.00 till 16.30. Så att du som bor på orten ska kunna ställa fackliga frågor, eller bara ta en fika. Profilmaterial kommer också att finnas. Vi kan även besöka din arbetsplats. Ring för bokning.

Avdelningen önskar alla medlemmar en god fortsättning på det nya året!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Möten

➤ 3 februari kl 18.00: Digitalt årsmöte i sektion 2, Eskilstuna. Anmälan till avdelningen, transport.7@transport.se.

➤ 4 februari kl 10.00 samt 19.00: Digitalt informationsmöte om transport- och terminalavtalet. Anmälan till avdelningen om deltagande, transport.7@transport.se.

➤ 16 februari kl 10.00 samt 19.00: Digitalt informationsmöte om bevakningsavtalet. Anmälan till avdelningen om deltagande, transport.7@transport.se.



MEDLEMSVÄRVARTÄVLING

Värva medlemmar och vinn en fin ryggsäck.

I fältet *Värvad av* är det viktigt att du skriver ditt namn, medlemsnummer eller personnummer och Tävling 07. När den du värvat betalat sin första medlemsavgift så räknas värvningen.

Tävlingen pågår till den 30 april. Vinnaren presenteras den 7 juni på hemsidan och Facebook.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Besök Tyvärr så har vi valt att stänga avdelningen för obokade besök då vi sett en större smittspridning på våra arbetsplatser. Och vi försöker jobba hemifrån så mycket vi kan. Därför hänvisas du till att boka en tid via tel 010-480 30 09 eller mejl transport.9@transport.se om du har ett ärende.

Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning och skydda de anställda som kan tillhöra riskgrupperna och bli allvarligt sjuk av covid-19

Studier Vi kommer att försöka genomföra en del studier digitalt. Så finns det intresse kan ni bara höra av er!

Mötesdags

➤ Nästa representantskapsmöte hålls den 20 mars. Eventuellt digitalt.

Sektionernas möte kommer inte att vara något stort möte. Alla möten kommer att hållas digitalt. Det ni behöver är telefon, alternativt surfplatta eller en dator.

➤ Terminal/bemanning: Den 17 februari kl 17.00.

➤ Taxi/buss: Den 22 februari kl 17.00.

Mer info från de andra sektionerna kommer senare.

Kvinnor i Transport kommer att genomföra ett digitalt möte under februari månad för att kicka i gång året. Så tjejer, håll utkik!

Avdelningens kärra Du vet väl att du kan låna kärra gratis som medlem? Hör av dig till avdelningen på 010-480 30 09 för att boka den.

AVDELNING 12 MALMÖ

Dags för medlemsmöten

OBSERVERA!

Håll koll på avdelningens hemsida för eventuella ändringar och annan information.

➤ Måndagen den 8 februari kl 17.30 kallar sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till medlemsmöte/årsmöte.

På dagordningen står bland annat val till sektionsuppdrag samt nominering till avdelningsuppdrag. Styrelsen träffas kl 17.00, hälsar ordförande Maths Nilsson (070-480 89 74).

Mötet är digitalt, så anmälan sker till följande länk: https://www.transport.se/avdelningar/malmo/sektion-80.

➤ Tisdagen den 16 februari kl 18.00 kallar sektion 30 (miljö) till nominerings- och årsmöte. På dagordningen nominering och val till uppdrag i sektionen och nominering till avdelningsuppdrag, samt information om avtalet, hälsar ordförande Kenneth Malmberg (070-723 01 31).

Mötet är digitalt, så anmälan sker till följande länk: https://www.transport.se/avdelningar/malmo/sektion-30.

➤ Lördagen den 20 februari kl 09.30 kallar sektion 20 (åkeri) till nominerings- och årsmöte. På dagordningen nominering och val till uppdrag i sektionen och nominering till avdelningsuppdrag, samt information om avtalet, hälsar ordförande Henrik Holmgren (070-952 64 69).

Mötet är digitalt, så anmälan sker till följande länk: https://www.transport.se/avdelningar/malmo/sektion-20.

➤ Onsdagen den 24 februari kl 19.00 kallar sektion 90 (bevakning) till nominerings- och årsmöte. På dagordningen nominering och val till uppdrag i sektionen och nominering till avdelningsuppdrag, samt information om avtalet, hälsar ordförande Oscar Nilsson (076-189 46 13).

Mötet är digitalt, så anmälan sker till följande länk: https://www.transport.se/avdelningar/malmo/sektion-90.

