TRANSPORT ARBETAREN
Nummer 5 maj 2020

Så många jobb har försvunnit

5 frågor
Här forskas för friskare arbetsliv

Trakasserat skydds-ombud får livränta

KULTUR
En studie i skräck

Ingen karantän

Transportare håller Sverige rullande

Lager/terminal Allt fler olyckor med truckar ***Bevakning*** Arlanda töms på kontrollanter

DETTA ÄR EN ANNONS.

Hej alla nya medlemmar!

Det kan kännas lite svajigt på arbetsmarknaden just nu. Ditt nya medlemskap i facket ger dig större trygghet på jobbet och mer styrka att påverka och förändra dina villkor.

Välkomna till Transport

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
I T F
1897

FOLKRÖRELSE FÖR FRAMTIDSTRO

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Anders Mattsson.
Foto: Jan Lindkvist

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 28–29 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

Innehåll Nr 5











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om att ”jobba hemifrån”.

6 GRANSKNING CORONA
Rekord i varsel och permitteringar.

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

12 ARLANDA
Flygplatskontrollanter varslas och permitteras.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 REPORTAGE
CORONAPATRULLEN
Sexton sidor roadtrip i virusets skugga.

34 SNABBKOLL
UPPSAGD?
Gör så här.

36 5 FRÅGOR
Helena Jahncke leder forskning om arbetsmiljö.

38 KULTUR
Skräck rädslans medicin.

40 MAJKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Ordföranden har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR

45 MÅNADENS AVDELNING
41:an ställer om till digitalt.

46 MÅNADENS MEDLEM
Väktaren Daniel Lundblad måste komma ut.

48 LEDARE
JAN LINDKVIST
skriver från baksätet.

FOTO: SELFIE I KÖKET



Vi skickade ut coronapatrullen

Hoho där ute i Coronasverige.

Jobba hemifrån, uppmanar myndigheterna. Utsätt inte dig själv eller andra för virussmitta. Eller någon annan smitta.

Men en undersökning visar att 93 procent av alla LO-medlemmar alls inte har jobbat hemifrån under krisen. Hallå där, var finns de 7 procent arbetare som över huvud taget kan ta hem jobbet? frågade Therese Guovelin, LO:s förste vice ordförande.

Inte bland lastbilschaufförer, bensinmacksanställda eller ordningsvakter. Och inte i någon annan av Transports branscher heller. När vi på redaktionen spekulerade i om taxitelefonister möjligen kunde jobba på distans fick vi veta att sekretesskravet sätter stopp.

> ”När vi på redaktionen spekulerade i om taxitelefonister möjligen kunde jobba på distans fick vi veta att sekretesskravet sätter stopp.

SÅ NÄR SVERIGE började stängas skickade tidningen också ut en coronapatrull. Före påsken och de allt skarpare restriktionerna mötte teamet Jan Lindkvist och Justina Öster många av er som måste vara på jobbet om det alls ska kunna utföras. Läs deras rapport från Cornasverige i det 16 sidor långa reportaget. En del har publicerats på webben tidigare, annat är nytt.

SJÄLVA FLYTTAR VI hem kontoret ibland, som synes på diskbänksbilden här ovanför.

Det får mig att minnas Bertil, 6,5 år, som intervjuades på radion häromdagen. Han tycker att coronan är lite läskig, men samtidigt mysig. Det han gillar är att familjen är tillsammans mycket mer än vanligt.

Bertil fick åtminstone mig att söka efter något litet som kan vara bra med krisen. Det går inget vidare.

Du själv kanske kan hitta viss verklighetsflykt i skräcktipsen på kultursidorna. Reportern John Antonsson navigerar mellan filmer, böcker och serier som funkar i en tid då tillvaron präglas av ett osynligt hot.

Välkommen till en tidning som domineras av corona, covid-19 och effekterna av pandemin.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

lena tipsar

Dags att börja tänka på semester i trakten kring ditt hem. Vandringskängor på?

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Taxiåkare och chaufförer samlades och vädjade om hjälp från staten, politikerna och beställningscentralen Cabonline.

”Jobbar själv i ett annat företag, Taxi Stockholm. Där har vi i allafall kollektivavtal för samtliga. Kanske något att anamma?”
Niclas Forslund

”Vad hjälper ett kollektivavtal om åkarna inte får in några pengar att betala garantilönerna med?”
Susanne Niederer

”Att det är dåligt med jobb är för jävligt och det får stora konsekvenser för berörda. Avtal och dylikt med beställningscentralerna kring pengar bör ni nog se över ordentligt. Hoppas för samtliga berörda att det går att lösa för det kommer ta tid innan vi är tillbaka som tidigare.”
Mattias Wikander

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Speditörer stoppar leveranser till ståljätten
2. Åkerier drabbas hårt när Volvo stänger ner
3. Stora konsekvenser när Norge stoppade gränstrafik

Pressgrannar

Knappast ofarligt köra toarullar

I Hongkong tar sig suget efter toarullar rent kriminella uttryck i coronans tid. Tidigt en måndagsmorgon stoppade tre knivbeväpnade män en varubil i stadsdelen Mong Kok, berättar nyhetsbyrån AFP. De hotade chaufförен och kom över toalettpapper värt 1250 kronor. Två av toarullerånarna greps samma dag och polisen kunde ta tillbaka de stulna rullarna. Föraren klarade sig, av rapporteringen att döma, utan fysiska skador.

”Jag läste en rubrik om att vi kunde hamna som i 50-talet efter corona. Hoppas att det gäller bildesignen också.”

TOMAS SJÖBERG,
chaufför, i Facebookgruppen Kollegor på väg.

läsarbilden



FOTO: PRIVAT

DET FANNS INTE en enda skyddsmask att få tag på, berättar chaufförен Sari Engelhart Hammer. Hon letade i stället rätt på detta effektiva skydd i sin källare när coronapandemin började ta fart. ”Men den väcker lite väl mycket uppmärksamhet”, konstaterar hon. Så i förra veckan sydde hon sig sin egen mask, som skyddar omgivningen tillräckligt bra när man har lindriga symtom och håller social distans.

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

Flera reagerade när vi skrev om coronaproblemen för chaufförer i andra europeiska länder och i USA.

”Det finns ett antal svenska företag som låst sina toaletter. Samt ställen där vi får vänta på att dom lastar. Tur nog kan man gå ut så man slipper sitta med alla andra förare.”
Mattias Raymond Gustafsson

”Kan vi få igång debatten om var man ska parkera i till exempel Stockholm. Man får böter till och med på gator utan p-förbud eller zonförbud (till exempel utanför långtidsparkering i Arlanda stad). På grund av en ”lokal föreskrift” som säger inga lastbilar nattetid i hela kommunen”
Mikael Samuelsson

Insänt

Har man levt länge nog känns rörkrökarna igen

Vad gäller coronaläget så notera att det handlar om två samtida kriser; dels coronan, dels inledningen till en depression. Som jag ser det är coronan enbart en utlösare till den ekonomiska kris som under lång tid varit under uppbyggnad. Ekonomin kommer inte att gå tillbaka till ett tillstånd som rådde för corona efter att pandemin har avklingat.

