TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 4 april 2020

Hotet mot de regionala skyddsombuden

Snabbkoll
Nya regler i spåren av coronaviruset

Arbetsgivaren kan ta tillbaka inbetald pension

KULTUR
Rostiga jänkare på väggen

Pausläge

Coronaviruset slår hårt mot hela transportsektorn

Färdtjänst Förare blåsta på lönehöjning ***Miljöarbetare*** Fackets krav i avtalsrörelsen – som skjuts upp ***Chaufförer*** Tusentals gruslass på usel väg

DETTA ÄR EN ANNONS.

Många av dagens plattformsföretag har satt i system att undvika ansvar för sina matbud. Vi ställer företagen mot väggen eftersom dom bland annat:

• Hotar den svenska modellen!

• Skiter i arbetsmiljön!

• Undviker arbetsgivaransvar!

#tryggamatbud

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 4

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

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

TRYCK
Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga:
55 700.
Nästa nummer utkommer den 30 april–4 maj.

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



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



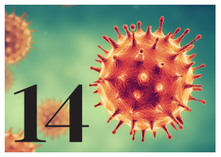
LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 33 02

SVERIGES TIDSKRIFTER











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om vem som kan jobba hemifrån.

6 GRANSKNING ARBETSMILJÖ
Hotet mot de regionala skyddsombuden.

12 AKTUELLT
Vad som har hänt sen sist.

12 CORONA
Alla branscher påverkas av viruset.

14 SNABBKOLL CORONA
Detta gäller – sjukskrivning och permittering.

16 FÄRDTJÄNST
Ilskna förare kräver stopp för skitvillkoren.

21 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

22 8 FRÅGOR CAMILLA LÄNDIN
Känn igen härskarteknik.

24 AVTALSRÖRELSEN MILJÖARBETARE
Otrygga jobb i fokus.

28 AVTALSRÖRELSEN
Om bensin, gummi och bärgare.

31 GRANSKNING PENSIONSFUSKET
Arbetsgivare tar tillbaka inbetald pension.

32 KULTUR
John Eyre ser skönheten i rostiga jänkare.

34 APRILKRYSSET

35 FRÅGA FACKET

36 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transportbasen har ordet.

37 MÅNADENS SEKTION
Pensionärerna i Göteborg vill bli fler.

38 MÅNADENS MEDLEM
Gamla prylar får lastbilschauffören Melinda Åsén att bromsa.

40 LEDARE JAN LINDKVIST
Chefredaktören skriver från baksätet.

FOTO: JAN LINDKVIST



Viruset drabbar oss som en virvelvind

Nu snurrar beskeden om coronavirusets följder som en tornado. Den här tidningen kan vara alldeles för gammal när du får den i brevlådan.

Det du läser i dag skrev vi fredagen den 20 mars – eller tidigare. Just när vi skickar till tryck kommer beskedet att LO och Svenskt Näringsliv räknar med att hela avtalsrörelsen skjuts upp. Att de gällande kollektivavtalen förlängs till den 31 oktober.

Så om du jobbar i någon av branscherna som vi djupdyker i på sidorna 24 till 30 går det bra att spara tidningen några månader.

> ”Vi har också tillsatt en coronapatrull som rör sig bland er som jobbar där ute.

FÖR ÖVRIGT GISSAR jag att ni allesammans hör, ser och läser mer om det nya coronaviruset än ni skulle önska. Att ni pratar mer om smittspridning, karantän, varsel, kris och bunkring än vad ni någonsin har gjort förut. Kryddat med en rejäl oro för den egna hälsan och försörjningen.

På redaktionen har vi bedömt att allmänna medier är bra på att ständigt uppdatera informationen om smittspridningen och vad som gäller i samhället. Vi summerar läget i specifika transportbranscher, och det handlar om ögonblicksbilder från förra veckan.

När det gäller reglerna kring permittering, korttidsarbete, uppsägningar och a-kassa håller vi webben uppdaterad.

Vi har också tillsatt en coronapatrull som rör sig bland er som jobbar där ute, som inte kan ta med jobbet hem. Patrullen rapporterar stadigt på transportarbetaren.se. I nästa nummer kommer deras samlade spaning i Coronasverige.

Mejla till redaktionen@transportarbetaren.se om du vill ha kontakt.

TITTA FÖRRESTEN NOGA på detta uppslag. Vad gillar du vår omgörning? Grunden är att vi vill ge mer plats för dina och andra transportares åsikter.

Om du bläddrar till sista uppslaget hittar du en annan förändring. Vi låter månadens medlem bre ut sig mer än tidigare. Samma argument där:

Ni som är medlemmar i Transport och läser vår tidning ska komma till tals!

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

lena tipsar

Bjud kompisar eller släkt på middag via Skype! Laga samma mat, prata och skåla tillsammans. Utan risk för smittspridning.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

En lång och känslofylld diskussion blossade upp i taxiförarnas egen Facebookgrupp om vår intervju med Taxiförbundets Claudio Skubla. Han hävdade att förarna vill ha procentlönen kvar:

”Jag tror att en fast månadslön skulle få bukt med ett flertal problem på marknaden.”
RN

”Har kört på procentlön i nio år och fick månadslön i somras och nu mår man jävligt mycket bättre när man slipper den stress som procentlön innebär!.”
PE

”Beror nog på var man arbetar. Mina anställda är nöjda med procentlön.”
PA

”Jag vill ha procentlönen kvar. Bättre att man vidtar åtgärder för att få upp omsättningen så att procentlönen blir bra.”
SÅ

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Ny överenskommelse om permittering
2. Rättigheter och skyldigheter i coronavirusets tid
3. ”Man är som en milkshake” – Se filmen om en usel väg

Pressgrannar

Hur farlig är en landsköldpadda?

Vår pressgranne Kommunalarbetaren berättar att samtliga djur i Borås djurpark ska riskbedömas. Ett krav från Arbetsmiljöverket, annars riskerar djurparken att få betala ett vite på 100 000 kronor.

Det handlar om 65 djurtyper, en del av dem kanske mindre farliga än de stadsråttor som miljöarbetare kan stöta på i sitt jobb?



”Det är som om hela Sverige tyst accepterat att vårt land ska byggas till priset av att arbetare, särskilt östeuropéer”

KAJSA EKIS EKMAN
i tidningen ETC.

Läsarbilden

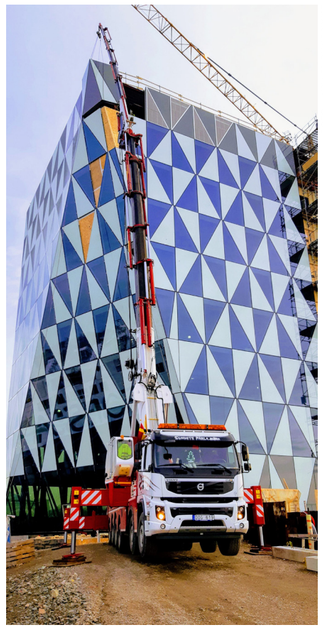


FOTO: MIKAEL RUNDKVIST

HÄR MONTERAS EN glasfasad i Helsingborgs nya stadsdel Oceanhamnen. Ett precisionsjobb utan nerver, konstaterar chauffören Mikael Rundkvist som tog bilden.

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

Sagt på facebook

Det blir lättnader i kör- och vilotidsreglerna med anledning av coronaviruset:

”Sanslöst dåligt. Det verkar som att man blundar för vilka tragedier som uppstått, då tunga fordon varit inblandade i trafikolyckor. Trafiksäkerheten är inte värd att offra. Jag hoppas innerligt att samtliga undantag riskbedöms och extraordinära omständigheter förtydligas.”
Patrik Hammarström

”Spännande ... annars brukar det ju vara ”fan ta den som kör över två sekunder på körtiden.”
Anton Berggren

Siffran

2,6

procent ökade lönerna i Sverige med under 2019, jämfört med 2018.

Källa Medlingsinstitutet

Insänt

Vi chaufförer borde få bättre betalt

Enligt SCB var medianlönen i Sverige 30 900 kronor 2018. Medellönen för män i Sverige 2018 var 36 500 kronor, allt enligt SCB.

Jag är en chaufför med alla behörigheter, som behärskar alla typer av fordonskombinationer som till exempel bil och släp, lösflak, trailer, lastväxlare, dolly, påhängstruck, containerkörning, fordonsmonterad kran, körning av hjullastare och diverse motviktstruckar plus vanligt terminalarbete. Lägg även till det vanliga lotsarbetet som i mitt fall är i Stockholm med omnejd och vad det innebär.

För detta arbete ligger jag ungefär 10 000 kronor under medellönen för män i Sverige. Medellönen för män i Sverige är, som jag nämnde tidigare, 36 500 kronor. Som grädde på moset har Transport en av de högsta fackavgifterna av samtliga LO-förbund.

Jag vill också nämna att transportbranschen toppar olycksstatistiken när det gäller svåra olyckor och dödsfall.

Anders Johansson

Jag vill jobba, men ...

Jag vill jobba men Arbetsförmedlingen vill inte ge mig en YKB-utbildning.

Har kört i 20 år till och från men behöver fortbildningen. Jag har en hel del jobb jag kan söka men det är nej.

Åke

Bilden



FOTO: POLISMYNDIGHETEN

POLISEN LAPPLAND: ”Vi vill berömma den chaufför som med mod, beslutsamhet och med risk för eget liv och hälsa valde att köra ner sitt eget fordon i diket för att förhindra en potentiellt mycket svår trafikolycka med stor sannolikhet till dödlig utgång. All heder till er duktiga yrkeschaufförer.”

Debatt



ANN-SOFIE HERMANSSON
miljöarbetare och nybliven Transportmedlem, tidigare gruppledare (S) i Göteborg.

Jag möter klassförakt

”Vi lever i en tid där kroppsarbete osynliggjorts.”

Sedan en tid arbetar jag som renhållningsarbetare på Renova. Man blir inte miljonär. Men jag har sällan mött så mycket arbetsglädje och yrkesstolthet. Och skicklighet.

Att ratta tunga fordon i små utrymmen kräver rejält med erfarenhet och kompetens. Några har anställts senare men där finns fortfarande folk som jobbat över 40 år på företaget.

Att få köra ihop med folk som sätter en ära i sin yrkesskicklighet är både inspirerande och uppfordrande.

ARBETET ÄR, SOM allt kroppsarbete, ofta tungt. Många dras med värk i kroppen. Det är ett arbete som inte märks om det utförs väl. Det är när avfallet inte blir hämtat som det blir katastrof. Men det händer nästan aldrig.

Mina arbetskamrater täcker upp och tar ett extra tag vid de tillfällen då förutsättningarna för att göra ett bra jobb är dåliga. Och då löser det sig ändå.

MIN YRKESSTOLTHET I det nya jobbet matchas för det mesta av en grundläggande respekt från omgivningen. Jag har fått väldigt mycket uppskattning för mitt nya yrkesval. Det värmer.

Men sedan finns det också röster på sociala medier som inte kan hålla tillbaka sitt ogillande.

Vi lever i en tid där kroppsarbete osynliggjorts. Det ironiserades över att jag lagt ut bilder på mina arbetskamrater med beskrivningar på vad dom heter och vad dom i övrigt gillar i livet.

Ett elitistiskt raljerande med en samhällsbärande yrkesgrupp där man inte klarar av att se arbetare som unika och starka individer utanför schablonbilden av en ”sopåkare”.

Jag skulle kalla det klassförakt.

Delta i debatten!

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

Regionala skyddsombud under attack

Regeringen försökte stärka de regionala skyddsombuden. Svaret blev massiv kritik. Nu hotas fackens rätt att välja regionala skyddsombud på allvar.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

RIKSDAGEN DELAD

Regeringen med S och MP vill med ett nytt förslag ge regionala skyddsombud tillträde till fler arbetsplatser.

Vänsterpartiet vill också ge skyddsombuden ökat tillträde.

Centerpartiet röstar nej till regeringens förslag, men vill ha kvar regionala skyddsombud.

Moderaterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna vill ta bort de regionala skyddsombuden från facket och i stället skapa en ny roll på Arbetsmiljöverket. De vill också ta bort fackets ensamrätt att utse lokala skyddsombud.

Kristdemokraterna har inte bestämt hur de ställer sig till regeringens förslag. De har tidigare aviserat att de vill utreda de regionala skyddsombudens roll.

TRANSPORT HAR TRETTIOSEX REGIONALA SKYDDSOMBUD ...



... som 2018 gjorde 4 387 besök på sammanlagt 17 000 arbetsställen.

LO har totalt 1 090 regionala skyddsombud som 2018 gjorde 45 182 besök på sammanlagt 356 176 arbetsställen.

TCO har 564 regionala skyddsombud som 2018 gjorde 7 332 besök på sammanlagt 102 369 arbetsställen.

Saco har 68 regionala skyddsombud som 2018 gjorde 1 305 besök på sammanlagt 50 247 arbetsställen.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Ronny Bertilsson, åkare, ringer till Johnny Wiklund, regionalt skyddsombud, när han vill ha hjälp med frågor som rör arbetsmiljön. Flera politiker har lyft frågan om att ta bort de regionala skyddsombuden från facket och skapa en ny typ av rådgivare på Arbetsmiljöverket.

I tre år låg den i en låda på ett departement. Utredningen om ett arbetsliv i förändring. Flera hundra sidor lång. Ett förslag i den var att regionala skyddsombud ska få komma in där facket inte har medlemmar, men kollektivavtal finns. Arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S) lyfte upp förslaget ur lådan i slutet av februari när hon skrev en debattartikel tillsammans med ordförandena för Byggnads och IF Metall.

Förslaget får svårt att ta sig genom riksdagen. Vänsterpartiet lär vara det enda partiet som röstar med regeringen.

SAILA QUICKLUND ÄR ansvarig för arbetsmiljöfrågor hos Moderaterna.



Tillsammans med en partikamrat och två liberaler har hon, i en debattartikel i Aftonbladet, presenterat ett motförslag till regeringens. Under vår en timme långa intervju återkommer hon gång på gång till vissa punkter.

Arbetsmiljön är viktig. Skyddsombuden gör ofta ett bra jobb, men det är för viktigt för att facken ska få ha ansvaret. Enligt henne finns en utbredd okunskap bland de regionala skyddsombuden. Politiken måste ompröva allt. Kärnan i budskapet är att de regionala skyddsombuden bör avvecklas och ersättas av oberoende arbetsmiljörådgivare som är anställda på statliga Arbetsmiljöverket. En del av kritiken är baserad på nyhetsartiklar om tillfällen där arbetsgivare upplevt att det regionala skyddsombudet försökt värva fackmedlemmar och ett fall där en arbetsgivare upplevt att hans arbetsplats stängts på felaktiga grunder.

– Jag tycker att frågan är för viktig för att göra internpolitik av, säger hon och syftar på att regeringen presenterade ett färdigt förslag med facken, i stället för att söka brett stöd eller tillsätta ytterligare en utredning.

Förslaget om arbetsmiljörådgivare, och kritiken mot de regionala skyddsombuden, är nära nog en karbonkopia av en rapport från arbetsgivarorganisationen Svenskt Näringsliv. Sverigedemokraterna föreslår ungefär samma sak.

Quicklund hävdar att verksamheten aldrig utvärderats och analyserats i grunden.

Det stämmer att staten inte gjort någon grundlig analys. Däremot lämnar facken en årlig rapport till Arbetsmiljöverket, som auktoriseras av revisor.

– Vi lägger hundratals miljoner på det här varje år, utan att analysera, säger Saila Quicklund.

De regionala skyddsombuden kostar 107 miljoner för skattebetalarna varje år. Om arbetsmiljörådgivarna ska innebära nya anslag vill Quicklund inte svara på.

ARBETSMARKNADSMINISTER EVA NORDMARK har inte gett upp utan vill trots det politiska motståndet kämpa ”ända in i kaklet”.



– Jag hoppas att de andra partierna lyssnar in fackförbunden och de arbetsgivare som vill ha seriös konkurrens.

Fakta om skyddsombud

➔ Alla arbetsplatser med mer än fem anställda måste ha ett lokalt skyddsombud. Grunden är att facket utser hen. Facket kan också säga nej om ett skyddsombud utses på annat sätt.

➔ Finns det inget lokalt skyddsombud får fackets regionala skyddsombud verka i dess plats.

➔ I riksdagens arbetsmarknadsutskott ligger förslag om att ta bort fackens ensamrätt att utse vem som ska vara lokalt skyddsombud på en arbetsplats. Motionerna kommer från Liberalerna och Sverigedemokraterna. Moderaterna har liknande åsikter.

➔ Det finns också förslag om att ta bort de regionala skyddsombuden helt och hållet och i stället skapa en ny funktion på Arbetsmiljöverket.

”De här förslagen går bara ut på att ta ifrån facket makt. Jag är verkligen förvånad över att så många väljer att göra partipolitik av det.”

Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport.

Ministern har svårt att förstå kritiken mot att regionala skyddsombud utses och sköts av facket.

– Jag har varit fackligt aktiv i 20 år och vet att de regionala skyddsombuden gör skillnad. De besöker 55 000 arbetsplatser och det går att jämföra med 3 000 besök av Arbetsmiljöverkets inspektörer. Om man tror att man ska ta bort dem som gör så många besök, och säga att Arbetsmiljöverket ska göra det i stället vittnar om okunskap om hur arbetsmiljöarbetet fungerar, säger Eva Nordmark.

Kritiken mot de regionala skyddsombuden är direkt sammankopplad till kritik mot att det är facket som utser lokala skyddsombud. Enligt arbetsgivarnas företrädare är det vanligt att intresserade medarbetare får nej från facket, på grund av att de saknar medlemskap, och därför får det regionala skyddsombudet verka där i stället.

Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig känner inte igen den bilden.

– Oftast när de säger att medarbetarna valt en person som inte är med i facket så är det arbetsgivaren som valt någon som de tycker passar. Som mer eller mindre företräder arbetsgivaren. Hela den svenska modellen är uppbyggd på att vi ska ha två parter, arbetsgivare på ena sidan och arbetstagarna, genom sitt fackförbund, på den andra.

– De här förslagen går bara ut på att ta ifrån facket makt. Jag är verkligen förvånad över att så många väljer att göra partipolitik av det. Sverigedemokraterna, Moderaterna och Liberalerna visar verkligen vilken syn de har på facken när de för fram såna här förslag. Tar man bort de regional skyddsombuden kommer de allvarliga olyckorna att öka, tyvärr, säger Martin Miljeteig.

ENLIGT TRANSPORTS MOTPART, Transportföretagen, händer det ofta att arbetsgivare hör av sig och vill utse egna skyddsombud, som inte är medlemmar i facket. Då får de höra att Transport mest troligt kommer att säga nej och vilja skicka ett regionalt skyddsombud i stället.

– Om man ska kalla på regionala skyddsombud är det ofta lång ledtid. Det är inte säkert att man kan träffa dem nästa vecka eller ens nästa månad, säger Alf Berglund, arbetsmiljöexpert på Transportföretagen.