Stämmer dina medlemsuppgifter?

- ➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?
- ➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?
- ➤ Har du fått högre eller lägre lön?
- ➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på Mina sidor på transport.se. Du kan även ringa Transport på 010-480 30 00, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken Avdelningar).

➤ Lördagen den 27 februari kl 10.00 kallar sektion 40 (terminal) till nominerings- och årsmöte. På dagordningen nominering och val till uppdrag i sektionen och nominering till avdelningsuppdrag, samt information om avtalet, hälsar ordförande Kevin Ho (070-7542264).

Mötet är digitalt, så anmälan sker till följande länk: https://www.transport.se/avdelningar/malmo/sektion-40.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet 2021 är nu bestämt till tisdagen den 16 mars kl 18.00. Som vanligt kommer utskick med brev, där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Med reservation för ändringar.

För information Förbundet har bestämt att mötena ska genomföras digitalt eller delvis digitalt, med ny digital mötesplattform ”Easymeet”.

Inför årsmötet Valberedningen tar tacksamt emot nomineringar på medlemmar, som är intresserade av att delta i avdelningens olika styrelseuppdrag. Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Mejla transport.l6@transport.se.

Digital Startpunkt våren 2021. Målgrupp: Du som nyligen har blivit medlem. Skicka ett mejl till avdelningen så anmäler vi. Länk till kursen skickas sedan ut via mejl från studieenheten.

Nya avtalen Besök www.transport.se/avtal2020.

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.l6@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

På grund av covid-19 fortsätter vi att hålla avdelningskontoret stängt för besök. Har du för avsikt att göra ett besök hör av dig så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med ett besök.

Studier Är du intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post: mikael.humlin@transport.se så hjälper han dig.

Mötesdags I februari kommer sektionerna att hålla sina årsmöten. Håll koll på våra sociala medier där vi kommer att lägga ut länkar till dessa möten.

➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl18/

➤ Bli medlem: https://app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

God fortsättning kamrater! Nytt år, nya utmaningar. Sektionernas årsmöten är stundande och inbjudan kommer att skickas digitalt. Om ni inte har fått någon har vi antagligen ingen eller felaktig mejladress i vårt register. Gå gärna in på er medlemsprofil (den hittar ni på transport.se, klicka på rutan *Mina sidor*) och kontrollera att det är rätt mejladress.

Kommande möten

➤ Sektion 1: Den 9 februari kl 18.00.

➤ Sektion 2: Den 11 februari kl 18.00.

För att få dokument och handlingar, samt länk till det digitala mötet, kontakta avdelningsordförande Andreas Kedborn på andreas.kedborn@transport.se.

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är har vi en digital Startpunkt (facklig introduktionsutbildning). Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är. Så om du är intresserad, hör av dig till Andreas.Kedborn@transport.se för mer information.

Vi tar bara emot bokade besök på avdelningen. Kontakt sker via mejl eller telefon.

Ta det lugnt där ute och kom ihåg: Vi lever inte för att jobba, vi jobbar för att leva.

AVDELNING 25 HALMSTAD

På grund av coronaläget kommer vi att genomföra samtliga årsmöten digitalt. Inbjudan till dessa kommer att komma via mejl, sms samt brevledes. Men bara för att du ska vara välinformerad så ligger årsmötena enligt följande plan:

➤ Halmstad den 2 mars.

➤ Varberg den 8 mars.

➤ Falkenberg den 10 mars.

➤ Gislaved den 4 mars.

➤ Ljungby den 1 mars.

Möten i närtid

➤ Avdelningsstyrelsemöte. Plats: Via Teams. Datum: Fredagen den 19 februari. Tid: Kl 9.00.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Årsmöten i sektionerna
Vecka 8 (den 22–25 februari) håller sektionerna digitala årsmöten via Teams. I direkt anslutning till mötena kommer även nomineringsmöten att hållas i en del sektioner.

Måndag:
➤ Luleå.
➤ Gällivare.

Tisdag:
➤ Boden.
➤ Kiruna.

Onsdag:
➤ Piteå.
➤ Korpilombolo.

Torsdag:
➤ Kalix.
➤ Haparanda.

Ur dagordningen: Val till uppdrag i sektionerna och nomineringar till uppdrag i avdelningen.

Årsmötena börjar kl 18. Länk kommer att finnas på hemsidan, samt skickas ut via sms innan mötet.

Rätt uppgifter? Gå gärna in på *Mina sidor* och kolla så att dina kontaktuppgifter stämmer.