Ekonomerna jämför nu med 90-talskrisen eller finanskrisen 2008 och ”mjölkar” staten på stöd. Själv sätter jag mig ner och studerar krisen 1929. Det sägs att historien inte upprepar sig. Men historiens rör är inga raka rör. Har man levt länge känner man igen rörkrökarna

Gösta Bågenholm
Transportpensionär i Göteborg

Matappar, förklara er!

Företag som Foodora och Uber Eats, det är dags att ni förklarar er. Vi vill kunna använda era tjänster med gott samvete.

Men när ni vägrar teckna kollektivavtal för era arbetare är det svårt för oss att göra det. Ta ert ansvar, sluta skylla på dialoger med berörda fackförbund.

Om ni vill ha ett avtal kan ni få till ett i dag. Det har era kollegor i Norge visat.

Alexander Petersson
ledamot, LO:s regionala ungdomskommitté i Stockholm

läsarbilden



FOTO: GÖSTA MATTAS

”PLÖTSLIGT BLEV TANKBILEN MIN LITEN”, skriver Gösta Mattas i Umeå. Han kör diesel från Piteå upp till Kaunisgruvan i Tornedalen en eller ett par gånger i veckan. Trucken som tankas rullar med malm i lasten i själva gruvan.

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

Debatt

Tänk vad ett litet virus kan göra!

Som facklig förundras man över det som nu händer i vårt land. Ett virus har landat i Sverige, och plötsligt råder total enighet i riksdagen och politiken i allmänhet.

Något som vi från fackligt håll har kämpat för är att få bort är karens vid sjukskrivningar. Och en av de första åtgärderna från regeringen var att ta bort den.

DET MÅSTE VÄL ändå tyda på att karensdagen är ett hinder för människor att stanna hemma när de känner sig lite krassliga. Man väljer hellre att gå till sitt arbete, med risk att smitta fler. Det skulle vara intressant att få en analys på vad detta har kostat samhället i sjukfrånvaro.

Det har alltid varit borgerlighetens tes att de sjuka ska straffas. Nu är argumentet: Ta bort det som hindrar folk från att stanna hemma om de känner sig krassliga.

> **”Det måste väl ändå tyda på att karensdagen är ett hinder.”**

Vi får hoppas att alla förstår att det finns en vinst i att avskaffa karensen vid sjukdom, även när det inte är kris. Det skulle säkert spara pengar till så väl arbetsgivare som samhället i stort.

Vän av ordning förstår säkert att sådana åtgärder inte inledningsvis betalar sig själva – men på sikt.

DÄRFÖR ÄR DET bra om alla som jobbar betalar skatt. Dags att reducera jobbskatteavdraget för dem som är i jobb. Det finns säkert många fler kloka beslut som kan fattas i total enighet i kristider.

Varför inte göra det även när vi inte har kris?

ÖRJAN JAKOBSSON
MIKAEL LADMAN
NICLAS SANDSTRÖM
KENT CHRISTENSEN
ombudsmän i Transport

Delta i debatten!

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

Viruset slår ut jobben

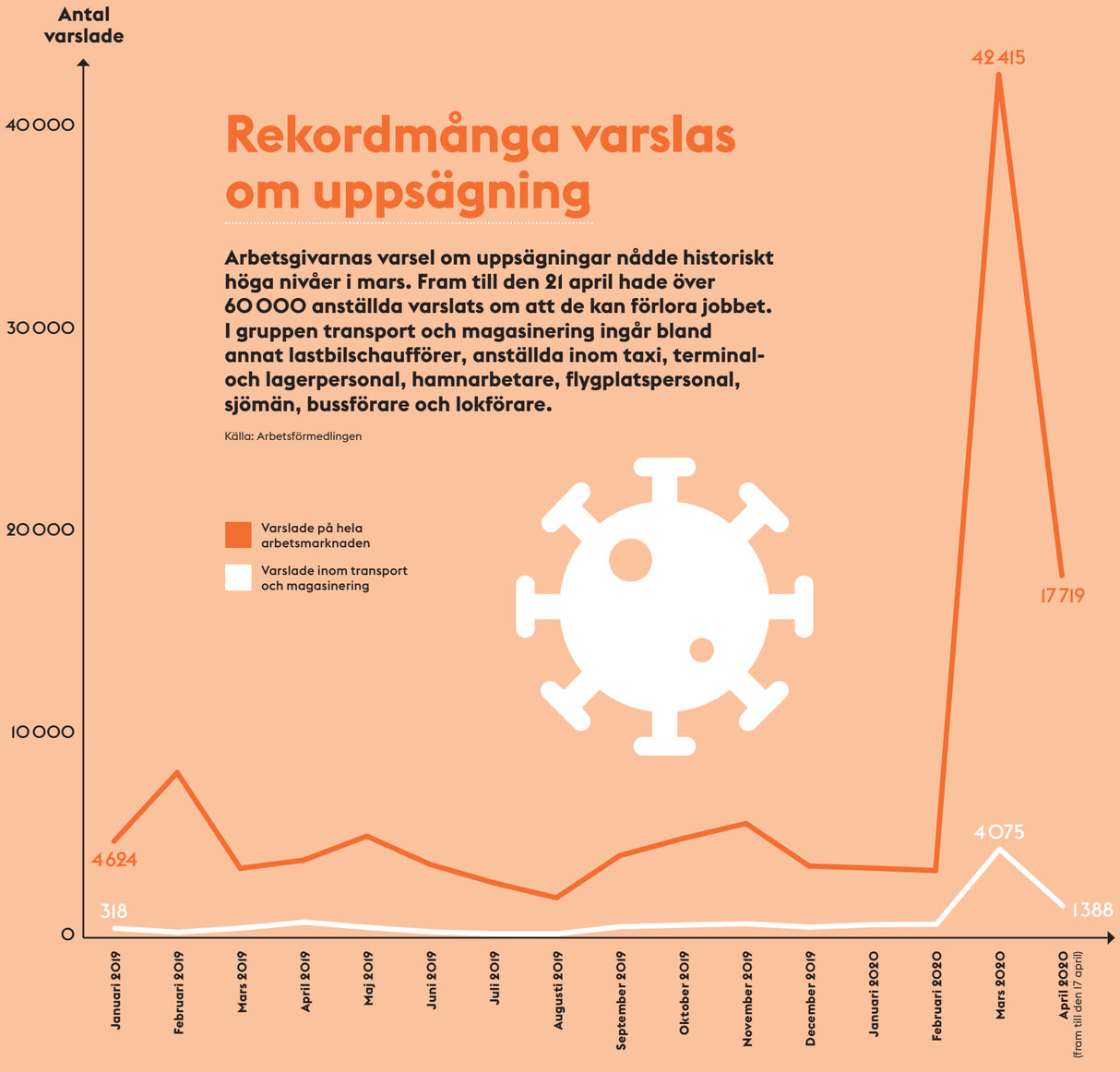
På ett par veckor skakade coronaviruset om arbetsmarknaden i grunden. Transportbranschen tillhör de hårdast drabbade – för flyg och taxi har kunderna närmast helt försvunnit. Varslen om uppsägningar nådde redan i mars historiskt mörka tal.