Berglund vill också se den modell som Svenskt Näringsliv lanserat. Trots kritiken av vissa delar i de gällande reglerna konstaterar han:

– Men i det stora hela fungerar det rätt bra ändå.



FOTO: LILLY HALLBERG

Martin Miljeteig anser att kritiken mot de regionala skyddsombuden är utan grund. Att ta bort dem riskerar liv och hälsa för arbetstagarna, anser han.

RSO – ett jobb med olika roller

– Trenden jag ser är att arbetsgivarna slimmar och slimmar. Det gäller alla våra branscher. Följden blir ökad stress, och i förlängningen fler arbetsolyckor. Tvärtemot vad samhället strävar efter.

Text och foto **Jan Lindkvist**



Daniel Wallfors har 400 arbetsplatser inom sitt område.

I tio år har Daniel Wallfors jobbat som regionalt skyddsombud (RSO) på Transports Halmstadsavdelning. Ursprungligen är han lastbilschaufför.

I just den branschen möter han i mångt och mycket samma arbetsmiljöproblem som när han själv satt vid ratten:

– Tyvärr är det fortfarande vanligt med tunga lyft. Ofta utnyttjas inte de hjälpmedel som finns heller.

Daniel Wallfors följer debatten om de regionala skyddsombuden. För egen del beskriver han ett jobb med olika roller.

– Jag är ofta ute hos våra företag. Det kan handla om arbetsplatser där anställda larmat om brister. Men ofta är det arbetsgivaren som hör av sig till mig. Det kan vara fråga om en planerad skyddsrond. Eller ett arbetsskadeärende där arbetsgivaren behöver råd eller hjälp.

PÅ BORDET HAR han en plastmapp. Det är ett sådant ärende. Ett tillbud som kunde ha slutat riktigt illa. En grusbil blev rammad av en lastmaskin. Den uppfällda skopan träffade precis mellan hyttgolvet och motorrummet.

– Arbetsgivaren ringde och undrade oroligt vad han skulle göra. Anmäla förstås, förklarade jag. Vi åkte sedan ut till arbetsplatsen tillsammans och jag hjälpte till med arbetsskadeutredningen.

– På ett annat företag hade Arbetsmiljöverket gjort en inspektion och ställt krav. Företagaren kontaktade mig och bad om hjälp med att bygga upp ett systematiskt arbetsmiljöarbete.

En stor del av Daniel Wallfors arbete handlar om att försöka skapa en dialog med arbetsgivarna. Det är inte helt enkelt, inom avdelningen revir finns omkring 400 arbetsplatser.

– Målet är att få i gång ett arbetsmiljöarbete. En viktig uppgift är att försöka hitta personer som vill bli lokala skyddsombud.

– Bevakningsbranschen ligger ganska långt framme, tycker jag. Stora åkerier ligger i framkant också. I branscher med många småföretag är det svårare. Där är okunskapen ofta stor om arbetsmiljölagen och arbetsgivarens ansvar.

Stöter du ofta på missuppfattningar om vilken uppgift ett RSO har?

– Ja, hela tiden. Och jag försöker hela tiden förklara att jag företräder alla arbetstagare på arbetsplatsen. Inte bara medlemmarna i facket.



Johnny Wiklund i bilen på väg till ett besök på en arbetsplats i Söderhamn. Han är regionalt skyddsombud inom alla Transports avtalsområden förutom hamn.

Johnny finns där när skyddsombud saknas

Johnny Wiklund är regionalt skyddsombud. Han för arbetstagarnas talan i arbetsmiljöfrågor när det inte finns något skyddsombud på arbetsplatsen.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**



Johnny Wiklund har varit RSO i tolv år.

Johnny Wiklund parkerar vid Yrkesakademins gamla hus i Söderhamn. Många bilar står där. Delar av Ina frakts lokaler hyrs fortfarande ut regelbundet för YKB-kurser. Wiklund är Transports regionala skyddsombud i avdelning 18 Hälsingland. Han klivit in genom dörren, tar av sig skorna och hälsar på åkaren Ronny Bertilsson som sitter i det stora fikarummet.

För 20 år sedan startade han sitt eget åkeri. Han gjorde som farsan sin, också åkare. Pappans åkeri hade faktiskt Johnny Wiklund som anställd för många år sedan.

Sedan dess har Ina frakt växt. Från den där enda bilen som skrev kör- och vilotiderna på diagramblad till 13 bilar och 22 anställda. Flera typer av gods körs till kunder över stora delar av landet.

– Ronny är inte rädd att höra av sig till oss om det är någonting, han kan ringa till mig med en arbetsmiljöfråga, säger Johnny Wiklund.

INGEN ANSTÄLLD HAR klivit fram och tagit uppdraget som skyddsombud på Ronny Bertilssons åkeri. De har kollektivavtal och det finns medlemmar i facket. Det gör att Johnny Wiklund, som regionalt skyddsombud, kan gå in och ta rollen som skyddsombud på arbetsplatsen. Det är mer eller mindre en nödvändighet. Lagen säger att alla företag med mer än fem anställda måste ha ett skyddsombud.

– Jag hörde av mig till dig (Johnny) när jag fick veta att Arbetsmiljöverket skulle komma hit på en inspektion. Sen kom du hit och hjälpte mig efteråt också, så att jag kunde få ordning på vissa rutiner.

Johnny Wiklund sitter på en stol med ryggen ut mot fikarummet. Ronny Bertilsson sitter bakom högarna av papper vid sitt skrivbord. Skyddsombudet berättar att han hjälpte till med att ta fram rutiner för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Det handlar om saker som att de anställda ska följa vissa säkerhetsrutiner och anmäla tillbud. Alltså situationer när en olycka varit nära, eller att någonting händer som kunde ha blivit mycket värre.

– Men det är svårt att få dem att göra det. Sen vi tog fram de här rutinerna har jag fått in två lappar med tillbud. Trots att jag påmint och tagit upp det på möten. Det måste ha hänt fler saker, säger åkaren.

JOHNNY WIKLUND HAR varit regionalt skyddsombud i tolv år.

– Sedan 2008 har jag inte behövt lägga ett enda skyddsstopp och det känns faktiskt ganska bra, säger han.

Ett skyddsstopp är skyddsombudets mest kraftfulla redskap. En order om att allt en viss typ av arbetsuppgift inte får utföras, fram till att det farliga i momentet är åtgärdat.

– Jag tror på samverkan, även om jag företräder arbetstagarna. Om vi inte är överens så handlar det nästan alltid om att tillsammans med arbetsgivaren försöka hitta en väg framåt.

– Kanske är det annorlunda på större orter. Men här ska vi alla träffa varandra på stan. Då måste vi försöka samarbeta. Sen tycker jag faktiskt att vi har ganska bra arbetsgivare här.

JOHNNY ÄR TILLBAKA i Transportavdelningens nya lokaler. Många flyttlådor, ännu inga datorer. De är kvar på den gamla platsen. Den var helt okej. Men när stora uppdragsgivare som Peab och Sweroc flyttade in i huset och helt plötsligt började dela fikarum blev situationen ohållbar. En medlem ska inte riskera någonting onödigt för ett besök hos facket.

– Jag tror verkligen på de nya lokalerna.

Vad är nästa planerade besök?

Johnny tar upp mobilen ur fickan och tittar i kalendern. I tre dagar ska han hålla kurs för skyddsombud och arbetsgivare, i praktiskt arbetsmiljöarbete (senare inställt på grund av corona). På torsdagen är det någonting annat. På fredagen ska han åka till ett renhållningsbolag och kolla på slambrunnar.

– Vi ska åka ut till de allra värsta. Se hur det är där och vad vi kan göra åt det.

– Många arbetsgivare blir alldeles förvånade över hur mycket vi kan göra för att hjälpa till med arbetsmiljön. Vid ett par tillfällen har jag fått frågan om hur mycket de ska betala för hjälpen!

”Många arbetsgivare blir alldeles förvånade över hur mycket vi kan göra för att hjälpa till med arbetsmiljön. Vid ett par tillfällen har jag fått frågan om hur mycket de ska betala för hjälpen!”

Johnny Wiklund, RSO i Transports lokalavdelning i Hälsingland.



Åkaren Ronny Bertilsson och det regionala skyddsombudet Johnny Wiklund har samarbetat för att ta fram rutiner i arbetsmiljöarbetet.



Alla bilar är ute på jobb. Det enda fordonet som är kvar på uppställningsplatsen är en traktor. Ronny Bertilssons åkeri äger halva. Den andra halvan ägs av hans bror, också åkare.

Regionala skyddsombud

Transports regionala skyddsombud (RSO) var tidigare valda. Men sedan i år anställs de direkt av förbundet.

Ungefär hälften av kostnaderna står staten för. Den andra hälften betalas av Tya, som är fackets och arbetsgivarnas gemensamma yrkes- och arbetsmiljönämnd. Frågar du arbetsgivarna säger de att det innebär att företagen betalar för skyddsombuden, frågar du facket innebär det att arbetstagarna har avstått löneutrymme.

Ett RSO som verkar på en arbetsplats företräder alla arbetstagare, även de som inte är medlemmar i facket.

Ett RSO finns också där som hjälp för lokala skyddsombud.

Transports regionala skyddsombud håller kurser i arbetsmiljöarbete på Tya.

5 tycker till

Har du påverkats av corona-epidemin än, den 16 mars?



Filip Rydolw, flygplatskontrollant, klubbordförande, Uppsala:
– Inte än, personligen. Men jag sköter handhygienen mycket, mycket bättre. Tack och lov har vi inte fått in några bekräftade coronafall i vår arbetsstyrka. Orolig för jobbet är man alltid, speciellt i såna här lägen.



Peter Andersson, tidningsbud, Umeå, sitter i avtalsdelegationen (distributörer):
– Inte nämnvärt, ingen som jag känner har det. Vi har blivit tillsagda att inte vara i stora folksamlingar. Budens avtalsdelegation skulle ha träffats, nu blir det videokonferens. Lite tråkigt att inte ses, men det är väl bäst så.



Matilda Olofsson, lastbilsförare, Sundsvall:
– Ja, visar man förkylningssymptom får man ju inte åka till jobbet. Min kille blev hemskickad från arbetet i butik, just därför. Jag söker nytt jobb nu och arbetsgivarna tar intervjuer per telefon på grund av smittorisken.



Stefan Nilsson, färdtjänstförare, Örebro:
– Nej, vi har inte fått några speciella restriktioner. Lite konstigt eftersom jag kör färdtjänst och människor till och från infektionskliniker. Jag hade tänkt åka till London på konsert. Nu ställs ju många flyg in, så jag vet inte om resan blir av.



Peter Strålind, renhållningsarbetare, huvudskyddsombud, Ösmo, Stockholm:
– Vi har ett antal personer i karantän och har fått tio förhållningsregler. De absolut nödvändigaste mötena ska hållas via Skype. Övriga är inställda. Alla arbetsmiljöutbildningar har ställts in, liksom YKB-utbildning. Vi ska inte använda omklädningsrummen och rekommenderas att byta om hemma. Och vi ska hålla oss på våra egna kontor.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Arlanda terminal 4, onsdag den 18 mars. Flygbranschen är i fritt fall och permitteringar av personalen är i gång.

Viruset får jobbe n att stanna

Corona. Det nya coronaviruset har trängt in i samhällets hjärta och hotar existensen för hela branscher. Kampen mot smittan slår olika men påverkar alla transportsektorer.

Text **Lilly Hallberg**

Flyg

Först och värst drabbat. Pandemin har orsakat en global kris för flygbranschen.

– Läget är väldigt allvarligt och påverkar självklart våra medlemmar mycket. Vi har inte varit med om något liknande, säger Viktor Andersson, ordförande för Transports flygavdelning.

SAS permitterar 10 000 medarbetare i Norden, 90 procent av de anställda, och har pausat i stort sett hela sin verksamhet. Omkring 600 kollektivare arbetar i bolagets marktjänstbolag på Arlanda. På Landvetter har företaget ytterligare ett 60-tal anställda.

SAS-lastarna på Arlanda drog en lättnadens suck efter regeringens och parternas besked om korttidspermitteringar. Uppgörelsen innebär att personalen går ner i tjänst, med lön från staten. De jobbar 40 procent och får 92,5 procent av lönen med alla tillägg inräknade.

– Folk är väldigt glada över avtalet. Generellt förväntade vi oss att förhandlingarna med arbetsgivarna skulle vara tuffa och tröga, säger huvudskyddsombudet Hans Ahlberg.

Taxi

Också för taxibranschen är läget akut. Flygtaxi har i stort sett upphört, antalet färdtjänstresor har minskat kraftigt, liksom privat- och företagsresor. Det finns också en oro att det är de seriösa taxibolagen, som erbjuder anställda schysta villkor enligt avtal, som först slås ut i en bransch präglad av överetablering.

Transport har förhandlat med arbetsgivarparten om möjlighet till korttidspermittering, enligt regeringens förslag. Förbundsordförande Tommy Wreeth hade önskat att det fanns möjlighet att permittera enligt den gamla modellen, då anställda var ”hemförlovade” på heltid. Inom tillverkningsindustri kan produktionen enklare anpassas för permittering på 60 procent, påpekar han:

– Det fungerar inte så för flyg och taxi där underlaget i stort försvunnit.

SÄRSKILT HÅRT SLÅR coronakrisen mot chaufförer med procentlön.

– I går jobbade jag 16 timmar och fick ihop 800 kronor i kassa. Med vår procentlön blir det inte ens 300 kronor i dagsförtjänst, vittnar Shahab Khatami från taxifiket Remoten på Arlanda.

Taxichaufför är även ett utsatt yrke. I en Facebookgrupp vittnar medlemmar om intensivt hostande kunder, som avfärdar oro med att ”det bara handlar om en vanlig förkylning”.

Taxitelefonist

Stefan Looström är ordförande för taxitelefonisternas Transportklubb på Samtrans beställningscentral i Stockholm. Deras körningar är till allra största del upphandlade och samhällsbetalda.

– Det finns en oro, men fokus har legat på lösningar och anpassning för att följa myndigheternas direktiv, säger han.

För tillfället är Stefan Looström hemma, isolerad, då han är förkyld. Men han har inte hört någon kollega på jobbet ta upp möjligheten att arbeta hemifrån.

HAN PEKAR OCKSÅ på att det inte heller skulle vara möjligt för Samtrans telefonister:

– En anledning är sekretessen. Vi hanterar ju information som är spärrad, och inte ska komma ut.

Åkerichaufförer

Transportstyrelsen har luckrat upp kör- och viloti-derna med anledning av pandemin. Det är möjligt att köra 13,5 timmar per dygn, sex dagar i sträck. För raster gäller de vanliga reglerna.

Transportstyrelsens undantag trädde i kraft den 15 mars och löper på i 30 dagar. Det som gäller nu är att chaufförerna ska ha:

➜ minst 9 timmars sammanhängande dygnsvila under varje 24-timmarsperiod.

➜ minst 24 timmars sammanhängande veckovila.

➜ en del åkerier har permitteringar på gång.

Transporter av gods bör begränsas till enbart nödvändiga varor, anser Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF). Samtidigt är transportarbetarna vid sidan av sjukvårdspersonal en nyckelgrupp för att samhällena ska fungera, och EU lovar åtgärder för att säkra transporter av medicin och livsmedel.

UTIFRÅN VÄGARNA rapporterar chaufförer att coronapaniken inte har gjort det lättare att hitta ställen där man kan gå på toa under jobbdagarna. De släpps inte in för att låna toaletter.

Bevakning

Coronakrisen har inneburit nya slags uppdrag för flera grupper inom bevakningsbranschen. Uppdrag för att hindra smittspridning, men som i sig kan utgöra risk för dem som utför bevakningen.

Sjukhus runt om i landet har anlitat väktare. Vid infektionskliniken vid Östra sjukhuset i Göteborg bevakar de tält där patienter testas, på en parkeringsplats. Akuten i Varberg har ordningsvakter vid entrén för att kunna hänvisa samtliga patienter rätt, innan de kommer in i lokalerna.

Den finska stålkoncernen Outokumpu låter väktare utföra hälsokontroller utanför bolagets anläggningar, bland annat i Avesta och Torshälla. Väktarna får mäta temperatur i pannan på besökare, bland andra lastbilschaufförer. Transport har ifrågasatt hälsotesterna, som är obligatoriska för att släppas in på fabriksområdena.

Tidningsbud

Distributionsbolaget Prolog har skickat ut meddelande om att handskar är obligatoriskt för buden. Andra företag har levererat olika typer av handskar, tillsammans med uppmaning om god handhygien och/eller handsprit. På en Facebooksida för tidningsbud framhåller flera dock att handskar gör arbetet mer eller mindre omöjligt. Och en del tidningsbud ifrågasätter dels vem som arbetsgivaren egentligen vill skydda, dels om handskar skyddar någon alls.

Transport och Almega är överens om att korttidspermitteringar kan bli aktuella.

Miljöarbetare

Det är fortfarande oklart om coronavirus kan överföras via droppar och stänk, så kallad indirekt kontaktsmitta. Hushåll där någon är smittad uppmanas att hantera avfall – som pappersnäsdukar – som vanligt.

Sophämtarnas arbete innebär vanligen ingen närkontakt med kunderna. Renhållningsbolagens riktlinjer följer annars myndigheternas rekommendationer och innebär att undvika fysisk kontakt, låta bli att ta i hand och ersätta fysiska möten med digitala. Flera bolag har beredskap att flytta medarbetare mellan olika distrikt om det skulle bli nödvändigt på grund av sjukdom.I en Facebookgrupp för ”sopgubbar” skriver flera att de inte ens fått handsprit av arbetsgivaren. Andra att handsprit ändå inte räcker att döda virus med. Någon har frågat efter ansiktsmasker. När det gäller mängden avfall är det väldigt olika:

Flera utanför storstäderna skriver om minskad mängd och halvfulla kärl, framför allt från skolor och förskolor.

Andra om ökad mängd, bland annat på Östermalm i Stockholm där många av dem som kan arbeta hemifrån antas bo.

Hamn

Feberkontroller pågår. I Ystads hamn testar rederiernas egen personal samtliga yrkesförare som är på väg över till Swinoujscie i Polen. En kroppstemperatur på över 38 grader innebär att det blir stopp. Passagerartrafiken är redan stoppad, med undantag av polska medborgare som vill åka hem. Men frakt och varutransporter har hittills inte berörts av den stängda gränsen.

Flera hamnar rapporterar i mitten av förra veckan att godstrafiken rullar på i stort sett som vanligt. Bland annat gäller det Göteborgs hamn, som tar emot 30 procent av alla importvaror. Sedan drygt en månad begär dock Sveriges största hamn in hälsodeklarationer från samtliga anlöpande fartyg, minst ett dygn i förväg.