AVDELNING 28 I NORR

Digital utbildning Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning för dig som vill veta mer om vår förening. Passa på att gå Startpunkten digitalt! För mer information och anmälan, kontakta sandra.jakobsson@transport.se.

Medlemsförmån Du har väl inte missat att du som medlem har rätt till en kostnadsfri digital rådgivning hos Folksam? Under 2019 hittades drygt 600 oanmälda ärenden till en summa av cirka 16 miljoner kronor. Är du en av dem som har pengar att hämta? Boka din tid för rådgivning redan i dag! transport.se/nyheter/digital-radgivning/.



VÅR FJÄLLÄGENHET I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren/sommaren.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Det är dags för sektionernas nomineringsmöten och årsmöten. Vi har ställt om i dessa tider och alla sektionsmöten kommer att bli digitala via Teams. Kallelse skickas via sms.

Representantskapets möte den 31 januari kommer också att hållas digitalt via Teams, med start kl 10.00.

Våra kontor är stängda för besökarep grund av covid-19, men det går bra att kontakta oss via telefon eller mejl.

Sundvallskontoret:
➤ Ombudsman Johanna Bergsten: 010-480 34 28 eller johanna.bergsten@transport.se.

➤ Regionala skyddsombudet Mikael Kyttänen: 010-480 34 51 eller mikael.kyttanen@transport.se.

➤ Kontorist Ylva Bergström: växel 010- 480 34 32 eller ylva.bergstrom@transport.se.

Östersundskontoret
➤ Ombudsman Per Anders Ångström: 010-480 34 70 eller peranders.angstrom@transport.se.

➤ Regionala skyddsombudet Gunilla Hamberg: 010-480 34 71 eller gunilla.hamberg@transport.se.

➤ Ordförande och studieorganisatör Johan Molin: 010-480 34 69 eller johan.molin@transport.se.

Örnsköldsvikskontoret
➤ Ombudsman Åke Wijkmark: 010-480 34 60 eller ake.wijkmark@transport.se.

➤ Regionala skyddsombudet Charina Nordwall: 010-480 34 61 eller charina.nordwall@transport.se.

Studier Passa på att gå vår digitala utbildning Startpunkten! Kontakta Johan Molin för att anmäla dig eller få mer information.

Titta in på Youtube och se våra filmer som finns där, sök på Transportarbetareförbundet avdelning 32. Passa även på att prenumerera på vår kanal, så du inte missar något när det kommer nya filmer.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Det nya året är här och vi på avdelningen hoppas att ni fått fira ordentligt och att ni fått spendera tid mer era nära och kära. 2020 var inte det roligaste året för flygarbetare, förhoppningsvis blir 2021 början på vändningen för oss.

Coronavirusets framfart drabbade, som ni vet, oss flygarbetare oerhört hårt. Många av oss har tyvärr blivit arbetslösa som en direkt konsekvens av det minskade resandet.

Det påverkar även flygavdelningen, vi har tappat många medlemmar och därmed även intäkter. Därför har avdelningsstyrelsen beslutat om en mycket sparsam budget för 2021. Vi sparar in på det mesta, men trots detta ser vi att de tappade medlemsintäkterna är för stora.

Avdelningsstyrelsen har därför beslutat att medlemsavgiften ska höjas med mellan 14 och 18 kronor från och med januari 2021. Detta är nödvändigt för att säkra avdelningens överlevnad.

Medlemsavgiften består av två delar. En del går till flygavdelningens verksamhet och en del går till förbundet. Det är viktigt för flygavdelningen att hålla nere avgiften för våra medlemmar, men nuvarande situation gör att vi är tvungna att göra på detta sätt.

Har ni frågor kring detta så ta kontakt med avdelningens ordförande, Viktor Andersson, på 010-480 36 11.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Årsmöten Samtliga sektioner i avdelning 51 kommer att hålla sina årsmöten i början av februari 2021.

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne har årsmöte den 11 februari.

➤ Sektion 2 Blekinge har årsmöte den 10 februari.

➤ Sektion 3 Kronoberg har årsmöte den 6 februari.

➤ Sektion 4 Kalmar har årsmöte den 7 februari.

Dessa möten sker digitalt och om man anmäler sig till oss på 010-480 30 51 eller transport.51@transport.se.

Med tanke på covid-19, så kommer information om när årsmötena genomförs att komma i god tid på vår hemsida, vår Facebooksida och via sms till medlemmarna.