Text **LILLY HALLBERG** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**

Rekordmånga varslas om uppsägning

Arbetsgivarnas varsel om uppsägningar nådde historiskt höga nivåer i mars. Fram till den 21 april hade över 60 000 anställda varslats om att de kan förlora jobbet. I gruppen transport och magasinering ingår bland annat lastbilschaufförer, anställda inom taxi, terminal- och lagerpersonal, hamnarbetare, flygplatspersonal, sjömän, bussförare och lokförare.

Källa: Arbetsförmedlingen



220 000 anställda permitterade

Företag har kunnat söka statliga pengar för korttidspermittering sedan den 7 april 2020.

→ Antal inkomna ansökningar i branschen transport och magasinering, den 21 april: 1 898.
→ Beviljat belopp, sammanlagt: 857 miljoner kronor.
→ Antalet anställda som omfattas 13 940.

→ Antal inkomna ansökningar, totalt, den 21 april: 43 100.
→ Beviljat belopp, sammanlagt: 11 508 miljoner kronor.
→ Antal anställda som omfattas: 221 576.

Källa: Tillväxtverket

Arbetslösheten ökar

Antalet nyinskrivna på Arbetsförmedlingen var under en enda vecka i april 5 000 fler än samma vecka förra året. Totalt var över 400 000 utan jobb.

Källa: Arbetsförmedlingen

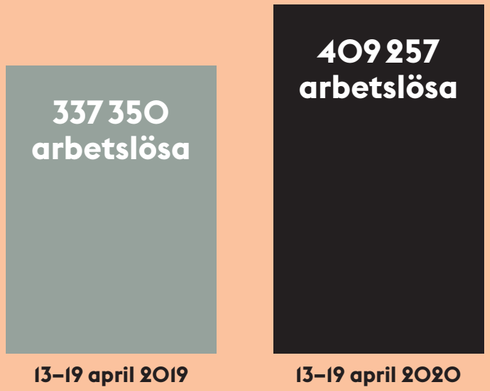




FOTO: JAN LINDKVIST

Förhandlar om framtiden för taxi. Annica Collstam, ombudsman med ansvar för taxi på Transports Stockholmsavdelning.

KRISEN LIKNAS VID KRIGSTILLSTÅND

Ingen har svar på när ”undantagstillståndet” hävs. Viruset slog direkt och hårt mot taxinäringen, som kämpar för överlevnad.

På Transports Stockholmsavdelning sliter ombudsmannen Annica Collstam, som har ansvar för taxiavtalet. För två månader sedan hade hon inte ens en mapp märkt corona. Nu är hennes arbetsdagar extremt långa.

Förhandlingarna om varsel och permitteringar måste gå undan. Men allt ska förhandlas och protokollföras.

– Jag är inte ensam, vi fördelar det som går. Alla tar förhandlingar. Och jag har bra stöd från förbundet centralt, säger hon.

KORTTIDSPERMITTERINGEN inom taxi i Stockholm, den 16 april:

- ➜ 1 877 personer.
- ➜ 316 åkerier.
- ➜ 46 åkerier, samt två beställarcentraler, väntar på överenskommelser.

– Det är dem vi hunnit få in i systemet nu, när halva vecka 16 gått, säger Annica Collstam.

Under det korta samtalet med Transportarbetaren landar ytterligare åtta ärenden i hennes dator.

– I en första våg fick vi in ansökningar från åkerier som gett fullmakt åt Taxi Stockholm, nu kommer enskilda åkare.

Samtliga åkerier som lämnat fullmakt åt Taxi Stockholm ville permittera på den då gällande maxnivån, 60 procent. Dessa åkerier har också förbundit sig att betala minst garantilön. Även majoriteten av övriga vill utnyttja möjligheten att arbetsbefria anställda på 60 procent, med statligt stöd.

TRANSPORT GÅR INTE med på att företag kombinerar uppsägning med korttidspermittering. Det innebär att ombudsmännen måste undersöka att de som söker om permitteringsstöd inte samtidigt varslat de anställda om uppsägning. Åkerier som har överenskommelse med Taxi Stockholm måste i så fall säga upp den överenskommelsen. Vilket också betyder förhandlingar, ofta samma dag.

Samtidigt finns en stor oro inför kommande lönevecka. På fredagen ska lönen ut. Men finns det pengar?

– Vi får mycket frågor om det och har förberett oss. Har de kollektivavtal kan vi kräva garantilön, säger Annica Collstam.

– Vi måste rädda det som räddas kan. Och jag hoppas att det är de seriösa inom taxi som klarar sig.

I mitten av mars kom SAS chockbesked: Flygbolaget permitterar 10 000 anställda. En månad senare, den 15 april: Malmö hamn säger upp 40 anställda. Egna sparpaket och statliga stödpaket räcker inte för Skandinaviens största bilhamn. Bilfabrikerna stängde, bilförsäljningen störtdök.

Dagen efter: Korttidspermittering i Mönsterås hamn, 30 berörda. Kraftigt minskad efterfrågan på virke från Storbritannien och Irland till följd av pandemin.

Svenska Taxiförbundet går samma vecka ut med krav på riktat stöd. Taxikonkurserna ökade med 200 procent i mars jämfört med samma månad förra året.

Alla inom åkerinäringen har påverkats. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag undersökte hur viruset har slagit. Värst drabbade är åkare inriktade på distribution.

Hälften av företagen har fått färre uppdrag. Mer än var femte åkare inom distribution har eller kommer att säga upp personal.

Hos dem som kör livsmedel har 42 procent fått mindre att göra, samtidigt som 23 procent tvärtom fått mer jobb. Bäst har hittills skogstransporterna klarat sig, 85 procent av skogsåkerierna har oförändrad arbetsbelastning.