Fakta corona

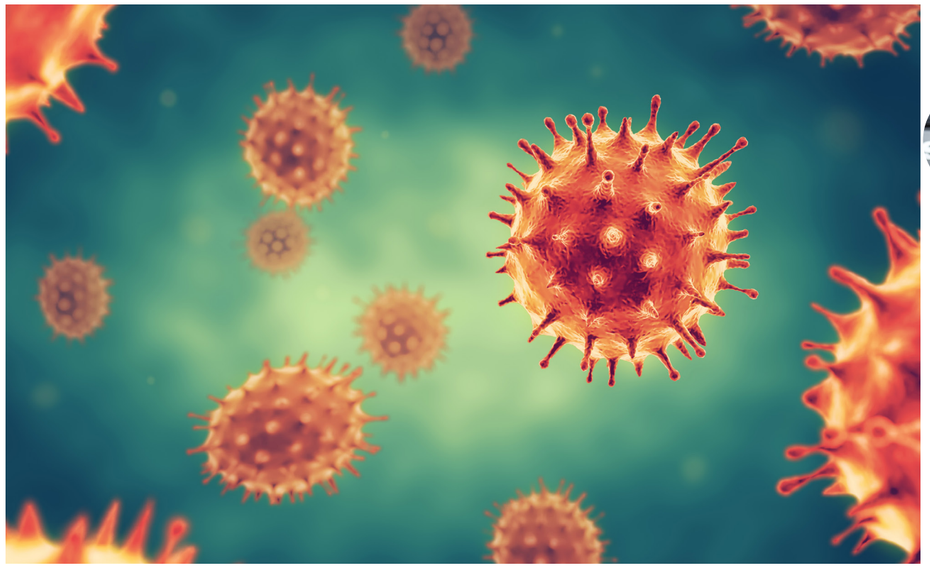
➜ En ny typ av coronavirus sprids i världen sedan december förra året. Sjukdomen covid-19 orsakas av viruset.

➜ Viruset överförs genom nära kontakt med en sjuk person eller när denna hostar eller nyser, så kallad droppsmitta.

➜ De allra flesta blir lindrigt sjuka med hosta och feber, och behöver inte vård. En del blir dock allvarligt sjuka med andningssvårigheter och lunginflammation.

➜ Den stora majoritet som drabbas av svårare besvär är äldre personer, över 80 år, liksom personer med kroniska hjärt- och lungsjukdomar eller cancer.

Källa: Folkhälsomyndigheten



DRABBAD AV CORONAVIRUSET?

Oklart och skrämmande. Mycket kring det nya coronaviruset och dess konsekvenser är svåröverskådligt. Informationen uppdateras hela tiden. Detta gällde i mitten av mars.

Text **Lilly Hallberg** *Illustration* **Shutterstock**

1 Stanna hemma om du är krasslig

Myndigheterna uppmanar alla som känner sig sjuka att inte gå till arbetsplatsen. Det gäller även om du bara känner dig lite småkrasslig, vid lindriga eller vaga symtom. (För övrigt uppmanas alla som kan sköta sitt jobb hemifrån att göra det.)

2 Sjukanmäl dig till arbetsgivaren

Karensdagen slopades den 11 mars. Från den dagen får du ersättning från första dagen du är hemma och sjuk. Regeringen har slopat karensavdraget fram till och med den 31 maj. Staten betalar ut sjukpenning för första dagen. Regeringen föreslår också att staten tar över alla sjuklönekostnader under april och maj. Men sjukanmälan görs som vanligt till arbetsgivaren.

3 Smittbärarpenning

Covid-19 klassas som allmänfarlig sjukdom. Finns det risk att du sprider smitta har du därför rätt till smittbärarpenning.

Det är Försäkringskassan som betalar ut pengarna, motsvarande 80 procent av lönen upp till en brytpunkt på omkring 30 000 kronor i månaden. Inget karensavdrag.

4 Slopat läkarintyg

Först efter 14 dagar krävs läkarintyg, inte som tidigare en vecka. Detta kommer att gälla under en period.

Om du är sjuk längre än två veckor betalar Försäkringskassan som tidigare ut sjukpenning.

5 Extra pengar med kollektivavtal

Alla anställda på arbetsplatser med kollektivavtal har rätt till avtalspengar vid längre sjukdom. Om du är sjuk längre än 14 dagar betyder det att du får runt 90 procent av lönen, oavsett inkomst.

6 Ansök själv om avtalspengarna

Du som arbetar som privatanställd inom LO:s avtalsområden, till exempel något av Transports kollektivavtal, måste ansöka om de extra pengarna, avtalspengarna. Det görs hos Afa försäkring.

7 Korttidsarbete införs tidigare

Kortar arbetsgivaren arbetstiden på grund av arbetsbrist har du som anställd rätt till minst 80 procent av din vanliga lön. Det enligt ett nytt system för ersättning som införs redan den 1 maj i stället för som planerat i augusti.

8 Nytt system för korttidspermittering

Permittering är ett sätt att låta anställda jobba mindre under en period men ändå behålla sin tjänst. Ett alternativ till uppsägningar i kristider.

Anställda som permitteras får ut minst 90 procent av ordinarie lön. Den här typen av korttidspermittering ska tillämpas från den 16 mars och året ut. Arbetsgivarens kostnader ska minska med hälften tack vare att staten går in och subventionerar. Som mest kan en anställd permitteras på 60 procent, och alltså ha kvar 40 procents arbetstid. Transport har kommit överens med arbetsgivarorganisationen Transportföretagen om att räkna ut permitteringslönen så att normalt inkluderade ersättningar, som ob-tillägg och skifttillägg, tas med.

Utlandschauffören



Hendrik Kloots gjorde sin senaste Europaresa med flyttbilen just när coronaviruset tog fart.

Hur var resan?

– Den gick till Österrike och Frankrike. Vi körde genom Italien, men utan att stanna. Vid gränsen till Frankrike förekom inga som helst kontroller. Det var bara att köra.

Var du orolig för coronaviruset?

– Nej, men jag var noga med att tvätta händerna. Jag hade handsprit i lastbilen. Jag undvek också alla grupper och gick inte in på en vägkrog ifall mycket folk var där. Jag höll mig på min kant.

Hur var kontakten med kunderna?

– Jag frågade hur de kände sig, var de hade varit och om de hade feber. Och jag försökte hålla mig på behörigt avstånd.

Hur är läget för dina kollegor som fortfarande är ute på vägarna?

– Ett problem är vägkrogarna. De stänger eller har bara dusch och toaletter tillgängliga. En del av dem som serverar mat kräver att chaufförerna tar med den och äter i bilen. Kontrollen vid gränserna har också ökat och gränser stänger. Kollegorna är oroliga. Det ser jag i våra Facebookgrupper. När mycket är stängt måste du vara självförsörjande om du är ute på vägarna.

Vad gör du nu?

– Jag ska byta jobb och har sagt upp mig. Den sista resan skulle ha varit ett flyttlass till Spanien, men den är inställd. Nu gör jag ingenting.

Text och foto **Carl von Scheele**

”Ett problem är vägkrogarna. De stänger eller har bara dusch och toaletter tillgängliga.”

Utlandschaufförern Hendrik Kloots

Upprop lockar tiotusentals

Åkeri. Namnlistan fylls redan på. Efter tre veckor har Transports Ordning och reda-team spridit sitt upprop till över 25 000 personer på Facebook: Rädda svensk åkerinäring – och titta på vad Danmark gör.

Text **Lena Blomquist**

– Regeringen måste agera, säger Tommy Jonsson. Den behöver inte vänta på EU:s mobilitetspaket.

I en film på Ordning och redas Facebooksida berättar han och kollegan Jimmy Ovesson vilka nya lagar som börjar gälla i Danmark senare i år.

Rakt in i kameran beskriver de rejäla bötesbelopp när chaufförer tar sin långa veckovila i hytten, det blir dyrt för både hen och åkeriet.



FOTO: SKÄRMDUMP

Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson spänner ögonen i tittarna. Filmen finns på Ordning och reda-teamets Facebooksida.

DE REDOGÖR FÖR nya danska lagar som kräver att alla utländska godstransporter måste anmälas och registreras när de körs in i landet. Förarna ska ha danska löner när de kör i Danmark.

Samtidigt får polisen mer pengar för att kunna kontrollera både åkeriföretagen och fordonen ute på vägarna.

DE VARNAR OCKSÅ för att tvivelaktiga transporter kommer att strömma in i Sverige när regler och kontroll skärps på andra sidan Öresund.

Jimmy Ovesson spänner ögonen i tittaren:

– Vakna Tomas Eneroth (Sveriges infrastrukturminister (S), reds anm).

I skrivande stund har 1 344 personer skrivit på den digitala namninsamling som Ordning och reda-teamet har startat.



FOTO: JAN LINDKVIST

Transports avtalsdelegation satt i ett enskilt rum i Svenskt Näringslivs hus på Storgatan i Stockholm och konfererade vid förhandlingarna med arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. Efter två dagar avbröts förhandlingar.

Förhandlingarna om nytt stuveriavtal avbrutna

Hamn. Först ut när Transports avtalsrörelse gick in i skarpt läge var hamnarbetarna. Förhandlingarna med arbetsgivarna i Sveriges Hamnar startade den 25 februari – och avbröts två dagar senare.

Överläggningarna om ett nytt kollektivavtal väntas återupptas i april, om inte coronaviruset skjuter upp hela processen.

Inför mötet med arbetsgivarna sa Transports avtalssekreterare Peter Winstén:

– Vi kommer att lyfta flera viktiga frågor. Bland annat automatiseringen och arbetsmiljön. Vi vill också reglera inhyrningen av personal. Att anlita bemanningsföretag är ju vanligt på den övriga arbetsmarknaden, men inte i hamnarna.

Förbundets centrala stuveriombudsman Per-Olof Norgren fyllde i med:

– Som vanligt föreslår arbetsgivarna långtgående förändringar. Framför allt vill man kraftigt begränsa hamnarbetarnas inflytande över arbetstiderna.

JL

Chaufför hittad död i sin lastbil

Chaufförer. En lastbilsförare i 55-årsåldern dog på jobbet i mitten av mars. Polisen i Västernorrland rapporterar att han hittades vid bilen i ett samhälle utanför Örnsköldsvik.

Åse Schoultz, åklagare specialiserad på arbetsmiljöbrott, är förundersökningsledare och väntar på mer information från polisens tekniker.

– Jag har förstått att det är chauffören och att han hade träffats av ett föremål som skulle lossas från lastbilen. Han anträffades på en skogsväg.

Mannen är den andra lastbilschaufförern som dött på jobbet i år. En 60-årig man anställd på ett litauiskt åkeri föll från lastbilen och omkom i januari. *LB*

Kostsam U-sväng för chaufför i fel fil

Chaufförer. Sex månaders fängelse blev straffet för den brittiska lastbilschaufför som valde att göra en U-sväng på motorvägen. Lägg till detta ett femton månader långt förbud att köra lastbil. Engelska tidningen The Guardian publicerar filmen från en övervakningskamera som avslöjade att föraren först körde i fel riktning på en påfart till motorvägen M6 – och sedan gjorde en U-sväng för att hamna rätt. *LB*

Transport fick rederi att vända på skuta

Hamn. Varbergs hamn tog inte emot det Panamaflaggade bulkfartyget som skulle lasta virke. Orsak: Transports Göran Larsson hade konstaterat att rederiet saknade kollektivavtal.

– Jag berättade det för hamnen och sa att vi räknade med att gå ombord för att kräva avtal. Och sedan kunde vad som helst hända, säger han.

Göran Larsson är ITF-inspektör. det betyder att han jobbar för – och får betalt från – Internationella Transportarbetarefederationen (ITF). Uppdraget är att kolla fartyg med bekvämlighetsflagg. Det vill säga fartyg som är registrerade i ett annat land än där ägaren finns, och på så sätt kan få lägre skatter och lönekostnader.

– Vi var rädda för att facket skulle sätta fartyget i blockad, att det helt enkelt skulle ligga i vägen vid kajen, säger produktionschefen Karl-Henrik Hägg vid Hallands Hamnar till Hallands Nyheter. *LB*

Arga färdtjänst-förare: ”Det måste bli en ändring!”

Färdtjänst. – Vi har väntat och väntat. I februari skulle vi äntligen få lite högre lön. Då kom blåsningen. Vi måste köra ett helt år till på samma skitvillkor! Jag orkar snart inte längre. Jag är piskad att jobba 220 timmar i månaden för att klara mig.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Kvinnan vid bordsänden fräser fram orden. De övriga färdtjänstförarna nickar. En man tar av sig uniformsjackan. Under har han en sliten tröja med loggan Kristianstadbuss. Vid höger ärm sticker armbågen ut genom ett stort hål.

– I två år har jag bett om nya arbetskläder. Förgäves. Nu är det så här jag får möta våra kunder, säger han.

För drygt tre år sedan vann Kristianstad taxi och buss merparten av de samhällsbetalda körningarna i Blekinge. I dag har bolaget omkring 140 fordon och 200 förare i Blekinge och Skåne.

DEN HÄR SÖNDAGEN har ett knappt tiotal av chaufförerna kommit till Transports fackliga möte i Karlshamn. Nästan alla är förbannade, men också uppgivna.

Majoriteten av förarna avlönas med 115–118 kronor i timmen. Det blir drygt 19 000 kronor i månaden för normal heltid.

Lönesättningen utgår från taxiavtalets så kallade procentlön, det raka ackordet. Procentlönen innehåller också en låg garantisumma – för dem som kör in lite pengar. Det är den som ligger till grund för lönerna i Kristianstad taxi och buss.

– Det är helt fel, börjar ombudsman Tommy Jonsson.

Han förklarar att företaget bryter mot kollektivavtalet. Att förarna skulle ha haft betydligt högre lön redan från start.

> ”Vi kör fast vi är trötta och slitna. Stressen förvärras av Blekingetrafikens växel som lägger ut körningarna som är omöjliga att klara.”

Chaufförerna berättar att de satte sitt hopp till den nya upphandling som Blekingetrafiken gjorde 2019. Den skulle ha trätt i kraft i februari och då skulle färdtjänstförarna haft rätt till en högre, fast månadslön. Enligt det kollektivavtal som Transport tecknade 2017.

– Men Blekingetrafiken blåste av upphandlingen och förlängde de gamla kontrakten ett år till. Där rök den lönehöjningen, suckar en förare.

Den dåliga betalningen har fått långtgående konsekvenser. Många förare jobbar långa pass och arbetsveckor. Exempel finns på chaufförer som är uppe i 270 timmar i månaden.

Mannen med den utslitna uniformströjan arbetar alla helger. För då får han åtminstone ob-ersättning. Fast övertidsersättning förekommer inte. Oavsett hur mycket man jobbar.

EN KVINNA VISAR kalendern där hon är schemalagd 190 timmar under mars månad. Och då ingår inte de fasta specialkörningar på ungefär 30 timmar som hon utför varje månad.

En kvinnlig förare säger:

– En kille har gått med på att jobba 13 dagar i sträck, med bara en ledig dag. Sedan 13 nya arbetsdagar, och en dag ledigt. Han jobbar så hela tiden. Kroppen kommer inte att hålla.

Kvinnan som uttalar orden blev själv utbränd och var sjukskriven i flera månader. För några veckor sedan sa hon upp sig.

Flera förare vittnar om att de konsekvent hoppar över raster, för att inte förlora pengar. Det innebär brott mot arbetstidsreglerna.

– Om alla tog rast, skulle hela systemet haverera, inflikar en röst.

Många retar sig på att alla anställda i Blekinge tvingas acceptera kontant lön.

Det handlar om egenavgifterna som resenärerna betalar. Förarna kan inte redovisa eller sätta in pengarna någonstans, utan är ålagda att behålla dem. Som en del av lönen. Det kan handla om uppåt 10 000 kronor per månad.

– Har ni gått med på det skriftligt, undrar ombudsman Tommy Jonsson. Annars är det olaga kvittning.

Enligt färdtjänstförarna påverkar arbetsvillkoren även passagerarna.

– Vi kör fast vi är trötta och slitna. Stressen förvärras av Blekingetrafikens växel som lägger ut körningarna som är omöjliga att klara. Det händer att man får två hämtningar vid sjukhuset, med exakt samma klockslag. Fast det är vid olika byggnader.

> ”Man känner sig utnyttjad och situationen är helt klart sådan att det går ut över kunderna. Det måste bli en ändring!”

FLERA RÖSTER VITTNAR om återkommande problem med bilarna och med utrustningen som behövs för att spänna fast rullstolarna.

– Det saknas ofta spännremmar. Det händer att växeln bokar in flera stora rullstolar i samma fordon. Som är omöjliga att få fast. Dagligen kör vi omkring med passagerare där det inte är trafiksäkert.

– På många bilar är det fel på AC:n eller värmen. Man får reglera med nedhissade rutor. Och passagerarna får sitta i draget.

Chaufförerna retar sig på att arbetsgivaren inte behandlar de anställda lika. Några har förhandlat till sig högre löner. En annan uppger att han får betalt när han tvättar färdtjänstbussen. Flera kolleger skakar på huvudet och säger att de måste tvätta gratis. På obetald tid.

Själva tvättproceduren är också ett diskussionsämne. Av kostnadsskäl får chaufförerna inte använda automattvättar, utan måste åka till manuella tvättstationer.

– Vi har inte skyddskläder, så man blöter hela tiden ner skor och kläder, säger en förare.

Förarna är ålagda att själva skaffa mörka skor och byxor. Fast någon ersättning för kläder betalar företaget inte ut. Också det ett brott mot kollektivavtalet.

TOMMY JONSSON OCH Jimmy Ovesson jobbar tillfälligt som ombudsmän på Transports Kristianstadsavdelning. De kommer att kalla Kristianstad taxi och buss till förhandling.

– Ju fler som går med i Transport, desto mer press kan vi sätta på arbetsgivaren, säger Jimmy Ovesson.

En kvinnlig förare upprepar orden hon sagt flera gånger under mötet:

– Lönen och stressen är värst. Man känner sig utnyttjad och situationen är helt klart sådan att det går ut över kunderna. Det måste bli en ändring!



Många färdtjänstförare på Kristianstad taxi och buss är kritiska mot anställningsvillkoren och stressen i jobbet. Ett tiotal chaufförer kom när Transport kallade till möte.



Den låga lönen gör att många jobbar långa pass och arbetsveckor för att klara sig. Det finns exempel på färdtjänstförare som är uppe i 270 timmar i månaden.

”Förarna ska ha bra villkor”

Färdtjänst. Blekingetrafiken kommer att följa upp kritiken från förarna.

– Vi vill att förarna ska ha bra villkor. Därför skrev vi in i upphandlingskraven att villkoren skulle vara i nivå med kollektivavtalet, säger Pär Welander, planeringschef på Blekingetrafiken.

Pär Welander låter bekymrad när han tar del av förarnas vittnesmål. När det gäller låga löner och långa arbetsveckor säger han:

– Avtalsenliga villkor var en jätteviktig fråga för oss. Kristianstads taxi och buss har dessutom tecknat avtal med Transport. Vi har utgått från att arbetsmarknadens parter kontrollerar att avtalet följs.