Digitala arbetsplatsträffar Har ni frågor som rör er arbetsplats, avtalet eller vill ni träffa oss? Hör gärna av er. Vi i avdelningen hjälper till att få till en digital arbetsplatsträff med er.

Digital utbildning Är du ny medlem, eller har du varit med ett tag, och är intresserad av hur facket fungerar? Då finns förbundets digitala introduktionsutbildning Startpunkten. Ta kontakt med oss i avdelningen så hjälper vi till med anmälan.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt tills vidare. Men vi finns tillgängliga under vardagar kl 8.00–16.40 (lunchstängt kl 11.30–12.30). Ring 010-480 30 55 eller mejla transport.55@transport.se.

Årsmöten i sektionerna
Transport-, miljö-, depå-, bensin-, gummi- och buss/taxisektionerna har årsmöte lördagen den 6 februari kl 10.00–12.00.

På dagordningen står val av ledamöter till sektionsstyrelsen och nominering av ledamöter till avdelningsstyrelsen.

Sammanträdet hålls via länk (Teams). Välkomna!

Representantskapsmöte
Lördagen den 20 mars hålls representantskapets årsmöte, med start kl 10.00.

Sammanträdet hålls via länk. Ledamöter får kallelse och uppgifter om inloggning.

På dagordningen bland annat val av revisorer och revisorssuppleanter och ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2020.

HAR DU FRÅGOR OM...

Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

AVDELNING 88 DALARNA

Inga besökare Vi har fortfarande besöksförbud på avdelningen. Ring eller mejla om du vill komma i kontakt med någon av oss.

Är du intresserad av studier? Kontakta vår studieorganisatör för aktuell information.

Avdelningens årsmöte kommer att äga rum lördagen den 13 mars. I vilken form är inte helt klart än, men förmodligen kommer det att ske digitalt. Kallelse kommer att gå ut till berörda.



FJÄLLSEMESTER?

Hyr gärna vår fina lägenhet i Lindvallen. Lediga veckor finns under våren. Kolla hemsidan för mer information.

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Efter pensionen tänker Tony Blomberg snickra och bli morfar. Han berättar om åkaren som ville säga upp en chaufför. Förhandlingarna avslutades aldrig. Men efter ett år ringde arbetsgivaren upp och sa: "Nu har jag inte råd att betala bilen längre." Då hade föraren fått lön utan att arbeta i ett år och haft skåpbilen kvar.

Månadens ombudsman

Facklig räv går i pension

– Och vem fan är du? Dig ska jag nog dra latmasken ur!

Så röt arbetsledaren när lastbilsföraren Tony Blomberg började på åkeriet. Han engagerade sig fackligt och blev ombudsman, men nu stundar pensionen.

Text och foto **Justina Öster**

Lagom till första maj lämnar Tony Blomberg jobbet som åkeriombudsman. Då har drygt tre decennier gått sedan han parkerade lastbilen på företaget Godsservice (uppköpt av Tobiassons som ”saligen insomnat”). Och klev in som regionalt skyddsombud på Transports Göteborgsavdelning.

DESSFÖRINNAN HADE HAN varit både skyddsombud och klubbordförande på åkeriet med arbetsledarna Långe-Bengt och Nisse. De satt på en låda och skrek ut uppdragen till chaufförerna. Cigarettröken låg tät i deras lilla kyffe till kontor, och då och då rök förare och chefer ihop och slogs. Handgripligen.

När Tony Blomberg kom till avdelning 3 hade den rykte om sig som toppstyrd.

– Nu vågar jag säga att vi är bäst. Här arbetar goa gubbar och gummor och vi hjälps åt när någon får för mycket jobb.

TONY BLOMBERG VAR med om ett par vilda strejker när rutterna skulle läggas om på åkeriet, efter uppköp. Han har sett styrkeförhållandena skifta från fördel arbetare och fack till fördel arbetsgivare och Svenskt Näringsliv.

– Anställda har blivit mycket räddare och juridiken har tagit över hos parterna. Innan vi sätter tryck på arbetsgivarna ska åtgärderna allt som oftast först godkännas av förbundsledning, juristbyrå och fan och hans moster. Är det lagligt, undrar man oroligt.

RÄDSLAN KOM EFTER att en salladsbar i Göteborg sattes i blockad av facket, anser han. Arbetet stoppades för att ägaren vägrade teckna kollektivavtal och debatten gick het.

Själv har Tony Blomberg satt en rad företag i blockad genom åren. Varje tecknat avtal och nybildad klubb har lyst upp jobbet. Allra mest gillar han att ”tjöta” med medlemmar på möten, försöka få dem att engagera sig fackligt.