Konkurserna ökar kraftigt

TRANSPORT OCH KOMMUNIKATION*

Företag försatta i konkurs, mars 2020: **83**

Företag försatta i konkurs, mars 2019: **49**

Ökning: 69 procent

Antalet berörda anställda, mars 2020: **498**

Antalet berörda anställda, mars 2019: **101**

Ökning: 393 procent

TOTALT

Företag försatta i konkurs, mars 2020: **770**

Företag försatta i konkurs, mars 2019: **614**

Ökning: 25 procent

Antalet berörda anställda, mars 2020: **3 856**

Antal berörda anställda, mars 2019: **1 746**

Ökning: 121 procent

*Här ingår lastbilschaufförer, anställda inom taxi, terminal och lager, bussförare, hamnarbetare, flygplatspersonal, bussförare, lokförare men också anställda på förlag, filmare, datakonsulter och programmerare.

Källa: Tillväxtanalys

MARCUS DAHLSTEN ÄR VD för Transportföretagen. Han beskriver coronakrisen som mer lik ett krigstillstånd än en lågkonjunktur. Samtidigt framhåller han att det är stor skillnad mellan olika näringar. Arbetsgivarorganisationen består av nio olika förbund.

– För persontrafiken är det akut. Bussbolag, flyg, taxi... Efterfrågan sjönk i stort sett till noll från en dag till en annan, säger han.

Exemplen är många. Lågmarginalföretag utan mycket sparat. När, eller om, allt återgår till det vanliga vill Marcus Dahlsten inte säga något bestämt om.

– Även om krisen är över kommer det att ta lång tid, år, innan det blir som tidigare. Ett segment som har det oerhört svårt är beställningsbussföretag. Det kommer att dröja länge innan pensionärer vill åka till Holland och titta på tulpaner.

Transportföretagen vill liksom facket se möjligheten att permittera på 100 procent. Arbetsgivarorganisationen välkomnar visserligen regeringens senaste utökning, att med statligt stöd kunna permittera på 80 procent. Men det är inte tillräckligt.

– Just för transportsektorn är det viktigt att kunna permittera ner till 0. Efterfrågan är helt borta. En restaurang kan ju ha take away, ett flygbolag kan inte ”bara flyga lite”. SAS har ett plan i luften, för samhällsviktiga transporter, säger Marcus Dahlsten.

Transportföretagen driver också frågan om kontantstöd till företag vars omsättning fallit kraftigt, utifrån nyckeltal. Danmark har redan infört modellen efter att EU-kommissionen gett klartecken. Norge har följt efter. Men även om det finns ett politiskt stöd för kontantstöd har den svenska regeringen hittills varit emot.

MARCUS DAHLSTEN ÄR DOCK optimistisk när det gäller avtalsrörelsen, att den blir av i höst:

– Det är ju en bit kvar till oktober.

Däremot vill arbetsgivarorganisationens vd inte säga något om kommande förhandlingar, än mindre tala om utrymme för löneökningar.

– I grund och botten känner jag inte en oro för transport som bransch. Däremot är det oerhört viktigt att vi behåller strukturer, som för inrikesflyget. Strukturer som är nödvändiga för en så vettig återstart som möjligt.

”En restaurang kan ju ha take away, ett flygbolag kan inte ”bara flyga lite”. SAS har ett plan i luften, för samhällsviktiga transporter.”

Transportföretagens vd Marcus Dahlsten.



FOTO: LENA ENGSTRAND



Protesterande taxiåkare och chaufförer i konvoj. Polisen hindrade dem från att stanna. Demonstrationstillstånd saknades.

Nya protester i krisdrabbad taxibransch

Hundratals taxibilar kör i konvoj runt riksdagshuset i Stockholm. Protesten riktas mot statens hjälpinsatser, som anses otillräckliga under coronakrisen. Många taxiåkare är också kritiska till uteblivet stöd från den egna koncernen, Cabonline group.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Många förare kommer att bli utan lön. Åkarna har inga pengar att betala med, säger Timo Stamblewski. Han är vice ordförande i åkarnas transportörsförening i Sverigetaxi. Ett av bolagen som ingår i Cabonline.

Taxibil efter taxibil rullar förbi riksdagshuset. Timo Stamblewski beskriver en näring som är hårt drabbad av pandemin. Taxiåkarna i Cabonline är extra utsatta, anser han:

– 70 procent av oss kör det vi kallar för välfärdsresor, gamla och sjuka. De körningarna har till stor del försvunnit. Men trots att vi nästan inte får in några intäkter kräver Cabonline in de fasta avgifterna på 9 200 kronor per bil och månad.

Vilka åtgärder skulle behövas just nu, för åkare och förare?

– Det skulle vara ett stöd som kopplas till omsättningen, som politikerna pratat om. Möjligheten till korttidspermittering hjälper inte. En taxiförare sitter i bilen tio, tolv timmar om dagen.

– Man kan diskutera arbetstiden hit och dit, men går man ner till 60 procent i tid blir det fortfarande sex timmar i bilen. De flesta åkarna i Cabonline tillämpar procentlön, 37 procent på inkört belopp. I dag kör förarna in runt 600–700 kronor om dagen. Det blir nästan ingenting.

Vilka råd ger du till anställda chaufförer som inte får sin lön?

– De ska begära taxibolaget i konkurs. Förhoppningsvis är de också medlemmar i en a-kassa. Facklig anslutning är en sak, men a-kassan bör man absolut tillhöra.

Transportörsföreningen i Sverigetaxi har efterlyst flera förändringar från Cabonlines sida.

Bland annat att den fasta anslutningsavgiften sänks. I dag kan åkare få nedsatt avgift i två månader, men pengarna ska betalas tillbaka senare. Enligt uppgift måste åkarna samtidigt skriva på nya transportörsavtal – med längre bindningstid och personlig borgen.

Ren utpressning, säger en besviken åkare.

LO-kongressen delas i två delar

Facket. Coronapandemin tvingar LO att dela sin planerade kongress i två. Den 15 juni hålls en digital första omgång. Ombuden väljer då en ny ledning. Inskickade motioner kommer att behandlas när kongressen samlas på nytt våren 2021.

LO föreslår också att förbunden får en ny chans att skicka in motioner.

– Under rådande omständigheter kan vi så klart inte genomföra en vanlig kongress, säger Mats Sundberg, kongressansvarig i LO. *JL*

Speditörer vägrar lossa hos ståljätte

Åkeri. Flera speditörer nekar att köra gods till Outokumpu i Avesta där förarna påtvingas en hälsokontroll av verket. Transport anser att det saknas lagstöd för det och kräver att testerna stoppas.

Sedan den 28 februari kräver Outokumpu att chaufförer svarar på frågor och gör ett laseravläst febertest hos väktaren på verket. Nekar föraren febertest så får gods inte lämnas. Motivet är att hålla coronaviruset utanför arbetsplatsen. *JA*

FOTO: LENA BLOMQUIST



Surrande eltaxi i rekonstruktion

Taxi. Bzzt, bolaget som kör små mopedtaxi, har ansökt om så kallad företagsrekonstruktion. På grund av ekonomiska problem. Bzzt får tre månader på sig att komma på fötter.