– Och det är väl så att reglerna i kollektivavtalet slår fast vilken lön man ska ha och hur mycket man får jobba? I flera upphandlingar har vi också skrivit in att de anställda hos entreprenörerna ska ha meddelarfrihet. Ingen ska riskera jobbet för att man berättar om missförhållanden.

Enligt chaufförerna finns det brister som direkt påverkar säkerheten för resenärerna.

– Det är nytt för mig, säger Pär Welander. Vi är ute och gör frekventa kontroller. Det har inte framkommit att det saknas utrustning för att spänna fast rullstolar. Däremot händer det att förare inte använt de spännband som funnits.

Är det okej att chaufförerna måste ta emot Blekingetrafikens egenavgifter, kontanter, som förskott på lönen?

– Här får jag hänvisa till företaget. Vi säger varken att det är okej eller inte okej. Regleras den frågan inte i kollektivavtalet?

Transport anser att Kristianstad taxi och buss bryter mot kollektivavtalet på en lång rad punkter. Kommer Blekingetrafiken att agera med anledning av det?

– Vi har inte fått kännedom om detta tidigare. Det är möjligt att vi kommer att vidta åtgärder.

En ny upphandling är på gång, efter att den tidigare avbröts. Vad hände?

– Vi fick in anbud som var höga och väldigt lika från flera företag. Jag vill inte säga att vi misstänkte en kartell, men vi avbröt upphandlingen och använde en möjlighet att förlänga de gällande avtalen ett år till.

– Vi har träffat företagen, som förklarat att kostnaderna ökat markant för dem. Bland annat när det gäller lönerna och inköp av fordon. Nu håller vi på och sammanställer en ny upphandling.

JAN LINDKVIST

Eget ansvar att följa reglerna

Färdtjänst. Kristianstad taxi och buss avlönar förarna enligt de regler som gällde när kontraktet skrevs med Blekingetrafiken 2015. Att chaufförer jobbar uppåt 270 timmar i månaden är deras eget ansvar, anser företagets vd Phong Orrgren.

Text **Jan Lindkvist**

Orrgren är både ägare och vd i en koncern som bedriver omfattande busstrafik och samhällsbetalda sjuk- och färdtjänstresor. Han håller inte med om att företaget avlönat färdtjänstförarna på fel sätt.

– Vi tolkade kollektivavtalet på samma sätt som alla andra i branschen. Lönen utgår från nivåerna i procentlönesystemet. Vi såg fram mot den nya upphandlingen, med andra regler. Men nu valde Blekingetrafiken att förlänga de gamla kontrakten.

Era förare jobbar i många fall väldigt mycket …

– Vi schemalägger eller tvingar ingen att jobba mer än man ska. Men om anställda anmäler sig frivilligt och vill jobba mer, och tjäna mer, är det okej för mig.

Det tycks vara vanligt att era chaufförer hoppar över raster. Det och långa arbetsveckor gör att förare frekvent bryter mot bestämmelserna om kör- och vilotider. Hur ser du på det?

– Vi har aldrig förbjudit någon att ta rast. Tvärtom uppmanar jag förarna att göra det.

Vilket ansvar har du som arbetsgivare för att vilotidsreglerna faktiskt följs?

– Jag kan inte tvinga någon att ta rast. Var och en får välja.

Chaufförerna måste behålla egenavgifterna som en del av lönen. Olaga kvittning anser facket …

– Nej, vi gör en muntlig överenskommelse med förarna vid anställningen. Men det går också bra att lämna in pengarna på vårt kontor i Ronneby.

Från Karlshamn är det över tre mil dit. Får de betalt för körtiden?

– Ja. De kan åka dit, en gång i månaden eller så.

Förarna vittnar också om brister när det gäller arbetskläder och utrustning i bilarna. Hur ser du på kritiken?

– Det är allvarligt. Hur det fungerar med kläder vet jag inte i detalj. Om det finns brister i säkerhetsutrustningen ligger det i chaufförernas ansvar att meddela oss.


FOTO: PRIVAT

Hallå där!

PETER ANDERSSON

... lastbilschaufför i Filipstad och en av hjälparna i nätverket Kollegahjälpen som har 20-årsjubileum i år.

Kollegahjälpare, vad gör ni?

– Vi finns där för att hjälpa andra lastbilschaufförer som varit med om något traumatiskt i jobbet. Det kan vara efter en olycka, ett rån eller ett tillbud. Vi har alltså avlastande samtal.

Hur länge har du själv varit med i nätverket?

– Fyra år? Jag har inte exakt koll. Tanken kom efter att jag kontaktat en kollega, som varit med om en olycka där en kvinna dött. Jag träffade kollegan och efteråt sa han att det samtalet var bland det bästa han varit med om. Då sökte jag, fick skriva ett utförligt brev och cv, och passerade nålsögat.

Är behovet stort att tala med en yrkeskamrat?

– För en del är det så. Det kan vara ett komplement till psykologsamtal också, och skönt att slippa förklara vad jobbet går ut på. Få tala med någon som kan branschrelaterade frågor, som kör- och vilotider.

Du har själv erfarenhet av trauma som chaufför?

– Ja, den 22 februari 2007, klockan 9 på morgonen, var jag med om svår olycka, där två personer dog. Efteråt fick jag bra stöd genom min dåvarande chef och företagshälsovården, men min första tanke var att aldrig mer sätta mig i lastbilen. Sedan tänkte jag att olyckan inte skulle hindra mig från att göra det jag drömt om sedan jag var liten pojk.

LILLY HALLBERG

Fotnot: Nätverket Kollegahjälpen har telefonnummer 020-59 60 00.


Förare och bilar tog stryk på den sönderkörda vägen. Du hittar filmen på transportarbetaren.se. Sök på ”milkshake”.

Microsoft bakom den urusla körsträckan

Chaufförer. I byn Stackbo utanför Gävle bygger datajätten Microsoft stora serverhallar. Chaufförerna som kör tusentals gruslass till bygget tvingades i månader åka på en smal sönderkörd väg där både lastbilar och chaufförer tog stryk.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Förhoppningsvis får vi en lösning den 23 mars. Då öppnas en nyanlagd vägsträckning som egentligen borde ha varit klar innan Microsoft startade bygget, säger Fredrik Ohrling, regionalt skyddsombud (RSO) på Transports Gävleavdelning.

Över Gästrikland löper stora kraftledningar. Det gör området högintressant för multinationella dataföretag som vill anlägga hallar för energislukande servrar.

Strax väster om Gävle, i den lilla byn Stackbo, har Microsoft köpt mark. Bygget är i full gång, och sedan i höstas har lastbilscentralen Maserfrakt haft uppåt 85 anläggningsbilar som gått i skytteltrafik från en närliggande grustäkt.

KRUXET FÖR ÅKARNA och chaufförerna är att den tunga byggtrafiken inte fått rulla den mest logiska vägsträckningen. Som är en två mil lång slinga bra asfaltsväg norrut från grustaget. Genom byn Stackbo.

I stället ska lastbilarna köra en sydlig rutt. Via en smal, krokig väg med dålig bärighet. Motiveringen som ges är att störningarna skulle bli stora för de boende i Stackbo.

– Det är ju ett knäppt resonemang, säger en förare. Som det blivit nu kör vi tätt inpå ännu flera gårdar och bostadshus, fast i en annan by. Folk där är skitförbannade. Deras väg är helt förstörd. Det handlar ju om hundratals tunga transporter varje dag.

CHAUFFÖREN VITTNAR OM hur förarna vid varje möte ligger med ytterhjulen utanför vägkanten. En bil har redan vält, med en ung kille vid ratten. Vägen har gradvis försämrats och både förare och fordon skakar sönder på ”tvättbrädorna” som bildats.

Förarna är förbaskade, inte bara på vägen. Microsoft har kopplat in ett irländskt bolag som byggherre. Det har fört med sig stränga regler för transporterna.

– Företaget har folk som springer runt med laserpistol och gör egna hastighetskontroller. Inne på själva byggområdet får man bara köra 15 kilometer i timmen. En chaufför ertappades med att köra 18, han sparkades ut, säger en förare.

Niclas Sandström är ombudsman på Transports Gävleavdelning. Han och avdelningens RSO Fredrik Ohrling har kopplat in Arbetsmiljöverket.

Ohrling berättar att Microsofts plan var att bygga en helt ny vägsnutt genom skogen. En kort sträckning som skulle gjort att byggtrafiken kunna gå norrut, utan att passera Stackbo.

– Tyvärr blev vägen försenad. Men nu ser det alltså ut som den blir klar sista veckan i mars, säger Niclas Sandström när denna tidning går i tryck.

Länge trodde åkare och chaufförer att det var Gävle kommun som bestämt vilken väg lastbilarna fick rulla. I efterhand har det kommit fram att det är kunden, Microsoft, som ligger bakom.

Lösningen blir nu att den dåliga, sönderkörda vägen ”enkelriktas” för grusbilarna. I andra riktningen tillåts chaufförerna ta den norra sträckningen, via den nyanlagda vägsnutten.

TRANSPORTARBETAREN HAR SÖKT Microsofts svenska representant, utan framgång.

Sopchef tar timeout efter kritik

Miljöarbetare. Hot, anklagelser och erbjudande om löneförhöjning mot tystnad. Sophämtarna i Karlskoga upplevde att deras arbetsmiljö drogs ner i smutsen av nya chefen – tidigare anställd hos Transport. Nu måste han ta paus som arbetsledare.

Text **Lilly Hallberg**

Renhållningschefens arbetssituation har varit pressad, skriver vd:n Sebastian Cabander på kommunala Renhållningsbolaget i Mellansverige: ”Ledningen och renhållningschefen är överens om att hen behöver en paus från sitt ordinarie arbete.”

Beskedet i början av mars har föregåtts av över ett år av problem, krissamtal, medarbetarundersökningar och ett brev där de anställda sophämtarna vädjar till ledningen om hjälp.

PROBLEM ÄR KOPPLADE till en chef, tidigare ombudsman på Transports Örebroavdelning. Han hade tagit det inte helt vanliga steget och ”bytt sida” i slutet av 2018.

Enligt de anställda startade problemen kort efter att han började som arbetsledare på bolaget, som sköter sophämtningen i Karlskoga och Storfors.

Tidigare fick miljöarbetarna övertidsersättning när de jobbade röda dagar. Nu får de betalt enligt avtalet, rakt av.

– Det handlar om ganska stor förlust när man räknade ut och jämförde efter jul- och nyårshelgerna, säger Clas Hellsing, ombudsman på Transports avdelning 9.

DE BERÖRDA SOPHÄMTARNA har haft möten med vd och hr-chef. Företagshälsovården är också inkopplad. I sitt brev till ledningen slår miljöarbetarna larm:

”Vi har tillsammans över 115 års erfarenhet av att jobba med sophämtning ... Vi har gått upp tidigare morgnar och gjort vårt bästa i ur och skur för att få alla kärl tömda.” Men också: ”Vi trivs inte eftersom vår chef inte lyssnar på oss, hotar oss och är oärlig/opålitlig.”

– Alla vågade inte skriva under då de var rädda för påföljder och hämnd från chefen, något som de också tar upp i brevet, säger Clas Hellsing.

ATT DET RÖR en tidigare kollega har gjort saken extra känslig, enligt honom:

– Vi har medlemmar som reagerat kraftfullt då de ju trodde att det skulle bli bra.

Försämringarna för sophämtarna började ganska omgående. Det har också gällt mer pressade tidsscheman, ”optimering av rutter”, och att bolaget minskat bemanningen. Tidigare var de tre på varje fordon, i dag är de bara två.

Transports Örebroavdelning försökte under sommaren och hösten nå en lösning. Men en medbestämmandefråga har ändå gått till central förhandling.

– Vi försökte lösa det lokalt, men företaget valde att skicka saken vidare. Vi vill sköta det snyggt. Medlemmarna kräver hjälp och vi backar upp våra medlemmar, säger Clas Hellsing.

Medarbetarundersökningen från november 2019 visade tydligt att det fanns ett missnöje.

– Den senaste medarbetarundersökningen visar ännu sämre resultat, kopplat till chefen, säger Mikael Wahlberg, regionalt skyddsombud på avdelningen.

Det är han som fått ta sig an situationen i hög utsträckning. Ett av Transports två lokala skyddsombud på renhållningsföretaget har nyligen slutat, blivit utköpt.

TVINGADES BORT, ENLIGT kollegorna – skyddsombudet trivdes på arbetsplatsen och hennes arbete fungerade utmärkt, hävdar de. Uppgörelsen innebär tystnadsplikt, men enligt de anställda handlar det om att chefen ville få bort en kritisk medarbetare.

Sebastian Cabander, vd för renhållningsbolaget, svarar på Transportarbetarens frågor via mejl. Han betonar att renhållningschefen har genomfört många förändringar enligt överenskommelse ”när hen fick sin tjänst”, på uppdrag av företagsledningen och i vissa fall även styrelsen.

”Att genomföra förändringar faller inte alltid väl ut hos alla medarbetare och det kan leda till negativitet och kritik, vilket bland annat tagit sig uttryck via medarbetarundersökningarna”, skriver Sebastian Cabander.

RENHÅLLNINGSCHEFEN samlar för närvarande kraft. Tanken är att han sedan ska komma tillbaka till jobbet som renhållningschef i Karlskoga. Transportarbetaren har varit i kontakt honom, men han har avböjt att kommentera.

Fakta

Renhållningsbolaget i Mellansverige ägs gemensamt av Storfors kommun och det kommunala bolaget Karlskoga energi och miljö. Ledningen för det sistnämnda bolaget och Renhållningsbolaget är till stor del identisk, bland annat är Sebastian Cabander vd för båda bolagen.



FOTO: NCC STEN JANSIN

Elväg lönar sig för samhället

Chaufförer. Elvägar för den tunga trafiken vore lönsamt för samhället. Forskare på statliga VTI har kommit fram till att utsläppen från tunga lastbilar skulle minska med ungefär en tredjedel om elvägarna byggs ut.

Grunden är att fordonen ska kunna ladda batterierna under färd på vissa sträckor längs högtrafikerade transportvägar. El från kontaktledning är ett annat alternativ. Trafikverket testar olika tekniker.

På bilden rullar en lastbil på teststräckan med skena i vägbanan vid Arlanda.

LB

P-vakter angreps med slägga

Bevakning. En man gav sig på två parkeringsvakter som lappade bilar i Södertälje hamn. Han var beväpnad med slägga och hotade vakterna med döden. Länstidningen Södertälje, som skriver om händelsen i slutet av februari, att vakterna aktiverade ett överfallslarm. Polisen kom till platsen och ingrep mot mannen.

LB

FOTO: JAN LINDKVIST



Skriande behov av säkra rastplatser

Chaufförer. För närvarande saknas 100 000 trygga och säkra uppställningsplatser för lastbilar i EU. Nu slår fack och arbetsgivare på Europanivå larm och kräver att EU och dess medlemsländer omedelbart vidtar åtgärder.

– Vi måste få ett vägtransportsystem som sätter säkra och trygga arbetsvillkor för förarna främst, säger Roberto Parrillo, ordförande för vägtransportsektorn i Europeiska Transportarbetarfederationen (ETF), enligt ett pressmeddelande.

Det handlar om att kunna sova lugnt i bilen utan att släpet länsas, att ha tillgång till matservering, internet och mycket annat.

I Sverige kom statliga Trafikanalys för tre och ett halvt år sedan med en rapport som visar att det bara finns två säkra uppställningsplatser i Sverige och båda har höga avgifter.

CVS

Jobb räddas för tidningsbud

Tidningsbud. Hall Media säljs till två stora medieföretag med inriktning på lokaltidningar. Planerade stora nedskärningar får avvakta. Varslet om uppsägning för 95 tidningsbud blir inte allvar.

– De nya ägarna är inte alls inne på att dra ner på papperstidning och eller abonnemang, sa Morgan Sparrenholt, ombudsman på Transport i Jönköping, efter den första informationen.

LB

Selimovics omskrivna företag mot konkurs

Taxi. Den sista färdtjänstbilen kan ha rullat i ett Salimovicföretag. Tingsrätten har nekat fortsatt rekonstruktion. Advokaten som försökt rädda taxibolaget räknar med konkurs.

Text **Lena Blomquist**

– Alla förare i Halland ska sägas upp, berättar Martin Jonsson, lokal ombudsman på Transport.

Ägaren till huvudbolaget K-holm vård o omsorg samt dotterbolaget Taxi 201 201 har inte svarat på Transportarbetarens fråga om en intervju. Det är bolagen och ytterst ägaren Usnija Salimovic som förväntas begära företagen i konkurs.

Dock har huvudbolaget, som har blivit av med sitt taxitrafiktillstånd, lämnat anbud på samhällsbetalda resor i Sundsvall.

HISTORIEN OM DE olika taxibolagen knutna till familjen Salimovic i Katrineholm har många kapitel. Sultan Salimovic har tidigare blivit av med uppdrag för kollektivtrafiken i Sörmland. Företag har gått i konkurs, företagaren själv har dömts till fängelse för grovt skattebrott, bokföringsbrott och för att ha försvårat Skatteverkets kontroller.

De två aktuella företagen drivs av hans fru Usnija Salimovic. De senaste uppdragen har bolagen haft i dels Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg och Lidköping, dels Halland. I båda fallen har upphandlande myndighet sagt upp avtalet.

Västtrafik hänvisade till obetalda skatter och arbetsgivaravgifter när uppdraget att köra färdtjänst och sjukresor sades upp i december 2019.



FOTO: JAN LINDKVIST

Här i Sörmland började familjen Salimovic med en taxirörelse. Bilden togs när färdtjänstbussarna fortfarande rullade, men förare slog larm om trasig luftkonditionering. Chaufförer på bilden är inte intervjuad.

I Halland rullade bilarna fram till i slutet av februari i år. Då drog Transportstyrelsen in taxitrafiktillståndet för huvudbolaget. Orsaken var att företaget upprepade gånger har avslöjats med att fordon inte har rapporterat taxameteruppgifter till redovisningscentralen. Därmed stoppade Hallandstrafiken företagets uppdrag att köra samhällsresor.

Sedan slutet av förra året har Usnija Salimovics dotterbolag Taxi 201 201 varit under rekonstruktion. Tingsrätten i Nyköping lät företaget få tre månader på sig att betala sina skulder, få ordning på ekonomin och undvika konkurs.

ANSTÄLLDA CHAUFFÖRER HAR under rekonstruktionen fått betalt via statlig lönegaranti.

Advokat Anders Aspegren har haft domstolens uppdrag att hjälpa företaget på fötter igen. Men både han och Skatteverket protesterade mot fortsatt rekonstruktion.

Tingsrätten gick på deras linje och räddningsförsöken upphörde den 12 mars.

– Det kommer att bli konkurs, frågan är bara när, säger Anders Aspegren när denna tidning går i tryck.

Men Taxi 201 201 har ju lämnat anbud på samhällsresor i Sundsvall och väntar på besked därifrån?

– Det kommer för sent, konstaterar Anders Aspegren.