– Den här coronan har ställt till det så förbannat, att vi ska förhandla digitalt med arbetsgivarna. Det tjänar säkert de mest på.

De större åkerierna sköter sig oftast när det gäller löner och semestrar. Det är sämre med de många små, konstaterar Tony Blomberg. Han skickar en känga till vissa ”ruffelåkare som skriker om att utländska åkerier trasar sönder branschen”, fast de själva inte betalar vettig lön.

– REDAN NÄR milpengen kom såg vi vad som var på väg. Men medlemmarna blev galna när vi försökte stoppa den. De ville köra så mycket som möjligt och dumpade branschen. Ihop med arbetsgivarna.

AVDELNING 3, GÖTEBORG

Adress: Fjärde Långgatan 48, Göteborg.

Besökare: Hänvisas till ett särskilt coronarum, efter avtalad tid.

Sektioner: Varje medlem tillhör en yrkessektion, beroende på yrke. Totalt finns sju sektioner.



FOTO: PRIVAT

Tony Karlsson väntar på tacos på en restaurang i mexikanska Toluca.

Månadens medlem

Tony förverkligar drömmen om Mexiko

I höstas sa tidningsbudet Tony Karlsson upp sig, sa upp lägenhet, gjorde sig av med nästan allt han ägde och flög till Mexiko. När han inte löper eller äter tacos engagerar han sig för Electrolux-arbetarna i Juarez.

Text **John Antonsson**

Vi ska ta det där med fabriksarbetarna snart. Men varje historia har sin början. Den här började 1992. Då Tony Karlsson reste till Mexiko för första gången. Han gjorde det för att träna löpning på hög höjd. Han blev blixtförälskad i allt från mat till kultur. Sedan dess har han besökt landet 20 gånger.

– Jag har drömt om att flytta till Mexiko. Nu gör jag ett försök. Vi får se hur det blir. Till att börja med är jag här ett halvår med turistvisum.

HAN BOR I staden Tuloca som ligger några mil från Mexico city. Tillsammans med flickvännen han träffade på den första resan 1992.

– Nu är jag inte turist. Jag försöker leva ett ganska vanligt liv. Jag tar allt pö om pö och hetsar inte för att se allt med en gång.

Tony Karlsson är 63 år och pensionär. Han är också aktivist. Den senaste tiden har han engagerat sig för Electrolux-arbetare som blivit uppsagda när de protesterat mot hanteringen av corona. Det har gett resultat.

FOTO: PRIVAT



Tidningsrunda i Södertälje 2019.

ALLT BÖRJADE MED att han läste en artikel i den spanska tidningen El País.

– Där tog man upp deras liv och hur hårt de drabbats av just covid. Jag minns att det var en målande beskrivning av en begravning i en av artiklarna. När jag läst den började jag googla och försökte ta reda på vad som hänt med Electrolux-arbetarna.

Han hittade en artikel skriven i en liten mexikansk tidning. Arbetarna protesterade mot att fabriken hölls öppen. Trots att regeringen beordrat att all icke samhällsnödvändig verksamhet skulle stängas. Många blev sjuka och några dog. Flera arbetare sparkades eller mer eller mindre tvingades att skriva på uppsägningskontrakt.

TONY KARLSSON KONTAKTADE svenska medier. Snart hade arbetarna uppmärksammats av Sveriges Radio och några andra tidningar. Svenska fack, och då särskilt Unionen som har en stor klubb på Electrolux i Sverige, engagerade sig. Tony Karlsson kom genom dem och IF Metall också i kontakt med den internationella fackorganisationen IndustriAll. Till slut har Electrolux backat och fördubblat avgångsvederlagen för de flesta som tvingats sluta.

– En viktig sak är att de svenska facken bjudit in mig som social aktivist. Vi har tillsammans liksom haft en dialog med de mexikanska arbetarna. Det har tagit tid men nu har arbetarna kompenserats ekonomiskt.

TONY KARLSSON

Ålder: 63

Bor: Till att börja med har han mexikanskt turistvisum i ett halvår. Den mesta tiden spenderas i Toluca.

Blogg: 37Ikarlsson.wordpress.com/



FOTO: PRIVAT

Tony delar ut flygblad utanför Electrolux Home i Stockholm.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56100 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. 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 stuveriavdelningar 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, måndag–fredag 9.00–11.00.