Redan sommaren 2019 blev förarnas löner försenade, i väntan på att ägarna sköt till nytt kapital. Med pandemin blev situationen ohållbar, uppger företagets vd Sven Wolf. *JL*

4 057

mil körde en svenskregistrerad tung lastbil i genomsnitt under förra året.

Källa: SCB



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Tommy Wreeth valdes till ordförande på Transports kongress i maj 2017. Corona är och kommer att vara hans största utmaning, konstaterar han.

Transportbas besviken på sammanhållningen i LO

Facket. – I åratal har välfärden slimmats och slimmats. Corona-krisen blottlägger baksidan av råkapitalismen. Letar man ljusglimtar är det förstås att Transport växer, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Text **Jan Lindkvist**

Under de senaste veckorna har Tommy Wreeth suttit i oräkneliga möten och förhandlingar. Om krisen, kortidsjobben, avtalsrörelsen…

Vad oroar mest?

– Att så mycket av samhället stängs ner. Ju längre det håller på, desto svårare blir det att få fart på ekonomin igen. Vi kommer helt klart att få en långvarig nedgång och många konkurser bland våra företag.

– Våra medlemsgrupper kommer att påverkas väldigt olika, men det är viktigt att komma ihåg att nästan alla är samhällsbärande. Samhället stannar inte utan restauranger. Men utan exempelvis chaufförer och renhållare lamslås hela Sverige.

När corona i mars utvecklades till en fullskalig pandemi hade LO-förbunden dragit i gång den stora avtalsrörelsen. Efter trevande försök att köra digitala överläggningar enades parterna om att pausa förhandlingarna och förlänga – prolongera – de gällande uppgörelserna.

I höst då avtalsrörelsen startar om ställs facket inför ett antal problem. Både fack och arbetsgivare skulle gärna se att de olika kollektivavtalen ”harmoniseras” mer, så att inte löptiderna blir så olika som i dag. I Transport är det sju månader mellan först och sist tecknade avtal.

– Ett dilemma i så fall är hur den retroaktiva betalningen ska beräknas, säger Tommy Wreeth. Yrkesgrupper som nu får vänta i över ett halvår på lönehöjningen måste få kompensation.

– Från arbetsgivarhåll har man i och för sig uttryckt att det blir enkelt, eftersom arbetstagarna den här gången inte ska ha några löneökningar alls. Retroaktiv betalning på noll kronor blir ju noll. Jag behöver kanske inte säga att jag har en annan uppfattning.

Regeringens beslut om korttidsjobb gav krisande företag möjlighet att permittera arbetstagare på deltid. Det är en lösning som i efterhand skapat het debatt i LO.

TOMMY WREETH ÄR frustrerad. När LO-förbunden gick med på uppgörelsen var utgångspunkten att korttidspermitteringarna *inte* skulle kunna kombinerats med varsel om uppsägningar. Samma personer som sparkas ut, ska inte under uppsägningstiden avlönas av staten.

– Jag uppfattade att vi var överens om det synsättet i LO. I Transport har vi reglerat det i avtalen vid tecknade med arbetsgivarna. I dag har förbund efter förbund backat. Jag är besviken över att vi är så dåliga på att hålla ihop i LO-familjen.

I likhet med många andra aktörer på arbetsmarknaden vill Tommy Wreeth i stället se en annan åtgärd från de styrande politikerna:

– Tillåt heltidspermittering. Vi har branscher som flyg och taxi där det redan nu är extremt tufft.

När avtalsförhandlingarna nu skjutits på framtiden anser Tommy Wreeth att parterna borde göra samma med de omtvistade förhandlingarna om förändringar i lagen om anställningsskydd (las).

– Las påverkar hela avtalsrörelsen. Om man nu anser att löntagarna ska acceptera eftergifter i form av uppskjutna löneökningar, så vore det klädsamt att inte fullfölja utredningsarbetet. Utredningen borde fimpas här och nu. Låt las bli en fråga i nästa val, så får partierna vart och ett bekänna färg.

I början av april hade omkring 1 200 personer sökt inträde i Transport, mer än dubbelt så många som normalt.

– Det är positivt att folk inser att man behöver tryggheten. Nu är det viktigt för oss att ta hand om de nya medlemmarna. Att kontakta dem, få in dem på utbildning, uppmana dem att gå på fackliga möten.

– Mitt i eländet har vi fått en unik möjlighet att skapa större facklig medvetenhet, särskilt bland de yngre.

Många fackligt engagerade hoppas på ett samhälle mindre präglat av individualism. Vad tänker du?

– Jag hoppas innerligt att det blir så. Att folk får sig en tankeställare även på lång sikt. Fast jag måste erkänna att oron finns där. Människor har en tendens att glömma fort.

➜ Läs mer på transportarbetaren.se, sök på råkapitalismen för en längre intervju.

Smittade skulle åka vanliga bilar

Färdtjänst. Skånetrafiken backade. Specialfordon, med utrustade och utbildade förare, ska ta hand om körningen av coronasmittade. Transports skyddsstopp skyndade på beslutet.

Text **Lena Blomquist**

– Bra att de har lyssnat och förstår allvaret. Det måste gälla för alla yrken att inte ta lätt på risken att smittas av corona, sa Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud på Transport i Malmö, efter en hektisk fredag i början av april.

Runt om i regioner och kommuner hanteras transporter av coronasmittade på olika sätt. Transportarbetaren har under den senaste månaden rapporterat på webben om smitthotet mot chaufförerna. Liksom om dåliga och goda lösningar. Kaos har rått i vissa regioner.

I SKÅNE UPPHANDLAR Skånetrafiken färdtjänst- och sjukresor. Trafiken sköts av ett antal olika taxiföretag. De fick instruktionen att köra coronasmittade i de vanliga bilarna. Informationen från Skånetrafiken var att smittade resenärer skulle sitta i baksätet och uppmanas att nysa eller hosta i en engångsnäsduk eller i armvecket. Både chaufförer, åkare och facket reagerade och protesterade. Regionala skyddsombudet Anders Palmqvist beslutade om skyddsstopp på två taxiåkerier.

Och när den hektiska dagen började gå över i helg kom beskedet från Skånetrafiken. Inga smittade ska åka i de vanliga bilarna. Affärschefen Catharina Molin hade fått bråttom efter beskedet om skyddsstopp.

– Vi styrde omedelbart om de bokningarna till ett annat bolag, berättar hon.

Nämligen det taxibolag som samma eftermiddag tog över transporter av coronasmittade i Skåne. Även de som vården misstänker bär på smittan ska åka i specialfordonen. Fyra sådana fordon är strategiskt utplacerade i Skåne. Catharina Molin beskriver transporterna:

– Det är stora fordon där förare och passagerare är avskilda från varandra av en plastvägg. Bilarna rengörs mellan varje körning. Både passagerare och förare ska ha handskar och munskydd. Och chaufförerna är frivilliga. De är unga och friska och har fått relevant utbildning i dag. Vi hade planerat för detta … men fick i gång det lite snabbare nu.