Transports ombudsmän på flera håll i landet har sedan många år erfarenhet av Salimovicföretag inom taxibranschen.

– Min bedömning är att lönefrågan kommer att leva kvar länge än. Jag har fodringar från våra medlemmar i Halland och dessutom ska företaget betala lönerna under uppsägningstiden, säger Martin Jonsson.

Högre upp på västkusten konstaterar Lennart Sköld, ombudsman i avdelning 55, att förarna är uppsagda och att de flesta har skaffat sig nya jobb.

Vakter bakom miljontals ingripanden

Bevakning. Väktare och ordningsvakter rapporterade in närmare 2,9 miljoner insatser under 2019. Det är en ökning med 14 procent jämfört med året innan.

Text **Jan Lindkvist**

– Det är en oerhört stor mängd och visar att bevakningsanställda är ett viktigt komplement till polisen, säger Li Jansson, branschchef på Säkerhetsföretagen.

Väktare och ordningsvakter är omdebatterade yrkesgrupper, där rollen inte alltid är glasklar. Arbetsgivarorganisationen Säkerhetsföretagen har sammanställt händelser som branschens sammanlagt 18 000 anställda rapporterat in.

De knappt 2,9 miljoner -insatserna fördelar sig grovt sett så här:

➔ 112 000 rör första hjälpen eller brand.

➔ 303 000 ingripanden vid brott eller ordningsstörning.

➔ 487 000 ”trygghetsskapande åtgärder”.

➔ 1 984 000 åtgärder gjorda vid larm eller rondering.

Ordningsvakterna är den grupp som oftast får strålkastarljuset på sig. 2019 ingrep de på olika sätt vid 303 300 tillfällen. Det är en ökning med hela 76 procent, jämfört med 2018. Det hänger delvis ihop med kommunernas ökade efterfrågan på ordningsvakter.

Enligt branschchef Li Jansson finns det sannolikt en betydande underrapportering. Det vill säga händelser och insatser som väktare och ordningsvakter inte protokollfört efter arbetspassen.

– Självklart finns det ett mörkertal, men statistiken har blivit mer och mer tillförlitlig. Kunderna ställer högre krav på rapportering i dag.

Transportanställd avskedad och anmäld

Facket. En anställd på Transports Kristianstadsavdelning gjorde privata inköp på förbundets tjänstekort. Bland annat köptes elektronik där kvitton sedan förfalskades. I februari avskedades den anställde och avdelningen har gjort en polisanmälan.

Text **Jan Lindkvist**

– Förbundet har tillsammans med en oberoende extern revisor en pågående utredning. I nuläget har jag inga övriga kommentarer, säger Transports förbundskassör Anna Ryding.

DEN SPARKADE PERSONEN har jobbat länge inom Transport, men har också dragit på sig omfattande kritik från kollegor och fackliga förtroendemän på avdelningen. Kritiken handlar om en hårdför ledarstil och grova trakasserier.

I december stängdes den anställde av. Det hade då framkommit uppgifter om oegentligheter.

En ingående granskning avslöjade att den anställde vid ett flertal tillfällen använt Transports Visakort för privata inköp. Kontrollen visade också att kvitton i ett par fall manipulerats för att dölja vilken sorts produkter som inhandlats.

ENLIGT UPPGIFT HANDLAR om varor för åtminstone ett femsiffrigt belopp som Transport fått bekosta.

Benny Lundgren är ombudsman och kassör på Kristianstadsavdelningen. Han är försiktig med kommentarer:

– Hela historien är tragisk. Vi har gjort en anmälan till ekobrottsmyndigheten. Vi ska informera avdelningens representantskap i slutet av mars. Vi har lagt ner mycket tid och resurser på att försöka få klarhet i vad som hänt. Nu behöver vi se framåt och få fart på den fackliga verksamheten igen.

TRANSPORTARBETAREN HAR SÖKT den tidigare anställde, utan framgång.



FOTO: PRIVAT

Övre planet rasade – ingen skadad

Chaufförer. ”Jag drömmer om att dubbeldäckarna ska förbjudas.” Med de orden skickade en chaufför bilden på lastbilen med det nedrasade taket. Reaktionerna fortsätter att komma till Transportarbetaren efter vinterns många artiklar om arbetsmiljö och faror med dubbla lastplan. Ingen skadades vid raset på bilden, men chaufförer och anställda förbjöds att fotografera. Det inträffade runt årsskiftet.

LB

David Ericsson

Viruset och socialismen

Coronaviruset har fått alla världens epidemiologer, läkare och virusforskare på tå. Men hittills har jag bara hört en av dem säga det uppenbara: att ett likadant eller än värre virus kan komma i framtiden. För virus vandrar runt och som jag minns Hongkong-influensan så återkom den år efter år då jag var barn.

Vi har fått en alldeles för tydlig föraning om vad som kan komma och att en rad saker i samhället måste ändras. Som att vi inte kan resa som nu. Virus sprids lika fort som flygplanen korsar jordklotet. Och vi kan inte vara lika beroende som nu av utlandet, främst Kina.

> ”Och så blir det som det blir när företagare och politiker fritt får leka affär.

Vi måste också kunna lita på att maten inte är besmittad med gifter och föroreningar. Plus att inte leveranserna stannar av då någon ny farsot dyker upp.

På något underligt sätt sammanfaller viruset med klimatarbetet. Lokal matproduktion på småbruk blir nödvändig då jättejordbrukens jordar är utarmade på näring eller eroderar ut i haven.

VI STÅR INFÖR en ny mer lokal värld. En där länders gränser och sammanhållning är det väsentliga. Inte storföretagens vinster. Och där välståndet inte definieras av hur bra börserna går.

I dag räknas varken människors liv, humanism eller staters gränser. Det enda som betyder något är det globala kapitalet, dess rörelser och vinster. Och så blir det som det blir när företagare och politiker fritt får leka affär: en sjukvård utan resurser att vårda de svårast sjuka, ett rättssystem som knappt fungerar, järnvägar och vägar som förfaller och en total inkompetens när det gäller att ta hand om större kriser.

I OÄNDLIGA NYHETSINSLAG gråter placerare från världens alla börser ut sin klagan. Men har börserna någonsin botat någon sjuk? Gett skolbarn utbildning? Gjort boendet billigare? Höjt levnadsstandarden för vanliga människor?

Tvärtom, i Sverige har inkomstklyftorna ökat, pensionerna urholkats, skolan havererat liksom de sociala trygghetssystemen och stödet till de personer som flyttar hit.

MEN MED LAG ska landet byggas och en ny tid måste komma med en politik som låter människors behov styra. En tid där allt som kan ägas gemensamt också kommer att göra det. Såsom skolor, sjukvård, allmänna kommunikationer och så vidare. Det som fungerar bättre i privat ägo kommer förstås fortsätta att vara det. Dock bara så länge det gynnar det stora flertalet.

Marknadens kaos måste upphöra och en demokratisk socialism komma i stället. Så som det varit i Sverige i många decennier då V och Socialdemokraterna hade majoritet i riksdagen och då S verkligen var socialister.



Toppen & botten

↑ Man blir i alla fall immun mot flunsan efter att ha haft den.

↓ Idiotin att sprida uppgifter om hur stor dödligheten i Corona är i procent då man inte ens känner till antalet smittade.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Lär dig hantera härskarteknik

”Har du ingen humor? Jag skämtade bara.” Känns det igen? Organisationskonsulten Camilla Ländin hjälper oss upptäcka, hantera och i bästa fall förebygga härskarteknik.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

1 Osynliggörande, förlöjligande och undanhållande av information, brukar räknas som traditionell härskarteknik. Finns det fler?

– Massvis! Komplimang-metoden är rätt vanlig. Du säger något som låter som en komplimang, fast egentligen ber du om en tjänst. ”Du som skriver så himla bra protokoll kan väl …” Känner personen sig utnyttjad är det ett problem, annars inte. Vi är alla lite svältfödda på beröm, så det fungerar väl.

2 Mansplaining brukar nämnas. Vad är det?

– När en person, oftast en man, förklarar något för en annan, oftast en kvinna, fast hon är expert i ämnet. En metod som många sätter i system.

3 ”Offerkoftan” räknar du också dit?

– Ja, att framställa sig som offer är vanligt. ”Det är synd om mig. Jag har såå mycket att göra.” Du får sympati, slipper krav och deadlines, och får mindre att göra. Metoden kan vara svår att upptäcka.

4 Hur är det med objektifiering?

– Objektifiering och sexuella trakasserier togs knappt upp förr, men exploderade under metoo. Den som utsätts kan felaktigt känna skuld och skam. Nu säger många män: ”Jag vågar inte ge komplimanger längre.” Fast då har de inte riktigt förstått vad metoo handlar om. Skillnaden är stor mellan att ge komplimanger och utföra trakasserier. Kanske säger männen så för att visa att de är medvetna.

5 Vad får man säga till kollegan, då?

– Generella råd är svårt. Allt beror på personers sociala relation. Är man i beroendeställning, känner man varandra? Viktigast är att hitta ett eget sätt.

6 Hur känner jag igen härskarteknik från chefen?

– Rikta in dig på det som lämnar en känsla av obehag. Vad kan vara svårt att sätta fingret på, men du känner ofta att du borde kommit på något att säga. Kanske lyfter du en idé, utan att chefen lyssnar. När kollegan säger samma sak får hen full cred. Rättsligt handlar trakasserier om *dina* upplevelser. Du kan inte känna ”fel”.

7 Ledningen ansvarar för den psykosociala arbetsmiljön. Vad krävs?

– Jobba förebyggande, skapa en öppen kommunikation och ett sunt arbetsklimat, där människor får säga vad de tycker. Jag köper inte ”det sitter i väggarna”. En arbetskultur är inte statisk. Alla har ansvar. Gå till dig själv! Upprätthåller jag en dålig jargong genom att inte säga ifrån?

8 Vad gör jag om jag blir utsatt?

– Markera var din gräns går, vad du uppskattar och inte. Behöver du stöd? Gå till chefen, en hr-person, skyddsombudet eller facket. I vassa fall krävs en utredning. Jag skulle önska att fler anmälde trakasserier, annars kvarstår det dåliga beteendet. Fast priset är högt. Jag kan tvingas byta jobb.

”Jag köper inte ’det sitter i väggarna’. En arbetskultur är inte statisk. Alla har ansvar. Gå till dig själv! Upprätthåller jag en dålig jargong genom att inte säga ifrån?”

Konsultens 3 tips

Till härskarteknik brukar räknas: Osynliggörande, förlöjligande, undanhållande av information, dubbelbestraffning, påförande av skuld och skam, objektifiering, våld eller hot om våld. Metoderna används systematiskt.

I boken *Härskartekniker – identifiera, hantera och förebygga* ger Camilla Ländin fler råd:

Prata ihop dig med fler som tycker lika. Säg ifrån tillsammans. Det kan bli en ögonöppnare, så att fler börjar fundera över sitt beteende och, en ofta omedveten, jargong. Ta hjälp av **skyddsombud** och **fack**.

Tänk ut ett svar. ”Nästa gång chefen eller kollegan säger eller gör så där ska jag svara så här.” Humor är bra, välj din nivå. Vill du inte konfrontera personen inför hela gruppen? Ta det enskilt.

Stöd den som törs säga till. Är det jobbigt att göra det inför arbetsgruppen? Gå till personen efteråt. Säg att du finns där.

Fotnot: *Föreskrifterna om den organisatoriska och sociala arbetsmiljön* (AFS 2015:4) reglerar arbetsgivarens ansvar. Läs mer på Arbetsmiljöverkets webb av.se.



Camilla Ländin intar posen ”Jag hör vad du säger, men jag lyssnar inte”. Informella ledare och kollegor kan också utöva härskarteknik på en arbetsplats, påpekar hon. Även mot chefer.

Fokus på arbetsmiljön



Otrygga jobb med upphandlad sophämtning. Tuff arbetsmiljö i en tung bransch. Men i årets avtalsrörelse har mullret från Stockholms sopgubbar tystnat.

Text **LENA BLOMQUIST** *Illustration* **MATTIAS KÄLL**

PRESSTOPP!
Hela avtalsrörelsen skjuts fram till i höst på grund av coronaviruset.

Utan att gå in på kraven: Det blir mycket arbetsmiljö i avtalsförhandlingarna.

Joakim Guttman är Transports centrala ombudsman med ansvar för miljöarbetarna. Han driver förhandlingarna både med de privata arbetsgivarna och kommunernas Sobona. Det handlar om villkoren för dem som hämtar hushållssopor, jobbar på återvinning, suger slam med mera.

MEN SCENEN ÄR lite annorlunda i år:

I tidigare avtalsrörelser har Stockholms stolta och stridbara sopgubbar funnits med i bakgrunden. De stred för att få behålla sina löner och avtalets speciella premielönesystem, och tryckte på facket med sin unika sammanhållning och styrka.

Men sommaren 2017 utkämpade de sin sista strid. Efter upphandling skulle anbudsvinnaren sänka renhållarnas löner och samtidigt öka arbetsbördan. Då gick Stockholms sopgubbar hem. Detta fick företaget att stämma miljöarbetarna inför Arbetsdomstolen och hävda att de strejkade vilt. AD gav arbetsgivarna rätt.

Det speciella lönesystemet finns kvar i en bilaga till det centrala avtalet, men den används just ingenstans i landet.

Är upphandlingarna ett problem i miljöbranschen?

– De är ett jävla ofog! utbrister Joakim Guttman.

– Det är omoraliskt att yrkesmänniskor ska behöva söka om sina egna jobb vart tredje eller femte år. Det är vår skyldighet att påverka och göra något åt det. Jag tycker att det vore klädsamt att få in i kollektivavtalet att den som vinner en upphandling inte ska få använda provanställning för kvalificerade yrkespersoner.

ARBETSGIVARNAS PARTER HAR dock inte visat något intresse för att diskutera upphandlingar i årets avtalsrörelse. Inte så mycket annat heller när Transportarbetaren frågar:

– Jag är sparsmakad med kommentarer före och under förhandlingarna. Men jag kan säga att vår målsättning är hållbara och konkurrenskraftiga avtal som gynnar både företagen och arbetstagarna, säger Annika Nordin, förhandlingschef på Biltrafikens arbetsgivareförbund.

Motparten på den offentliga sidan heter Sobona. Där har organisationen fullt upp med att slå ihop avtal och verksamhet som tidigare sköttes av två olika organisationer.

– Upphandlingar är ingen avtalsfråga, det är en ägarfråga, säger förhandlingschefen John Nilsson och fortsätter:

– Planen är att slå ihop tre avtal till ett. Vår linje är att det nya avtalet ska börja



Varje dag rullar mellan 200 och 300 lastbilar in på kretsloppsanläggningen Högbytorp, norr om Stockholm. Tonny Falk är en av dem som hanterar farligt avfall.

Sophämtare lever i ständig otrygghet

Tonny Falk väntar på lastkajen. Han tar emot farligt avfall, och han har en rak hälsning till Transports avtalsförhandlare:
– Jobba hårt för oss här ute!

Text och foto **Lena Blomquist**

Miljöarbetarna på Högbytorp i Upplands-Bro hanterar närmare 1,5 miljoner ton avfall under ett år. Det mesta kommer i lastbilar från industrier, byggen, kommuner och butiker. Vi snackar oljor, aska, asbest, slam, giftig jord, metaller, papper, trä och plast. Bland annat.

– Vi får in lite cyanid då och då också, berättar Sune Frövall inne på sorteringen.

(Cyanid: den lägsta konstaterade dödliga dosen är 0,56 milligram per kilo kroppsvikt för människa som får det i sig, reds anm.)

En biltur inne på området går både upp på leriga gamla deponiberg och ner till högarna med matavfall, som är måsarnas favorittillhåll. Så här beskriver Ragn-Sells sin anläggning:

”Sveriges ledande kretsloppsanläggning heter Högbytorp och ligger utanför Stockholm. Här möter vår gedigna kunskap om avfallshantering modern teknik och den senaste forskningen.”

LAGOM TILL FIKAT vid niotiden fylls borden med kaffemuggar, en och annan macka – och mycket prat.

– Viktigast är att vi jobbar säkert, säger Thomas Holmqvist, ett av tre skyddsombud på Högbytorp.

Jobbarkompisen är inte med i facket längre, han gick ur efter en tidigare historia som gav mindre betalt under semestern.

”Jag brinner för lönen och arbetstiderna. Och jag tycker att beting är en otroligt bra morot för oss sopgubbar, att få gå hem när vi är klara.”
Robert Wåhlander, sophämtare Bålsta och Bro.

– Men, fräser Thomas Holmqvist till. Det där hände för flera år sedan, nu kan förhandlarna försöka få tillbaka det i ett bättre avtal.

När det begav sig förlorade Transport tvisten om semesterpengarna i Arbetsdomstolen. Med sökorden ”komplicerad semestertvist” hittar du hela historien på tidningens webb.

Vid bordet intill pausar Sebastian Norén från jobbet att lasta ut färdigsorterade jordar och asfalt på tippen. Han har en önskan inför avtalsrörelsen.

– Jag vill ha mer i lön!

DUMPERFÖRAREN OVE MADSEN är missnöjd med den senaste treåriga uppgörelsen. Mest för att han vill ha lönehöjningarna jämnt fördelade under avtalsåren, inte vänta till sista året på den största ökningen. En del talar för att han blir bönhörd i år, då facken vill ha ettåriga avtal och Coronaviruset har fått börsen i gungning.

– Arbetstidsförkortning vore också bra. Det är inte relevant att vi ska jobba 40 timmar i veckan när många andra branscher har 38.

INGEN TIDIGARE PENSION

Vid förra avtalsrörelsen tillsatte fack och arbetsgivare en arbetsgrupp. Målet var att hitta en modell som skulle ge äldre och slitna miljöarbetare ekonomiska möjligheter gå tidigare i pension. Inga pengar kom dock från arbetsgivarhållet så gruppen lades ner. Transport konstaterade att det inte var rimligt att finansiera lösningen enbart med miljöarbetarnas löneutrymme.

Arbetstiden – och kontrollen över den – är tyngsta frågan i årets avtalsrörelse för Håkan Bolk. Han är huvudskyddsombud på Ragn-Sells i Stockholm och har sitt kontor på Högbytorp. Han är också en av de yrkesverksamma och fackligt engagerade som sitter i Transports stora avtalsdelegation inom miljö.

– För mig personligen är det viktigaste att vi få får mer att säga till om och att vi ska kunna påverka schemat.

Han vill också se tydligare krav på arbetsgivaren när det handlar om rehabilitering. Till exempel att stora Ragn-Sells ska leta alternativa jobb i alla koncernens bolag när någon är utsliten.

– Tyvärr kommer den frågan inte med i avtalsrörelsen, säger han.

Strax före sex på morgonen rullade Robert Wåhlander ut från Högbytorp. Han hämtar hushållssopor på landsbygden i Bålsta och Bro. Mellan kärlen hinner han svara på några frågor inför nya kollektivavtalet.