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

Från baksätet

Med facit i hand

Världen är uppe i mer än två miljoner döda i covid-19 och närmare 100 miljoner konstaterade smittfall.

”Med facit i hand, borde inte Sverige ha agerat annorlunda?”

Det är två timmar direktsänd tv-debatt och Anders Tegnell har fått kavaj och ny poppigare frilla. I övrigt är det samma skådespel. Gravallvarliga reportrar gör sitt yttersta för att sätta dit ”de ansvariga”.

Borde vi ändå inte ha agerat annorlunda? Nu i efterhand, när vi har facit …

Går det att uppfinna en mer korkad fråga?

TÄNK OM KINESERNA i Wuhan insett att idén att på matmarknaden stapla levande grävlingar ovanpå ormar… Som skulle skapa en virusmutation. Som skulle utlösa den värsta pandemin i modern tid. Med konsekvenser och kostnader som inte ens går att överblicka.

Om det nu var grävlingarna. Kanske var det att släppa fladdermöss för nära in på människor. Eller råttor.

Tänk om vi vetat att viruset skulle spridas från Kina, till Europa? Och till USA. Till Trump?

Om vi bara vetat att Österrike och norra Italien skulle bli pesthärdar. Vi skulle ha förbjudit skidresor dit från dag ett.

Och vaccinet! Klantskallarna som påstod att det tar tre, fyra, fem år att få fram ett nytt virusvaccin. Vad ska vi göra med dem? Skampåle? Livstids avstängning från att nånsin andas i en studiomikrofon?

FÖR ATT INTE tala om flockimmunitet. Vilken floskel. Hur i helvete kunde ni ens tro att …

Och du Steffe: Var det nödvändigt att drälla omkring i en galleria? Med livvakter dessutom. Visserligen går de allra flesta av oss andra ut och fikar, käkar en snabb pizza, besöker Bolaget. Men att du … Har du pudel?

Dan Eliasson. Måste du alltid vara värst? Har du aldrig haft någon medie-rådgivare? Nu finns det väl snart ingen statlig myndighet kvar där du kan sjabbla till det.

DAGENS STÖRSTA ROS går i alla fall till kvällstidningen. För rubriken ”85-åring dog efter covid-vaccinering”.

Underbart kreativt. Bidrar med några förslag här: ”50-åring åt varmkorv – blev dement”. Eller: ”Klättrare dödsstörtade på Matterhorn – hade köpt Ikea-soffa på avbetalning”.

Jag slutar nu. Det är ett hårt jobb att vara journalist.

För att inte tala om statsepidemiolog. Ordet går ju knappt att stava till. Än mindre uttala. Inte undra på att mungiporna pekar nedåt.

”Gravallvarliga reportrar gör sitt yttersta för att sätta dit ”de ansvariga”. Borde vi ändå inte ha agerat annorlunda? Nu i efterhand, när vi har facit…

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Donald Trumps sorti. Världen väntar på en diagnos.

↓ 25 vaccindoser till fattiglandet Guinea. Nån som är förvånad?

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

VISION X

PREMIUM LED LIGHTING SOLUTIONS

BLACKOFF CORNER KIT

Detta LED-kit från Vision X levererar fyra gånger mer ljus än standard corner lights. Den integrerade snygga halo-funktionen ger en hög igenkänningsfaktor som passar den som både vill se och bli sedd.

(Endast som option vid fabriksbeställning)

SOLSKYDDS-KIT

Solskyddet är den naturliga platsen för extra långa LED-ramper som ger ett kraftfullt ljusutbyte. Våra ramp-kit på 30”-40” sitter snyggt och skyddat innanför karosslinjerna men levererar ändå mer ljus än ett helt knippe stora xenonlampor.

GRILL-KIT

Våra populäraste LED-ljuskit är de som sätts i grillen. Monteringen görs enkelt och snabbt och ger ett ljus som överträffar traditionella extraljus med bred marginal. Räckvidd eller bredd, vi har ett flertal alternativ. Utseende, bränsleförbrukning och ljudnivå är i princip opåverkade.



NEW GENERATION OF LIGHT
Vision
Global Lighting Systems
SINCE 1997
VISIONXEUROPE.COM

Du beställer dina belysningskit från din Volvo Lastvagnar återförsäljare som även utför monteringen. Har du frågor angående Vision X produkter eller speciella önskemål, kontakta oss på Rindab så hjälper vi dig!

RINDAB

Distributör: AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo, 08-747 24 80
info@visionxeurope.com | www.visionxeurope.com | www.rindab.se