Hur kommer det sig då att Skånetrafiken gick ut med information om att coronasjuka ska åka i vanliga färdtjänstbilar så sent som dagen innan?

– Vi har följt de rekommendationer som vi har fått. Men efter hand förstått att det finns en oro som gör att vi vill vidta fler säkerhetsåtgärder än vi egentligen behöver.

På Transports Malmöavdelning var Anders Palmqvist inte helt nöjd med beskeden från Skånetrafiken:

– Vad jag har förstått sa har ett behörigt skyddsombud inte varit med i riskbedömningen av de nya rutinerna. Det finns en arbetsmiljölagstiftning som ska följas.

Fakta: Stopp av farligt arbete

En 6:6a-anmälan gör skyddsombud till Arbetsmiljöverket, som då prövar om arbetet är farligt. Myndigheten avgör sedan ifall arbetsgivaren ska få ett föreläggande om vad som måste göras, eller om arbetet ska stoppas.

35 000 personer får vänta

Lastbilar. Årets upplaga av lastbilsmässan Elmia skjuts fram till 2-5 juni 2021. Coronaviruset stoppar Nordens största lastbilsmässa, som var inplanerad till augusti i år på mässområdet i Jönköping.

Senast lockade mässan 35 000 besökare och 409 utställare. Där samlades branschdiskussioner, transportpolitik, innovationer och fordonsnyheter – samt snygglackade och välputsade lastbilar.

Tidningen Trailer planerar i stället att genomföra sin truckingfestival utomhus på Mantorp redan i sommar. *LB*



5 tycker till

Törs du planera din semester i sommar?



Jan-Ove Bernhardsson, lastbilschaufför, Göteborg:
– Ja, jag fick min semester beviljad precis lagom till att jag blev korttidspermitterad. Jag jobbar 50 procent nu. Man blir ju lite begränsad, men jag tänker njuta av god musik och vacker natur här hemma.



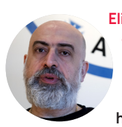
Marie-Louise Rindå, flygtekniker och huvudskyddsombud, Tobo:
– Ja, men om det blir som jag vill är inte säkert. Så blir det nog inte. Vill gärna återuppta min avbrutna semester i Dominikanska republiken eller åka ut i Europa. Vi fick åka hem efter halva tiden, sen stängde de ner allt. Nu är jag permitterad.



Peter Bengtsson, tidningsbud, förhandlings- och huvudskyddsombud, Tomelilla:
– Den är redan fastställd. Vi fick lämna in önskemål redan i februari, annars skulle företaget lägga ut semestern. Det blir veckor i juli och augusti. Boka stuga eller resa i väg finns inte på kartan, men jag bor vackert på Österlen.



Ingela Johansson, före detta väktare som söker nytt jobb, Örebro:
– Jag brukar inte planera att åka utomlands eller så på sommaren. Då är det så fint hemma. Vad jag skulle vilja göra törs jag inte, åka till vänner och mina gudbarn i Linköping. Min väninna tillhör en jätteriskgrupp, tyvärr.



Elias Jobran, lastare och klubbordförande, Märsta:
– Jag brukar inte ta sommarsemester, har inga problem att arbeta då eftersom jag jobbar utomhus. Vår, höst och vinter försvinner jag hellre i väg. Nu är jag korttidspermitterad och har inga planer alls på semester.



Arlanda är en spökstad. Över 700 flygplatskontrollanter har antingen permitterats eller varslats om uppsägning.

Hundratals drabbas när Avarn drar ner på Arlanda

Bevakning. 132 flygplatskontrollanter har varslats om uppsägning på Arlanda. Övriga cirka 600 kontrollanter korttidspermitteras. Det betyder att de arbetar 40 procent och får en del av sin lön från statskassan, under rådande coronakris.

Text och foto **Justina Öster**

Stämningen var dyster när personalen tog emot beskedet om permitteringar och varslade uppsägningar på grund av arbetsbrist, berättar Arlandaklubbens ordförande Filip Rydolw.

– Det var jättejobbigt, särskilt för dem som blev varslade. Oron är påtaglig.

Men det finns något positivt, många har fått nya arbeten. Det har ändå löst sig hyggligt, säger han.

DE VARSLADES NYA jobb finns främst inom bevakning, som behöver behovsanställda.

– Medan allt står stilla här på Arlanda skriker ju säkerhetsbranschen på andra håll efter personal.

Alla som blev varslade blev också erbjudna att få behovsanställning, för att kunna komma tillbaka när flygtrafiken startar igen, förklarar Filip Rydolw.

Han beskriver Arlanda som en spökstad.

– Nästan ingen flyger ju längre. Det är bara den stora incheckningen i terminal fem som är öppen.

Förhandlingarna mellan bevakningsbolaget Avarn och Transport inleddes i mitten av mars och pågick fram till månadsskiftet. Åtgärderna inleddes i mitten av april.

De flygplatskontrollanter som korttidspermitterats, alltså arbetsbefriats på 60 procent och ska arbeta 40 procent, kommer att få 92,5 procent av sin ordinarie utgående lön.

Tillägg som ob-ersättning och skifttillägg räknas alltså in.

UPPGÖRELSEN MOTSVARAR DEN som lastarnas Transportklubb på Arlanda förhandlade sig till med arbetsgivaren SAS Ground handling.

Hur länge covid-19-epedemin kommer att fortgå vet ingen, konstaterar Filip Rydolw. Någon tidsgräns finns heller inte, när detta skrivs, för hur länge permitteringarna kommer att gälla.

– Vi för ständiga samtal med arbetsgivaren. Och Avarn samtalar med kunden, det statliga bolaget Swedavia som gett företaget uppdraget, säger han.

FILIP RYDOLW SJÄLV och huvudskyddsombudet Sabina Svensson jobbar vidare, på facklig tid, fram till månadsskiftet. De har fullt upp med medlemmar som undrar om a-kassa, vad permitteringarna innebär och så vidare.

– När flyget väl kommer i gång igen hoppas vi att alla, eller i alla fall så många som möjligt, ska få jobbet tillbaka.

Hur går det med den fackliga verksamheten när tiderna är så osäkra?

– Vi behöver verkligen vara här just nu. Det är nu människor behöver facket och fler går också med. Ju fler medlemmar, desto bättre förhandlingsläge. Jag har inga planer på att röra mig vidare, säger Filip Rydolw.



”När flyget väl kommer i gång igen hoppas vi att alla, eller i alla fall så många som möjligt, ska få jobbet tillbaka.”