– Jag brinner för lönen och arbetstiderna. Och jag tycker att beting är en otroligt bra morot för oss sopgubbar, att få gå hem när vi är klara.

Robert Wåhlanders jobb är upphandlat och i oktober går uppdraget över till en annan firma.

– Jag vet inte om jag vill följa med ännu. Det beror på lönen, arbetstiderna och det där med betinget.

JUST UPPHANDLINGAR AV hushållssopor är huvudskyddsombudet Håkan Bolks andra viktigaste fråga. Han hoppas få med den i avtalsförhandlingarna.

– De som hämtar soporna lever i en ständig otrygghet. Med upphandlingarna kan de förlora sina jobb vart tredje eller femte år.

– Branschen behöver införa nya regler om att personalen ska få följa med till det nya företaget, tycker Håkan Bolk.

MÄRKET GÄLLER FÖR ALLA

➜ Utgångspunkten när det handlar om lön och avtalslängd i Transports förhandlingar blir troligen industriparternas uppgörelse. Transports förbundsråd avgör slutligen om Transport ska ställa sig bakom ”märket” som industrins parter förhandlat fram. Där är förhandlingar i gång och de gällande avtalen löper ut den sista mars.

➜ Arbetsgivarna i industrin har bjudit 1,4 procent.

➜ Facken kräver 3,0 procent och vill ha ettåriga avtal.



gälla vid årsskiftet och att det endast innehåller en uppräkning av lönerna enligt märket. Inga andra frågor, utöver vårt ständiga krav på ökade möjligheter till lokala lösningar.

TRANSPORTS JOAKIM GUTTMAN konstaterar att avtalstiden och pengarna förmodligen kommer att vara klara när förhandlingarna i miljösektorn ska slutföras. Industrin gör upp först och LO:s utgångspunkt är att det avtalet ska bli ”märket” för de övriga.

– Det blir mycket fokus på arbetsmiljö för oss, säger han. Vi vill stärka en del texter i avtalet och se över indelningen i lönegrupper och yrkesgrupper.

Joakim Guttman, kommer du att sakna Stockholms sopgubbar?

– Klart att jag kommer att sakna dem. Det var ett bra gäng som ville mycket. De tog fajten. Stockholms sopgubbar är inte borta, men den grupp som fanns då finns inte nu.

Och du Annika Nordin, förhandlingschef på Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA)?

– Nej, de har varit en intern fråga för Transport. Och Transport är i sig ett stridbart fackförbund.

Miljöarbetareavtalet

➜ Parter: Transport – Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA).

➜ Avtalet löper ut den 31 mars 2020.

➜ Första förhandlingsdag den 14 april.

➜ Löneexempel: 27 398 kronor. Grundlön för miljöarbetare som har jobbat i branschen i minst fyra år. Plus premiekomp, för den som jobbar med hushållsavfall ger den 5 kronor per timme.

3 tycker till

Viktigaste frågan som du vill skicka med till Transports förhandlare?



Fredrik Lahti, hämtar avfallscontainrar med krokbil, Västerås:
– Lönen är det viktigaste. Procenten styrs av industrin, men jag skulle önska att våra förhandlare kunde få upp grundlönen i nya Sobonaavtalet. Jag skulle hellre gå ner i övertidsersättning för att få upp grundlönen. Sedan har vi individuell lönesättning på vårt avtal och det avskyr jag. Men det släpper väl aldrig arbetsgivarna…



Pernilla Dahlström, renhållningsarbetare, Göteborg:
– Jag är intresserad av nya lönen förstås, det är väl alla. Annars är jag inte så insatt… men kanske skulle lönetrappan ge mer till oss som har erfarenhet. Nu tar det inte så lång tid för de nya att komma upp i vår nivå, och det brukar folk snacka om.



Christer Sjödin, återvinningsarbetare, Östersund:
– Jag litar på att de gör vad de ska. Och utan att var särskilt insatt är jag relativt nöjd så här långt.



Klockan tio på kvällen låser macken i Nykvarn dörren. Nattlucka gäller för kvällens ensamarbetare fram till stängningen vid midnatt. Elin Jonsson gillar när tempot är högt.

Bensinavtalen

Bensin- och garageavtalet:

→ Parter: Transport – Motorbranschens arbetsgivareförbund (Maf) och Petroleumbranschens arbetsgivareförbund (Paf)

→ Avtalet löper ut den 30 april.

→ Första förhandlingsdag den 5 juni.

→ Löneexempel: 25 923 kronor. Grundlön för den som har jobbat i branschen i minst fyra år men ännu inte sex, varav minst ett på nuvarande företag.

Bilvårdsanläggningsavtalet:

→ Parter: Transport – KFO

→ Avtalet löper ut den 30 april.

→ Första förhandlingsdag den 2 juni.

→ Löneexempel: 27 316 kronor. Grundlön för den som har jobbat i branschen i minst åtta år, varav minst ett på nuvarande företag.

Ensamarbete en het potatis

Mackarna har blivit färre och de flesta är i dag obemannade. Men om bensinstationerna kapar åt sig elbilarna kan det vända och bli mer korv och kaffe sålt. I avtalsrörelsen lär arbetstiderna bli en het fråga.

Text och foto **Lena Blomquist**

– I avtalsdelegationen har vi har pratat om längden på passen och rätt till heltid, säger Magnus Thelander. Han är Transports centrala ombudsman inom bensin.

När lönekrav och avtalslängd följer LO-samordningen handlar branschförhandlingarna om andra krav. Och på bensinsidan förs en hel del resonemang kring arbetsmiljö, integritet på arbetsplatsen och automatisering.

I NYKVARN I Sörmland finns OKQ8-macken där Transportarbetaren vid ett snabbbesök bara träffar glada anställda.

– Bensinmack har alltid varit mitt drömjobb, säger Ia Weylandt. Hon berättar att hon häromdagen bytte till Transports a-kassa.

Ia Weylandt älskade besöken på just den macken när hon åkte runt som säljare, och i höstas frågade hon om det fanns något jobb. Nu arbetar hon några kvällar i veckan, en perfekt kombination med den lilla gården där det finns hästar och hundar. Hon kan just inte komma på något som är dåligt med jobbet.

Macken har tolv anställda, heltidare, deltidare och behovsanställda. Drygt 1 000 kunder om dagen. Stationschefen Wiktoria Lundström är tveksam till branschens framtid när bensin och diesel ska vika sig för förnyelsebara bränslen.

> **”Ensamarbetet är en stor fråga. Det blir mer och mer vanligt och är både väldigt stressigt och otryggt.**
>
> Nina Broman Costa, anställd på Circle K och med i fackets avtalsdelegation.



MEN DÄR SER Transports Magnus Thelander en möjlig väg för bensinmackarna att ta upp konkurrensen om laddstationer för de allt fler elbilarna. Vägkrogar och snabbmatsställen är ute efter dem, men de har börjat dyka upp på en del mackar. Då kan det bli mera fikaförsäljning också. Bensinstationerna har i dag större marginaler för korv, kaffe och godis än för drivmedlet.

HELTIDAREN ELIN JONSSON i Nykvarn har erfarenheter från extrajobb på mack de senaste 16 åren. Hon gillar kombinationen att grilla korv, byta torkarblad och prata med kunderna. Men visst saknar hon de gamla biltillbehörsbutikerna. Om facket borde ta itu med något?

– Jag vet att många tycker att det är för stressigt jobb till för låg lön, säger Elin Jonsson.

– Själv gillar jag att jobba i högt tempo, men ibland kan jag också tycka att de lägger på oss saker som vi inte hinner med. Då får de öka bemanningen, för om det blir för mycket att göra spelar lönen ingen roll.

EXAKT HUR TRANSPORTS krav kommer att se ut, eller vad arbetsgivarnas motdrag blir, avslöjar förhandlarna inte i förväg.

– Men vi har i flera avtalsrörelser pratat om ensamarbetet. Det är en viktig fråga för medlemmarna, fast hittills har vi haft svårt komma framåt och minska det, säger Magnus Thelander.

– Rätt till heltid kan också bli svårt. Men vi fortsätter diskussionen med motparten och ser om vi kan hitta gemensamma lösningar.

Ob-tillägget på bensinmackarna tycker många fackmedlemmar är orättvist. Under helgerna är det lika högt vare sig arbetspasset ligger på dagtid, kvällstid eller natt.

NINA BROMAN COSTA jobbar natt på Circle K i Sollentuna och sitter i fackets avtalsdelegation:

– Ensamarbetet är en stor fråga. Det blir mer och mer vanligt och är både väldigt stressigt och otryggt. Rätt till heltid är också superviktigt, det skulle ge tryggare anställningar och minde personalomsättning på mackarna, säger hon.

”Vi kommer att ta upp frågan om arbetstidsförkortning”

Tänk dig ett jobb när nästan allt ska hända under ett par veckor på hösten och ett par veckor på våren. Du som jobbar på gummiverkstad vet hur det är. Makten över arbetstiderna är en tung fråga i avtalsrörelsen.

Text **Lena Blomquist** *Foto* **Jan Lindkvist**

De extrema säsongstopparna har gjort gummibranschen extra utsatt för svartjobb och social dumpning. Staten har infört krav på personalliggare för att stoppa fusk.

Transport drar i gång avtalsförhandlingarna genom att byta krav med arbetsgivarna den 21 april, ganska sent i årets avtalsrörelse. Makten över arbetstiden lär bli en fråga i år, liksom i tidigare förhandlingar.

– Arbetsgivaren vill kunna schemalägga på andra tider än i dag. Vi vill behålla makten i det centrala avtalet. Men vara öppna för lokala överenskommelser, säger Magnus Thelander, Transports centrala ombudsman inom gummi.

Fackets motpart, Ari Kirvesniemi på Motorbranschens arbetsgivareförbund (Maf), säger inte emot när det gäller frågans vikt:

– Alltid, så länge jag har varit på Transportföretagen, har det handlat om arbetstider. Företagen måste kunna hålla öppet vår och höst under den korta tid som personbilarnas däck ska bytas. Det är en extrem bransch på det sättet.

I övrigt vill han varken kommentera avtalsyrkanden eller övergripande frågor som social dumpning under pågående avtalsrörelse.

EN ÅTERKOMMANDE FRÅGA i branschen är containerfirmorna som dyker upp på parkeringsplatser eller andra ställen just när det blir akut att skifta däck. De flesta tillfälliga däckbytarstationer har en paraplyorganisation över sig.

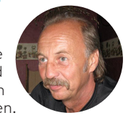
> **”Arbetsgivaren vill kunna schemalägga på andra tider än i dag. Vi vill behålla makten i det centrala avtalet, men vara öppna för lokala överenskommelser.**
>
> Magnus Thelander, Transports centrala ombudsman inom gummi.





Transport försöker både teckna kollektivavtal och värva medlemmar på de tillfälliga däckbytesställena som dyker upp under säsong. Här är facket ute på en parkering i Karlstad.

> **”Vi har försökt flera gånger att få in arbetstidsförkortning i avtalet. Men på det stora hela har medlemmarna ändå ansett att lönen går före.**
>
> Roger Oskarsson, regummerare på däckfirma i Malå, som suttit med i Transports avtalsdelegation de senaste 15–20 åren.



– Ja, paraplyet Däckskiftarna AB har kollektivavtal med oss, men inga anställda, säger Transports Magnus Thelander.Han har startat diskussionen om avtal på de företag som är anslutna till Däckskiftarna.

– Det är en av våra utmaningar, att organisera montörerna som jobbar där också.

På en vanlig däckfirma i Malå finns en av Transports trogna medlemmar. Roger Oskarsson jobbar med regummering, stora maskiner och traktorer som går i gruvorna. Ett tungt jobb, konstaterar han.

– Jag har jobbat i branschen i 30 år, och suttit i Transports avtalsdelegation de senaste 15–20. Viktigast för mig i avtalsrörelsen? ... Det är många saker. Lönen, pensionen, arbetsmiljön, säkerheten.

– Sedan vet jag att folk uppskattar ledighet. Vi har försökt flera gånger att få in arbetstidsförkortning i avtalet. Men på det stora hela har medlemmarna ändå ansett att lönen går före.

OMBUDSMAN MAGNUS THELANDER kan räkna upp en rad frågor som kommer att diskuteras under förhandlingarna med arbetsgivarna i Maf: Anställningsformer, årliga hälsokontroller, kanske en reglering av TMA-skydd när det byts däck ute på vägarna ...

– Vi kommer också att ta upp frågan om arbetstidsförkortning i gummibranschen igen, även om det kostar mycket av löneutrymmet. Men får vi igenom en liten smula varje gång kan det bli en limpa till slut, säger Magnus Thelander.

Gummiverkstadsavtalet

→ Parter: Transport – Motorbranschens arbetsgivareförbund (Maf).

→ Avtalet löper ut den 31 mars.

→ Första förhandlingsdag är den 12 maj.

→ Löneexempel: 27 498 kronor. Grundlön för däckarbetare som har jobbat i branschen i minst sex år.



Anton Ekman är mycket nöjd med den nya tungbärgaren som bara han kommer att köra. ”Jag är ganska obrydd när det handlar om säkerhet och tar alltid TMA-skydd när jag ska ut”, säger han.

Transport vill trygga bärgarnas säkerhet

Säkerhet och arbetsmiljö blir Transports stora frågor i förhandlingarna om bärgningsarbetarnas nya avtal. Målet är att få in krav på skyddande TMA-bil vid all bärgning på riskklassade vägar.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Jag tvekar aldrig att beställa TMA, säger chauffören Anton Ekman.

Han jobbar på JB Bilbärgning i Södertälje, ett företag med kollektivavtal, där de anställda vet att de inte ska snåla med säkerheten.

Så ser det inte ut på bärgningsföretagen över lag. Arbetsgivarna sammanfattar branschen så här inför årets avtalsrörelse:

– Vi kan konstatera att konkurrensen är mycket hård och att det finns många företag utan kollektivavtal. Det gör förutsättningarna för våra medlemsföretag särskilt svåra, skriver Joakim Ärlund, förhandlingschef på Motorbranschens arbetsgivareförbund (Maf), i ett mejl.

> ”Vi tummar inte på säkerheten.”
>
> Tom Markussen, chaufför på JB Bilbärgning i Södertälje.



FOTO: JAN LINDKVIST

TMA?

Bokstavskombinationen ska utläsas Truck Mounted Attenuator. Det är ett mobilt påkörningsskydd oftast monterat på en lastbil. Bakpå bilen finns en ljustavla som kan visa pilar, hastighetsbegränsning eller andra budskap.

TRANSPORTS CENTRALA OMBUDSMAN med ansvar för bärgningsavtalet ser också problem med att en hel del företag saknar avtal.

– Det är jätteviktigt att vi tecknar kollektivavtal med så många företag som möjligt. Så att vi får ordning på branschen, säger Magnus Larsson.

Något som JB Bilbärgning i Södertälje inte skulle ha något emot. Familjeföretaget startade 1969 och har 17 anställda, sammanlagt 21 med familjemedlemmarna som jobbar där.

– Vi har hoppat av assistanscentralerna och har våra egna kunder inom tungbärgning, berättar Stefan Johansson, delägare och transportledare.

FACKETS TYNGSTA FRÅGA, i en avtalsrörelse där lönenivåerna troligen avgörs av industriparterna, är den farliga arbetsmiljön i bärgningsbranschen.

– Det händer så pass mycket olyckor att vi behöver få in frågan om TMA i avtalet. Vi kommer att trycka hårt på att all service ute på de riskklassade vägarna ska skyddas av TMA-fordon, säger Magnus Larsson.

> ”Det händer så pass mycket olyckor att vi behöver få in frågan om TMA i avtalet.”
>
> Magnus Larsson, Transports centrala ombudsman inom bärgning.



På så vis försöker Transport trygga säkerheten i ett farligt yrke. Arbetsmiljöverket har tidigare tagit bort alla sina generella krav på skyddande fordon vid arbeten på väg.

Fackets linje i avtalsrörelsen är därför ett nytt generellt krav, parterna emellan. Och att undantag bara ska tillåtas om ett skyddsombud har riskbedömt uppdraget.

– Om vi får in det här i kollektivavtalet kan det bli norm i hela branschen, säger Magnus Larsson.

TILLBAKA TILL BÄRGNINGSFÖRETAGET i Södertälje, där de anställda själva ringer in TMA-skydd när de ska ut och bärga lastbilar eller bussar.

– Vi tummar inte på säkerheten, säger chauffören Tom Markussen som ser hur andra ibland sparar in på skyddsfordon ute på vägarna.

Arbetskamraten Anton Ekman är i full gång med att sortera in verktygen i sin sprillans nya bärgningsbil. Han jobbar måndag till fredag och har jour en natt per vecka. Var femte vecka är natten utbytt mot helgjour. Jourerna kan vara lugna – eller fyllda med uppdrag.

– Det lär inte bli mindre att göra i framtiden, säger han.

– Med alla nya bränslen får vi mer att bärga. Motorerna går sönder oftare när de inte blir smörjda hela tiden.

I förra avtalsrörelsen kom Transport och arbetsgivarna i Maf överens om att tillsammans prata just om branschens framtid.

– Vi fortsätter diskussionen, men vi har inga konkreta förslag ännu, säger Magnus Larsson.

Bärgningsavtalet

- Parter: Transport – Motorbranschens arbetsgivareförbund (Maf)
- Avtalet löper ut den 31 mars.
- Ingen förhandling är bokad än.
- Löneexempel: 6 252 kronor per vecka, vilket motsvarar 27 196 i månadslön, plus ett tillägg på 212 kronor i veckan. Grundlön för bärgningsarbetare som har jobbat i branschen i minst fyra år.
- Avtalet har också en modell med prestationslön.

Arbetsgivare kan ta tillbaka inbetald premie

En arbetsgivare kan ha rätt att ta tillbaka pensionspengar som redan har betalats in. Den anställda får lägre tjänstepension, ibland utan att arbetsgivaren meddelar det. Ren stöld, anser Transports Peter Åkesson.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det fuskas fruktansvärt mycket med tjänstepensionerna. Och det finns företag som har betalat in pensionspengar och sedan lyckats få tillbaka dem genom att begära återtag, säger Transports ombudsman Peter Åkesson.



Som Transportarbetaren skrev om i förra numret har Peter Åkesson och de andra ombudsmännen på Transports Göteborgsavdelning under lång tid sett problemen med tjänstepensionsinbetalningar växa.

En sak som särskilt upprört dem är arbetsgivarens rätt att ta tillbaka pengar som har rapporterats in för anställda över 65 år. Pengar som redan funnits inbetalda på det konto som tillhör den försäkrade arbetaren.

– Jag ser det som ren stöld, säger Peter Åkesson. Företaget behöver inte ens meddela den anställda om ändringen, att man gjort ett återtag oavsett vad som tidigare sagts.

LO:S UTREDARE RENÉE ANDERSSON, specialist på avtalspension, påpekar att en arbetsgivare har rätt att göra rättelser upp till tio år efter en årsrapportering. Om arbetsgivaren exempelvis rapporterat för hög lön på en anställd har Fora rätt att göra ett återtag. Pengarna betalas då tillbaka till företaget. Det är Folksam som administrerar den här typen av utbetalningar till arbetsgivaren, på uppdrag av Fora.