Filip Rydolw
Arlandaklubbens ordförande

Tre truckolyckor – varje dag

Terminal. Varje dag inträffar minst tre truckolyckor. Som truckförare tillhör Johnny Lans en av de mest olycksdrabbade yrkesgrupperna.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: JUSTINA ÖSTER

”Anmäl alltid tillbud. Då kan riskerna minskas och därmed olyckorna”, säger Johnny Lans.

Johnny Lans är truckförare på DHL Freight i Jönköping. Han tror det är stor skillnad mellan olika terminaler när det gäller regelefterlevnad.

– Här är de hårda med det. Är folk utan truckkort får de inte köra, säger han.

– En viktigare anledning till att olyckorna ökat är att jobbet blivit mer stressigt.

Hårda krav effektivitet uppifrån gör att också att riskerna ökar, framhåller Johnny Lans:

– Det är svårt för arbetsgivaren att förutse hur mycket gods som kommer. Beräkningarna kan göras på hur det varit dagen innan. Smäller det sedan till med jobb är det självklart större risker om den som kör bara har haft truckkort ett par dagar.

JOHNNY LANS ARBETSPLATS omvandlades för några år sedan till hub, ett godsnav, där leveranser lastas om. Ofta måste det göras på kort tid: 2,5 timmar för att flytta gods på 600 pallplatser är inte ovanligt.

– Då krävs 15–16 personer som stressar. Allt handlar om pengar.

UTBILDNINGEN TYCKER JOHNNY Lans fungerar på den egna arbetsplatsen. Tidigare sköttes den internt, nu tar DHL in utbildare utifrån. Han ser det också som en bra utveckling om rapporteringen av olyckor och tillbud ökar, vilket skett på DHL Freight.

Ledningen uppmanar de anställda att fylla i rapporter om avvikelser och olyckor.

– Ju fler tillbud som anmäls desto färre olyckor blir det. Det är oerhört viktigt att det kommer ut på alla arbetsplatser, säger Johnny Lans, som sitter i Transportklubbens styrelse.

… och de har ökat kraftigt

Terminal. De senaste åren har olyckorna med truckar inblandade ökat kraftigt. För lite utbildning och dålig regelefterlevnad är förklaringar, enligt Transports arbetsmiljösamordnare Gustaf Järsberg.

Text **Lilly Hallberg**

Förra året skedde 1 163 olyckor där truckar var inblandade. Det visar siffror från Arbetsmiljöverkets databas, som tidningen Transportnytt gått igenom. Jämfört med 2014 innebär det en ökning med 26 procent.

Gustaf Järsberg är central arbetsmiljösamordnare på Transport. Han är inte förvånad över utvecklingen, trots en rad regler och föreskrifter som ska göra truckarbetet säkrare. I teorin.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Reglerna borde följas bättre på arbetsplatserna, anser Gustaf Järsberg.

– Det handlar om efterlevnad. Följer arbetsgivaren inte reglerna hjälper det inte att arbetsplatsen har allt – rutiner, föreskrifter, skydd… Det hjälper inte om arbetsgivaren köper in stålhätteskor om man inte säkerställer att truckförarna använder dem, säger han.

Det senare har Gustaf Järsberg diskuterat med arbetsgivare, som sagt att de inte kan säga till de anställda att ta på sig stålhätteskor.

– Vi säger jo, det måste du. Annars bryter arbetsgivaren mot sitt eget regelverk. Arbetstagare måste använda skyddsutrustning, det är nästan den enda skyldighet man har. Vägrar man, kan det i förlängningen leda till att den som vägrar använda skyddsutrustningen kan förlora sin tjänst.

ENLIGT ARBETSMILJÖVERKET är truckförare den mest skadedrabbade av alla stora yrkesgrupper, med flest anmälningar per 1 000 sysselsatta män.

I nära en tredjedel av olyckorna är det truckförare som skadats. Men också lagerassistenter, lastbilschaufförer och säljare i butiker drabbas. Ofta allvarligt – de gångna fyra åren har det skett fyra dödsolyckor med truckar inblandade.

Enligt Arbetsmiljöverket kan en förklaring till olyckorna vara att företagen ofta saknar det systematiska och förebyggande arbetet kring säkerhet.

Transports Gustaf Järsberg tar också upp brister i utbildningen av nya truckförare som en anledning till det ökade antalet olyckor.

– Ofta handlar det om unga arbetstagare, som kanske inte fått så mycket utbildning eller att utbildningen varit dålig. Vi har till och med ärenden där utbildaren skrivit ut intyg till folk som varit borta på semester.



FOTO: MARCIAL GUILLÉN / EPA / TT

Skylt på motorvägen I-30 i spanska Murcia. Reportern Carl von Scheele har gått igenom europeiska medier och samlat vittnesmål om lastbilschaufförernas tuffa situation under coronakrisen.

”Vi behandlas som skit”

Åkeri. Lastbilsförare hyllas ibland som hjältar i coronakrisen. Men vanligare är att de bemöts som pestsmittade när de levererar sina varor till kunderna.

Text **Carl von Scheele**

Den turkiske chauffören Malik Yilmaz blev arresterad. Han hade i ett videoinlägg på Facebook vittnat om sina omöjliga val vid ratten.

– Jag blir beordrad till självkarantän i mitt hem, men hur ska jag kunna det? Jag är en arbetare, en lastbilschaufför. Om jag inte arbetar får jag inget bröd på bordet, kan inte betala räkningarna för hyra, elektricitet eller vatten, sa han.

Mannen anklagades för att ha spridit hatisk och missledande information. I sitt inlägg anklagade han myndigheterna för att uppträda som idioter. I stället för att sätta in stöd till vanligt folk så att de har råd att vidta försiktighetsåtgärder. Han släpptes efter några dagar.

SITUATIONEN FÖR MÅNGA lastbilschaufförer i Europa är svår under coronakrisen, särskilt för dem som kör internationella transporter.

Europeiska Transportfacket kommer med skarp kritik mot både branschen och politikerna: Förare sitter fast över hela Europa, utan tillgång till hygienutrymmen. Deras arbetsgivare ignorerar sina skyldigheter att skydda förarnas hälsa och trygghet. Chaufförer skickas hem, hopträngda i trånga minibussar. Samtidigt lämnas förare från tredje land på vägarna i Europa och tvingas klara sig själva.

I FRANKRIKE UPPMANAR facken landets chaufförer att utnyttja sin lagliga rätt till arbetsvägran, om de inte får möjlighet att skydda sig mot coronaviruset. Liksom i övriga Europa är många vägkrogar stängda. Där och på bensinstationer möts förarna av låsta toaletter. Hos många kunder släpps förarna inte heller in i byggnaderna vid lastning och lossning.

– Vi behandlas som skit. Det är ett helvete. I går tvingades jag uträtta mina behov i förarhytten, vittnar en chaufför för den franska dagstidningen Libération.