Det finns i dag ingen skyldighet för arbetsgivare att betala in pensionspremier till anställda som fyllt 65 år.

Om det har gjorts en särskild överenskommelse mellan anställd och arbetsgivare om att pensionspremier ändå ska betalas in, då måste den anställda kunna styrka det, slår Renée Andersson fast. Annars har en arbetsgivare som ändrar sig, och tar tillbaka premien, inte gjort något formellt fel.

Men Peter Åkesson anser att det rör sig om egenmäktigt förfarande.

ORDNING OCH REDA i avtalsförsäkringarna en central fråga för LO. I årets avtalsrörelse kräver facket bland annat att arbetsgivarens avsättningar till avtalspensionen ska vara obligatoriska från första till sista intjänad krona, inte som i dag från 25 till 65 år.

LO-samordningen har gått ut med flera krav som arbetarfacken tillsammans driver i avtalsrörelsen. Bland annat att premierna ska betalas in månadsvis och inte, som i dag, årsvis. LO vill också att det ska synas på lönebeskedet hur mycket arbetsgivaren betalar in.

Både Peter Åkesson och hans ombudsmannakollega Tony Blomberg i Göteborg ser inbetalningarna som centrala för en anställds framtid: Avtalspensionen är uppskjuten lön. Den arbetsgivare som inte betalar in 4,5 procent av lönen till Fora bryter mot kollektivavtalet, framhåller de.

Du kan kolla själv

Som anställd kan du själv kontrollera om din arbetsgivare har betalat in din avtalspension och att belopp är korrekt.

- Logga in på fora.se. Under ”pensionsbesked” framgår hur mycket pengar din arbetsgivare har rapporterat in. Under fliken ”överförd premie” redovisas de pengar som Fora har fört över till din pensionsförvaltare, till exempel AMF.
- Jämför uppgifterna med dem som arbetsgivaren redovisat till din deklaration.

Källa: Fora

Tjänstepension = avtalspension

Alla som arbetar på företag med kollektivavtal har rätt till tjänstepension. Arbetsgivaren betalar in premier, enligt avtal. För arbetare på privata företag gäller Avtalspension SAF-LO.

Arbetsgivaren ska rapportera varje anställds årslön till Fora och betala in 4,5 procent av lönesumman. För en anställd med månadslön på 29 000 kronor betyder det på tio år över 156 000 kronor, plus ränta, som går till tjänstepensionen.



Houshang Rahmati, 71, planerar att jobba ytterligare några år inom bevakning. Han vill se att alla i arbete har rätt till avtalsförsäkringarna, oavsett ålder.

Han upptäckte att pensionskontot var nollat

Houshang Rahmati trodde på överenskommelsen med sin arbetsgivare. Men bevakningsbolaget tog sedan tillbaka pengar som hade betalats in till Fora.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– För mig är avtalsförsäkringarna väldigt viktiga, säger Houshang Rahmati, som själv tidigare varit försäkringsansvarig och skyddsombud hos Transport.

Han tillhör den växande skara som fortsätter arbeta efter 65-årsdagen. Han tillhör också dem med utländsk bakgrund som inte har rätt till full garantipension, vilket kräver 40 år som bosatt i Sverige. Housang kom till Sverige från Iran för 33 år sedan och bor i Göteborg.

Från sitt tidigare jobb på ett parkeringsbolag har Housang diplom, som bästa vakt. Han jobbade då natt för Addici Security, som uppskattade honom och gärna såg att Housang fortsatte att arbeta efter att han fyllt 65.

– Vi var överens om att de skulle betala in till alla försäkringar som tidigare.

MEN NÄR HOUSHANG senare loggade in på sin sida hos Fora upptäckte han att uppgifterna hade förändrats. Eller snarare att pengarna till hans pension försvunnit.

Inrapporterad premie som överförts till pensionsförvaltaren för 2015, redovisad maj följande år: 16 415 kronor. Ett halvår senare: 0 kronor.

– Jag ringde då jag trodde att det blivit något fel, säger Houshang.

Men det visade sig att det var korrekt. Hans arbetsgivare hade, utan att meddela något till sin anställde, begärt en återbetalning av premien. Vilket de har rätt till, och vilket Folksam administrerar på uppdrag av Fora.

– Då kontaktade jag facket. Hur kan man gå in och dra pengar från mitt konto?

Ombudsmannen Peter Åkesson engagerade sig och Transport lyckades förhandla fram ett mindre belopp, som kompensation för de pensionsinbetalningar företaget hade tagit tillbaka. Men Houshangs tidigare arbetsgivare erkände aldrig att de gjort något fel.

I dag arbetar Houshang Rahmati hos Securitas och planerar att fortsätta till han blir 75 år.



”Jag målar bilar jag träffat, på riktigt. Det är porträtt”, säger målaren och grafikern John Eyre. Namnet kommer från hans engelska farfar, som kom till Sverige efter första världskriget. Eyre uttalas ”är”.

John ser magin i gamla jänkare

Amerikanare från 1950- och 60-talen. Stora glänsande skepp som kom mullrande längs vägen var magi för pojken John Eyre. Känslan har stannat kvar och han målar dem om och om igen.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

– DET ÄR något med färgerna, ljudet, lukten. De futuristiska formerna. Man blir förförd, säger målaren John Eyre.

Lika fascinerad är han av gamla motorcyklar från 1960-talets drömland, Amerika. Nostalgi spelar in och en nypa vemod. Fordonen påminner om en tid av framtidstro. Hoppfullhet. Allt var möjligt. På bio rullade filmer som *Easy rider*, vi gick mot mer jämställdhet, beskriver han. Livet och världen kunde bara bli bättre.

I SITT ARBETSRUM på Söder i Stockholm har John Eyre ställt upp en liten miniutställning av gamla jänkare och hojar. Porträtt, säger han själv, i rost och förfall. Han går ofta tätt inpå en dörr eller karossida, jobbar med detaljer.

– För mig är bilarna ikoniska. De behåller sin magi även om de står nedsjunkna i en åker.

John Eyre sveper med handen mot akvarellerna.

– När jag växte upp i Vallentuna var bilarna relativt nya, blanka och fina. Nu är jag mer intresserad av hur tidens tand gnager i dem. Precis som i oss. Vi blir ju alla lite slitna och buckliga.

– Varje bil är en tidsresa. Tänk alla som suttit i dem och njutit av färden, älskat, grälat. Allt som hänt i dem genom åren. Se på de där två, pekar han. De står och pratar med varandra: ”Kommer du ihåg?” Jag hittade dem bortglömda på en skrot, men kanske kommer någon och räddar dem en dag.

John Eyre får mängder av tips om halvt övervuxna och övergivna skönheter landet runt. Under en road-trip i USA knackade han dörr med frågan: ”Jag är från Sverige. Är det okej att jag plåtar dina skrotbilar?” Det blev en utställning i Minnesota och några till.

ATT SITTA MED skissblock i knäet är inte hans grej. John Eyre fotar på plats och väljer sen de bästa bilderna. Akvarellfärgerna tar han fram i ateljén på Gotland, som han delar med sin konstnärsfru, Carina Moberg Eyre. Han har testat både olja och akryl, men fastnat för akvarell.

– Jag gillar det där lite rinniga, slumpmässiga som sker i pappersytan. Färgen lever sitt eget liv. Ibland blir det bra, ibland mindre bra. Slumpen måste vara med. Det är en utmaning att få akvarellfärgen att leva, men den blir väldigt ren, fångar rost och kulörer.

Ljudböcker är bra sällskap när John Eyre målar. Han formger själv böcker. Grafisk design är i själva verket hans levebröd. Roligt, men målningen är hans andningshål. Det brukar bli ett par, tre utställningar per år. På tur står ett galleri i Norrköping.

HAN TECKNAR DEN suggestiva känslan av att vandra runt på en bilkyrkogård. Här och var i ett böljande landskap tittar gamla skrotbilar fram.

– Naturen målar om dem.

Resan till Havanna 2015 blev ett lyckorus. Han stod i gathörnen och såg den ena skrangliga 1950-tals-jänkaren efter den andra köra förbi. Miljöerna var ”akvarelliga”, pastellfärgade.

Som liten drömde John Eyre om att bli långtradarchaufför. Så blev det inte, men i 20-årsåldern köpte han en gammal Harley Davidsson och lyckades ”pilla ihop den”. Efter det följde fler, gamla amerikanare också.

– Det är frihet, att ge sig ut på vägen!

Hans utställningar lockar både rent konstintresserade och motornördar.

– Det blir roliga möten. Korsbefruktning, säger John Eyre.

FOTO: PRIVAT



Interiör från ateljén på Gotland.

JOHN EYRE

Född: 1955.

Hojar: Två, båda HD. En blå Electra Glide årgång 1965 (gammal trotjänare) och en Dyna Glide T-Sport från 2001 (rena ungdomen).

Bil: En Chevrolet, Chevy Nova 1966 (ingen muskelbil, snart klar).

Ljudböcker: Senast *1793* och *1794* av Niklas Natt och Dag.

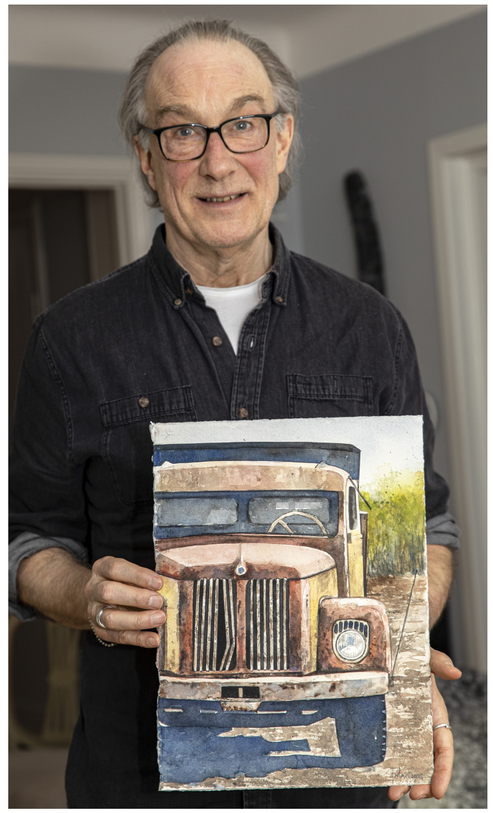
Utställningar: *”Frost, rost och en fransk groda”* med Carina Moberg-Eyre. 28 mars–15 april på Galleri Sander, Norrköping. *Öppna ateljéer* på Gotland 21–24 maj 2020.

Webb: johneyre.com.

På beställning: Målar din älsklingsbil eller hoj.



Tow truck, fångad på bild i Minnesota och nu förevigad i akvarell.



”Scanian” heter kort och gott John Eyres skönhet.

”Kulturskymning i arbetarrörelsen”

”Från ljuset sjunka vi mot mörkret.” Så kommenterar en av många kritiska röster beslutet att dra in utlåningen vid Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek i Stockholm. Namninsamlingar och protester har inte hjälpt. Nedskärningar krävs till följd av ett underskott på cirka två miljoner kronor, uppger ägarstiftelsen.

Samlingarna bevaras och kan nås via fjärrlån på landets folkbibliotek. Men nya böcker och tidningar kommer inte att köpas in, berättar stiftelsens ordförande Per Holmström. Samtidigt skriver han att arbetarrörelsearkivet är världens äldsta. Det förvaltas av Socialdemokraterna och LO. *JÖ*



FOTO: FOLKETS BIO

Färdtjänstförare på bioduken

En färdtjänstförare gör hjälterollen i filmen *Give me liberty* som visas på Folkets bio och kan streamas via Netflix. Fast kanske är Vic mer antihjälte ändå. Färdtjänst kör han i alla fall i Milwaukee, USA:s mest segregerade stad enligt bioreklamen.

Varm komedi, samhällskritik och realism samsas på duken med buller och kaos. Vic slits mellan samhällsuppdragen och ständiga utryckningar till släktingar och grannar. *JÖ*

”Jag vill ha fast jobb och trygghet…”

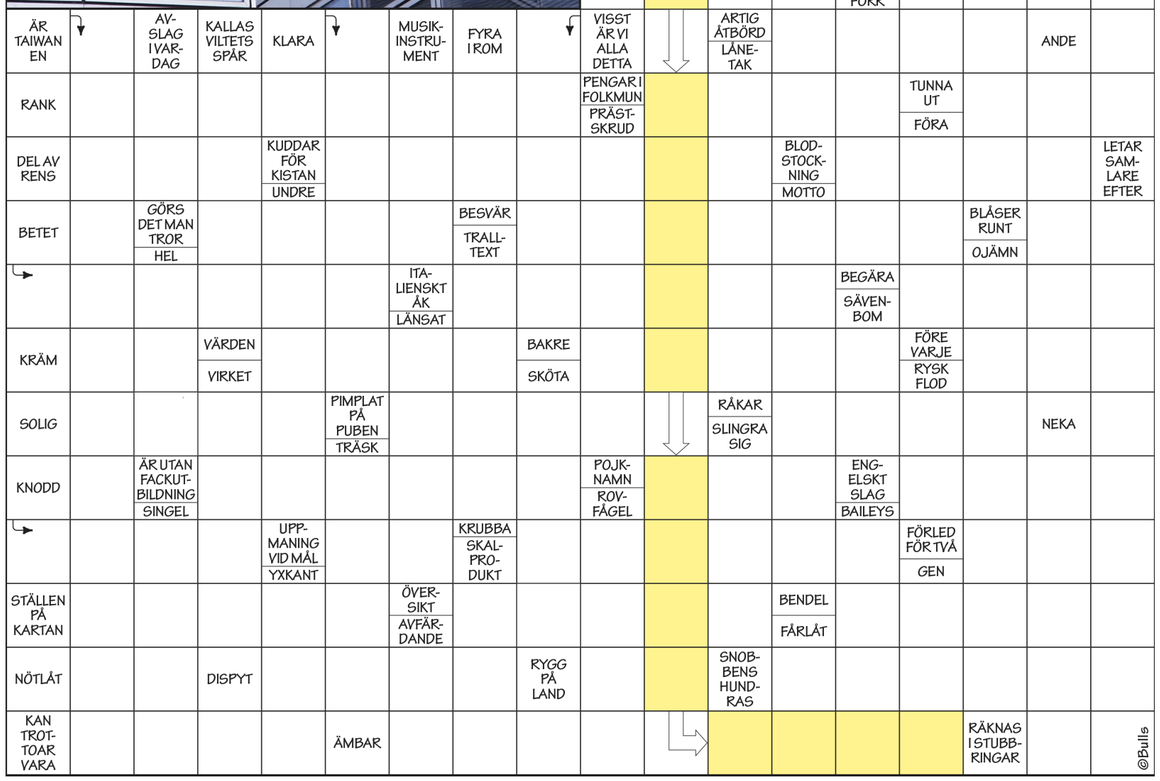


FOTO: JOHAN SUNDELL

Ovisshet. Skam. Tomma pensionsfonder. Vad händer med dig om du lever med osäkra anställningsvillkor i dagens gig-ekonomi? Med mobilen ständigt beredd för skiftledaren, bemanningsbolaget och partnern, som är less på att aldrig hinna ses?

Fram till den 28 mars 2020 visar Malmö stadsteater föreställningen *Prekariatet*. Den bygger på workshops, där människor med osäkra jobb och noll socialförsäkring delat med sig av sina liv. *JÖ*


FOTO: ISTOCK



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 14 april. Märk kuvertet **”Aprilkrysset”**.

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.

Vad räknas som arbetstid?

Hej, har en fråga angående arbetstider. Jag arbetar inom schakt och kör grusbil.

Frågan är när min arbetstid börjar och när jag ska börja få betalt för ”dagen”?

Jag får en arbetsorder där det står att jag ska vara på plats till exempel klockan 06.30, men jag måste åka från åkeriet klockan 05.45. Det är alltså 45 minuters ”restid” till platsen där jag ska vara för det första lasset för dagen. Från och med när ska jag då som anställd börja få betalt?

Själv anser jag att från och med att jag startar lastbilen på morgonen fram till dess jag parkerar den på åkeriet igen är min arbetstid.

Stefan

Svar: Hej! Din arbetstid startar när du är ombytt och klar, plockar ner nyckel och går ut till grusbilen. Om du nu kör ditt fordon 45 minuter till ditt första uppdrag och 45 minuter tillbaka till åkeriet jobbar du en och en halvtimme gratis varje dag, arbetstid som du enligt kollektivavtalet ska ha betalt för.

Det första du bör göra är att påtala detta för din arbetsledning. Om det inte hjälper och du har ett fackligt förhandlingsombud på arbetsplatsen blir nästa steg att ta kontakt med honom eller henne. Om du inte har det eller om det inte blir någon förändring bör du sedan vända dig till din lokala Transportavdelning för att få hjälp.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Får jag ingen lön för YKB på ledig dag?

Hej, jag ska gå en YKB-utbildning nu på lördag men kommer inte få lön för den dagen. Kan det verkligen vara rätt?

Mats

Svar: Nej, det där är jättefel. Det står i avtalet att ”all kompetensutveckling nödvändig för arbetet” ska tillhandahållas av arbetsgivaren. Chaufförers fortsättningskurser i YKB ingår i detta. Du ska få grundlön under utbildningen. Om du och chefen kommer överens kan du i stället få ta ut kompensationsledigt timme för timme.

Du kan ta upp frågan i efterhand om du redan har hunnit gå kursen och inte fått betalt.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Viktigt att rapportera avvikelser och tillbud

Hallå, jag är relativt ny som ”sopa”, har jobbat som miljöarbetare i snart ett år nu. Och jag är intresserad av arbetsmiljöfrågor.

Vi skriver väldigt lite avvikelser på mitt företag, till exempel när ett rum är fullt av hinder, likaså om det är dåligt skottat. I vårt avtal får till exempel ett 166-kärl väga max 50 kilo (hur många gör det?). Är det skillnad på olika kommuner hur sopkulturen funkar?

Sopan

Svar: Hallå! Det är jätteviktigt att ni skriver avvikelser/tillbudsrapporter vid tillfällen som överfyllda soprum, höga trösklar, farlig backning, dålig snöröjning. Din arbetsgivare behöver bli tydligare på den punkten.

Det är också arbetsgivarens ansvar att det finns ett bra system för att rapportera. Det kan vara på papper eller digitalt, och om det är digitalt ska arbetsgivaren se till att de anställda har de verktyg som behövs.

Sedan kan kommunernas renhållningsordning se lite olika ut, och kommunerna kan ställa olika krav i sina upphandlingar. Men det är viktigt att alla trakterna riskbedöms och att ett behörigt utsett skyddsombud då är med. Finns det inget på din arbetsplats kan Transports regionala skyddsombud delta.

När det gäller arbetsmiljön och riskerna är det inte renhållningsordningen som styr. Då handlar det om arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Där finns det till exempel regler kring belastningsergonomi. Det står hur tungt arbete ska planeras och utföras för att förebygga belastningsbesvär.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

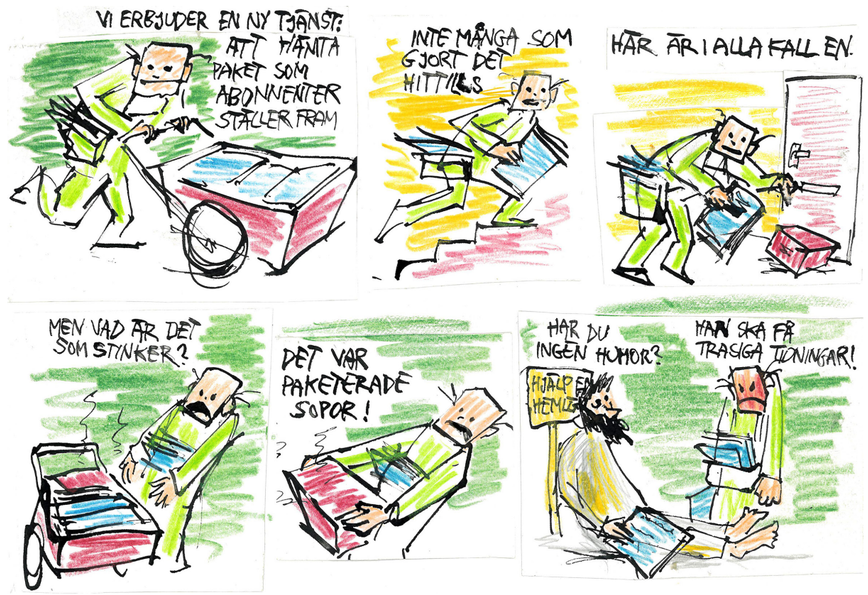
Lösningen på Marskrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Tom Lindqvist, Umeå
Eva Godin, Gävle
Anna Hellgren, Angered.

Vinnarna av en trisslott:
Sven-Erik Nordsten, Sundsvall
Tobias Lundqvist, Nyköping
Ylva Hellbom, Uppsala.

Nattens hjältar

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



Svårt att ligga steget före coronaviruset

Jag har varit med om mycket under mina år på Transport. Men som för de flesta andra saknar det som nu sker, med spridning av ett samhällsfarligt virus, helt motstycke.

I skrivande stund har jag ägnat den senaste veckans vakna timmar åt att hantera händelseutvecklingen för de branscher där våra medlemmar är verksamma. Här går en extra tanke till er som arbetar inom flyg och taxi, men jag vet att även andra drabbas hårt av det som sker.

I bästa fall ska man ligga steget före i en kris. Här är det nästan omöjligt med den takt som saker utvecklar sig. Det jag vet är att jag inte kan sitta och vänta på att saker ska lösa sig av sig själva. Jag har en kontinuerlig, proaktiv kontakt med regeringen, myndigheter och arbetsgivare för att se hur vi kan bidra till lösningar som är bra för våra medlemmar, för deras branscher och för samhället i stort.

> ”I bästa fall ska man ligga steget före i en kris. Här är det nästan omöjligt med den takt som saker utvecklar sig. Det jag vet är att jag inte kan sitta och vänta på att saker ska lösa sig av sig själva.

DET HÄR ÄR en tid att hålla samman och att ta ansvar. Jag är både imponerad och tacksam över hur statsminister Stefan Löfven hanterar situationen i vårt samhälle. Regeringen har agerat snabbt, ansvarsfullt och resolut för att se till att minska konsekvenserna för bland andra våra medlemmar och deras arbetsgivare.

Detta har bland annat inneburit att man tillfälligt föreslår att karensdagen slopas, att kravet på läkarintyg efter en vecka slopas och att staten tar sjuklönekostnaden de första två veckorna. Det innebär också att vi har kunnat teckna avtal med Transportföretagen om korttidspermittering för att kunna rädda jobben för våra medlemmar.

En annan konsekvens för en stor medlemsgrupp är tillfälligt ändrade kör- och vilotidsregler för att underlätta för transporter att ta sig fram.

DET HÄR ÄR bara ett par exempel på vad som har gjorts hittills, och vi vet att man hela tiden tvingas fatta nya beslut beroende på vilken fas vi befinner oss i. Mycket kan ha hänt när detta gått i tryck.

VI GÅR OCKSÅ in i en avtalsrörelse och just nu är det svårt att säga så mycket om den, mer än att även den kommer att ställa något annorlunda krav på oss. Men alltid med medlemmarnas bästa i fokus. Alltid. Tillsammans är vi starka.

Ta situationen på allvar, lyssna på myndigheterna och ta hand om er!



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Inga avdelningsrutor den här gången

I normala fall brukar vi publicera flera sidor med information från Transports avdelningar. Om kommande möten, studier och evenemang.

På grund av coronaepidemin är det ovisst vilka av aktiviteterna som i slutänden kan genomföras. Förbundet har redan beslutat om restriktioner för bland annat resor och utbildningar.

För att inte riskera att gå ut med felaktig information lyfter vi temporärt ut alla avdelningsrutor. Vi rekommenderar alla medlemmar att gå in på avdelningens hemsida för att få aktuella uppgifter om möten med mera.



JAN LINDKVIST
chefredaktör Transportarbetaren

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.
39 Mellersta Norrland, avdelning 39.
41 Uppland, avdelning 41.
46 Märsta, avdelning 46 (flyg).
51 Sydöstra Sverige, avdelning 51.
55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55
88 Dalarna, avdelning 88.



”Du behöver inte ha jobbat fackligt för att komma till oss. Vi möts för trevligt umgänge”, säger Käth Ahlberg, Christer Sjöberg, Stefan Törneberg, Gösta Bågenholm (med hunden Mayday), Bengt Johansson, Sven Olof Larsson, Jan-Erik Magnusson och Johnny Larsson.

Månadens klubb

Sökes: Transport-pensionärer!

– Var är ni, alla pensionärer?
Sven Olof, Gösta, Jan-Erik, Käth, Christer, Stefan, Johnny och Bengt har samlats på Göteborgsavdelningen. Gänget utlovar varm vänskap, resor – och heta diskussioner.

Text och foto **Justina Öster**

Skämten går och titt som tätt fattar en politisk gnista eld över kaffekopparna i möteslokalen. Här sammanstrålar de aktiva i Göteborgs pensionärssektion.

– Vi brukar vara tolv till femton personer. Blir vi många köper vi smörgåstårta, säger ordföranden Sven Olof Larsson.

DET VAR HAN och en kollega som sparkade i gång sektionen. Men bara Sven Olof, med ett förflutet som sjöingenjör och lastbilsförare, är kvar. Nu vill han och de andra locka fler seniorer från Västra Götaland. Och inte minst: få i gång ett samarbete mellan pensionärer på Transports avdelningar över hela landet.

– Jag tycker det ska finnas något för pensionärerna också, att det inte bara blir ett abrupt slut för oss som jobbat i Transports branscher. Många som varit fackligt engagerade vill inte bara släppa allt, säger Sven Olof.

– Vi är lite fackidioter och trivs väldigt bra ihop, instämmer Johnny Larsson med ett leende tvärs över bordet.

Han har suttit med i en rad avtalsdelegationer och poserar som fanbärare på en stor bild i avdelningens entré. Tidigare tidningsbudet Käth Ahlberg är ensam kvinna denna dag. Så brukar det inte vara, men hon har lång erfarenhet av minoritetsrollen från sin fackliga bana. Brände det till fick hon god hjälp av hamnarbetarna, intygar Käth.

DYKER DET UPP fler som inte är så fackligt intresserade får de anpassa verksamheten, resonerar församlingen. Folksam har varit på besök och pratat försäkringar, liksom färdtjänst och fixarservice. Fler föredrag gror, de har alla erfarenheter att dela med sig av från skilda yrkesbanor. Blir det knepigt med resor för seniorer från landets alla hörn finns videokonferenser som alternativ.

SVEN OLOF VILL skapa en övergripande pensionärssektion för alla Transports avdelningar, efter modell av Kommunal. Kanske blir det en motion till nästa kongress? Sektionen har inte diskuterat färdigt. Seniorerna gör också en resa ihop varje år och en del av gänget far på tätare bilturer. Till förra arbetsmarknadsministern skrev de brev när hon ville inskränka strejkrätten.

– Stefan Löfven borde komma hit. Vi har lösningar på det mesta, säger tidigare lastbils- och taxiföraren Bengt Johansson.

PENSIONÄRSSEKTIONEN I GÖTEBORG

Startades: 2012 och har 257 medlemmar.

Ledord: Högt i tak, varm gemenskap och: ”Jag kan aldrig acceptera dina åsikter, men jag kommer att göra allt för att du ska få framföra dem” (fritt efter Voltaire).

Möten: Klockan 11.00, första tisdagen varje månad (när ingen coronasmitta hotar).

Kontaktpersoner:
➔ Sven Olof Larsson, tel 070-697 02 83 eller e-post sol43@telia.com,
➔ Christer Sjöberg, 070-513 78 69.

Tips: Lyssna på sektionens före detta sjökapten, Gösta Bågenholm, i SR:s programserie *Svenska berättelser*. Sök på *M/S Östanhavs undergång* och *En sjöman fruktar ej döden*.



Melinda Åsén om…

→ Australien: ”Jag jobbade på en farm och körde jordbruksmaskiner från november 2014 till februari 2017. En gammal dröm. Innan jag for sålde jag allt utom min säng.”

→ Ugglor: ”Samlade jag på förr. I Kina hittade jag en så stor uggla att jag fick övervikt på planet hem. Jag har köpt ugglor i nästan varje land jag rest till, men nu har jag bara ett par kvar. De ligger nerpackade.”

→ Köp & sälj: ”Jag kom över en golvstringhylla, original och 2,15 meter hög, för 600 och rustade. Den sålde jag sen för 1 400 kronor. Vill jag köpa något dyrare, så säljer jag något jag har.”

→ Tv: ”Har jag aldrig ägt. Jag avskyr fula elsladdar.”

”Man märker att retro är inne. Alla letar fynd”, säger lastbilsföraren Melinda Åsén som söker i loppisar och second hand-butiker längs vägarna. Porslinstigern Evert fraktades hem, bältad i hytten.

Melinda älskar retroprylar

– Hej, älskling…
– Vad vill du nu att jag ska hämta?
Så låter det ofta när retrofyndande Melinda Åsén ringer upp sin sambo från lastbilen.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

MELINDA LIGGER UTE och kör hela veckorna och har koll på retroprylar, landet runt. Second hand-butiker med p-plats för lastbilen är bäst. Men ibland dyker det upp ett fynd på hemmaplan. Är det bråttom får sambon Alfons Jansson rycka ut och hämta.

– Ibland skäms jag lite men han är så snäll, säger Melinda och skrattar lätt hemma i köket i Kungälv.

Hon är glad att 1950-talslyan fått behålla sin gamla charm. Köksluckor och handtag i original finns kvar. Lysknapparna i badrummet ger en nostalgikick. Luckorna har Melinda gnidit med kokosolja så de blänker. Så bearbetar hon alla repor i nygamla möbler som hon hittar på loppisar, Facebookgrupper och ibland på Tradera.

Fast där far kostnaden ofta i höjden.

– Jag brukar bestämma mitt högsta pris och gå in och buda de sista minuterna.

Melina har ytterligare ett knep för att få teakmöbler att skina. I ett klipp i Facebookgruppen Loppisfyndet gnider hon ytan med valnötter. Hennes favorit-tid är 1950- och 60-tal, men på senare tid också 70-tal. Hon gillar färgerna, lysande orange och grönt.

BESÖKARENS BLICK VANDRAR över koppar, fat, ljusstakar, vaser som står runt om på hyllorna. Jo, flera av hyllorna är string. Original, förstås.

Möblerna är så billiga som möjligt och ofta ”i behov av kärlek”. Melinda målar, fixar och säljer möblerna på nytt när hon hittat några andra som hon gillar mer. Senast ett par sängbord i teak.

Vinsten från renoveringen använder hon till nyinköpen. Cirkulär ekonomi alltså? Melinda nickar. Kläder köper hon också second hand, tänker på miljön.

Vad är retro med ett ord?

– Hemma, kommer svaret utan tvekan.

Design, hållbarhet och kvalitet i gamla saker är det som lockar. Hon talar lyriskt om gammalt glas. Vännerna vill gärna ha med Melinda på loppisar och second hand, med passion följer kunskap. Auktioner ihop med svärmor står på agendan.



”Jag skulle gärna flytta till ett gammalt mejeri, eller bygga om en lagård till bostadshus. Stora ytor med mycket plats för grejer”, säger retrosamlaren Melinda Åsén. Mamman kallar henne tant Agda eftersom hon har pelargoner i alla fönster.

UTE FALLER SÖNDAGSREGN och om några timmar ska Melinda ge sig ut på vägen igen. Chefen ringde och vädjade: Kan du? Levande ljus sprider ett milt sken över ett par fåtöljer som en möbeltapetserare klätt om. Till honom sålde Melinda en haltande Bruno Mattson-fåtölj hon fått gratis. Reservdelsstol för honom. 1 500 kronor till henne.

Även föräldrarna får hämt-uppdrag ibland. Mamman har bara en pyttebil, fast pappans är desto större. I lastbilen då, där har hon väl gott om plats? Hytten har blivit trängre med Svantes hundbur och under kapellet i trailern blir faneren på gamla möbler lätt fuktskadad, berättar Melinda Åsén. Men en hel del har hon i alla fall tryckt in och fraktat hem.

– Jag vill ha det finaste till det bästa priset. Jag kan leta i flera år efter en speciell sak.

MELINDA ÅSÉN

Ålder: 30 år.

Jobb: Lastbilschaufför.

Bor: Kungsbacka.

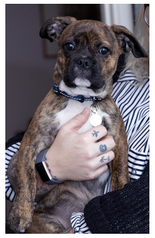
Hyttkompis: Valpen Svante, blandning av Cavalier king Charles spaniel och fransk bulldog.

Loppisar: Minst en gång i veckan.

Billigast prylar: Norrut, dödsbon kan vara riktiga fyndplatser.

Tips: Erikshjälpen i Kungsbacka. Fyndboa. Antikt, loppis & kuriosa och Bengans loppis & antikt i Kristinehamn. Emmaus Björkå på Hisingen i Göteborg (fast det har blivit dyrare).

Dille på: Handväskor, älskar cognacsfärgat läder.



”Jag har fått valpsäkra alla krukväxter sen vi fick hem Svante”, säger Melinda Åsén.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 900 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. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Samhället är sårbart

Vi är nog ganska många som då och då funderat över vilken betydelse minskad konsumtion och minskat resande skulle kunna ha för planeten Jordens överlevnad. Eller kanske snarare för mänsklighetens fortsatta existens. Själva klotet lär antagligen repa sig, vad vi än hittar på.

NU ÄR VI här, och det känns inte angenämt.

Börserna störtdyker. Taxibolag har tappat hälften av resenärerna. Redan i februari stod det klart godsmängderna minskar i hamnarna. Stora flygplatser – som i åratal kompenserat löjligt billiga flygresor med ockerpriser på allt från en mugg kaffe till parkeringsplatser – ligger öde.

PÅ HEMMAPLAN HAMSTRAR folk toapapper, pasta och handsprit. Munskydd får man numera köpa på svarta marknaden. Om man inte har tur och får tag i försvarets utrangerade gasmask M90, med konservburkar till filter. Ett exemplar ropades nyligen ut på en nätauktion för 3 350 spänn. Duger den inte mot virus, kan man ju alltid skrämma ihjäl barnbarnen…

FAST DET ÄR väl inte tid för skämt. Tiotusentals människor har redan dött av covid-19. Oräkneliga människor världen över kommer att drabbas. Om inte av själva viruset, så av den djupa ekonomiska depression som lurar runt hörnet. Permitteringar och konkurser kommer att slå hårt även mot Transports medlemmar.

SAMHÄLLET ÄR SÅRBART. Så förbannat sårbart. I Stockholm har politikerna låtit bygga ett högteknologiskt skrytsjukhus för fantasibelopp. Resultatet ser vi nu. Det finns inte ens hundra intensivvårdsplatser i en region med 2,4 miljoner invånare. Det är svenskt bottenrekord.

Långt innan corona dök upp förvarades patienter i korridorerna på huvudstadens akutmottagningar. Samtidigt som personalen gått på knäna. Det sker i en region där det borgerliga styret skapat ett valfrihetssystem som dränerat den allmänna vårdapparaten på resurser.

NU LURAR PANIKEN i ögonvrån på makthavarna. I tv-rutan skruvar de på sig. Flera experter har uttalat att det kan bli nödvändigt att prioritera patienter – om pandemin eskalerar. I klartext: välja ut vilka sjuka som inte kommer att få någon vård.

Låt mig gissa att de politiker som är ansvariga för Storstockholms sjukvårdshaveri inte frivilligt kommer att avstå sina respiratorplatser, om frågan skulle aktualiseras.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”Nu lurar paniken i ögonvrån på makthavarna. I tv-rutan skruvar de på sig.



Plus & minus

↑ Tankarna går ju till all personal som nu sliter inom vården.

↓ Var är alla debattörer som brukar hävda att en fri och avreglerad ”marknad” löser alla problem? När krisen kom är det staten, skattebetalarna, som får ta det mesta av notan.



FOTO: EINRIDE

Hallå där!

MATTIAS NAGÉR

… personalchef på Einride, som söker en lastbilschaufför beredd att köra fordonet vid en datorskärm inne på kontoret.

Vad är det chauffören ska köra?

– Våra elektrifierade autonoma lastbilar som än så länge rullar i Jönköping. Fordonen behöver övervakas av en lastbilsoperatör när de går i automatläge. Operatören ska också kunna ta över i krångliga trafiklägen.

Hur går det till?

– Operatören/chauffören sitter på vårt kontor i Göteborg och ser allt som hen skulle göra i fordonet. Radar, sensorer, kamera som ser åt alla håll … Hen har än så länge ratt och pedaler precis som i en vanlig lastbilshytt.

Vilka krav ställer du på den som ska få jobbet?

– Jag söker en erfaren chaufför. Sedan är det bra med teknikintresse och viss teknikerfarenhet. Det ska vara en person som vill vara med och förändra yrkesrollen och ha en dialog med våra utvecklare.

Kan hen räkna med några kollegor framöver?

– Absolut! Vi ser att ett 50-tal lastbilsoperatörer kommer att behövas de närmaste åren. En del kommer jobba här på kontoret i Göteborg, andra blir anställda ute hos våra kunder.

Är Einride på väg att teckna kollektivavtal med Transport?

– På väg är för mycket sagt. De första chaufförerna kommer att tillhöra vår teknikavdelning. Men framåt när deras roll blir mer definierad är det absolut sannolikt att vi tecknar eller på annat sätt förhåller oss till ett avtal med Transport.

LENA BLOMQUIST