SITUATIONEN ÄR ÄNNU värre i Spanien. I den franska webbtidningen Presse Centre berättar en portugisisk chaufför om svårigheterna att nå hemlandet. Tidningen möter honom på motorvägen A10 i östra Frankrike:

– Det är bara här det är öppet mellan Spanien och Belgien! Och Spanien är ännu värre, allt är stängt. Fram till Portugal, inget kaffe, inga toaletter. Inget alls, berättar föraren Jean Marquès.

STORBRITANNIEN ÄR ETT av de länder som använder sig av de uppmjukade kör- och vilotidsreglerna. Men trots att förarna arbetar mer där, möts de av kalla handen när de vill sköta sin hygien. Till och med deras arbetsgivare har protesterat offentligt mot att de anställda behandlas som andra klassens medborgare ute hos kunderna.

– Jag frågade om jag måste sitta i förarnas väntrum omgiven av kollegor som hostar och harklar sig. Jag fick veta att jag inte kan sitta kvar i förarhytten på grund av hälso- och säkerhetsskäl, berättar en anonym distributionschaufför på sociala medier.

VITTNESMÅL OM STÄNGDA toaletter, ohälsosamma väntrum och långa körtider kommer även från Tyskland. Men där tar föraren Sven Fritzsche också upp oron för korttidsarbete och lägre lön. Åkerier förlorar körningar av sådant som inte är livsnödvändigt. Chaufförer har gått ner i arbetstid och får 80 procent av lönen.

– Under mina 26 år som yrkesförare har jag inte ens behövt tänka på korttidsreglerna. Nu dominerar det ämnet. Stämningen är mycket spänd bland de anställda, säger han på fackförbundet Verdis hemsida.

FLERA CHAUFFÖRER PÅ internationella rutter har själva drabbats av coronasmittan. En förare hade 40 graders feber vid en gränskontroll mot Slovenien och vände tillbaka in i Italien. Han blev nyhetsstoff när han försvann spårlöst, rapporterade La Repubblica.

Den portugisiska tidningen Correio de Manhã berättar om en hemvändande förare från Italien. Halvvägs till Lissabon stannade han när han kände sig febrig och hade hosta. Av myndigheterna beordrades han att stanna i bilen till dess en ambulans hämtade honom efter tolv timmars väntan.

Pandemi – mer att göra för tidningsbud



”Vi följer riktlinjerna som alla andra”, säger tidningsbudet Peter Österling. ”Men jag går ju i in hissarna och tar i handtagen.”

Tidningsbud. Mediehusen drabbas av coronakrisen när lönsamheten redan är historiskt låg. Ändå kommer tidningarna ut till sina läsare. För buden har pandemin än så länge mest betytt mer att göra.

Text och foto **Lena Blomquist**

Enormt mycket mer paket de senaste veckorna, konstaterar Peter Österling, som bär ut tidningar i Solna. Annars har coronaviruset för honom handlat om skarpare hygienrutiner, större avstånd till människor och oro för att bli smittad. Som för de flesta.

– Vi har ju varit självisolerade sedan länge. Den här gången är det till vår fördel, säger Daniel Hilmér, tidningsbud i Trollhättan.

HAN ÄR FACKLIGT aktiv och har ett antal uppdrag i Transport. På arbetsplatsen är han förhandlingsombud och huvudskyddsombud. Han berättar att coronakrisen har påverkat jobbet på VTD till viss del:

– Paketen har ökat, framför allt apoteksvarorna. Vi ska inte vara fler än fem inne på en filial och vi har fått ut våtservetter för att torka bilarna när passet är slut.

Tommi Nilsson, klubbordförande på Premo, bekräftar bilden från sin Stockholmshorisont: Paketmängden ökar och tidningsbuden håller mer avstånd.

Distributörer kan förstås ändå smittas. I Laholm har prenumeranter tillfälligt blivit utan tidning på grund av att många bud varit sjuka. Coronasmittade, enligt den egna tidningens webb.

TIDNINGSHUSEN, SOM ÄGER de olika distributionsföretagen har drabbats hårt. I en kristid då läsare efterfrågar mer och mer journalistik rasar annonsintäkterna. Regeringen har lovat ett extra distributionsstöd på 150 miljoner kronor. Det motsvarar en månads tapp i annonspengar. Annonserna är annars den näst största inkomsten för prenumererad press, den största för gratistidningar.

Utgångsläget för dagstidningarna var också uselt. 2018 utsågs till det sämsta året någonsin av Myndigheten för press, radio och tv. Och 2019 ser ut att ha blivit ännu sämre när det gäller lönsamheten. Branschorganisationen Tidningsutgivarna (TU) frågade de 13 största tidningshusen om läget just när coronapandemin tagit fart.

– De räknar med att tappa mellan 30 och 50 procent av intäkterna i april. Och tappet ser ut att fortsätta, säger Tobias Lindberg, chefsanalytiker på TU.

Han ser ändå några ljuspunkter i krisläget: Intresset för tidningsläsning ökar och fler tecknar prenumerationer. Inte enbart digitala.

När det handlar om paket förutspår chefen för Point logistik, distributionsföretag i Småland, Västergötland och Skåne, att coronakrisen ska driva på en utveckling som redan är i gång. Så här tänker Johan Lundin:

– Dagstidningarnas pappersupplagor fortsätter att sjunka – men e-handeln växer. Nu ser vi att den processen skyndas på. Och vi bygger en struktur som ska möta det.

”De räknar med att tappa mellan 30 och 50 procent av intäkterna i april, och tappet ser ut att fortsätta”

Tobias Lindberg, chefsanalytiker på TU



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

MATHIAS ROOS

... lastbilschaufför, som ställer upp för Coronahjälpen Örebro genom att prata i telefon.

Hur fungerar samtalen?

– Bra, växeln hos Coronahjälpen i Örebro kopplar till min handsfree. Kan jag inte svara går samtalet vidare till någon annan som hjälper till med sociala kontakter. Det är alla slags människor som ringer, i alla åldrar. Många lever helt olikt mig. En del berättar om kyrkan, andra om att sitta hemma och spela hela dagarna.

Är de som ringer oroliga för sjukdomen?

– Det märks en oro, men vi pratar ofta om vardagliga saker. Hur dagen är, hur den som ringer mår. Om mat, politik eller planer för helgen. Jag har också rätt mycket att berätta om. Det händer alltid något längs vägen och jag är i olika städer. Jag tycker att det fungerar bra. Jag kör ju inte längre sträckor utan lastar och lossar samma dag.

Varför erbjöd du hjälp med just social kontakt?

– Det betydde mycket för mig själv när jag var yngre. Min mamma gick in i väggen och efter det hade jag behov av att tala med någon. Att jag hade det gjorde mig starkare. Nu tänkte jag att andra också kanske behöver det.

Finns det saker du inte talar om?

–Nej. Jag lyssnar på alla, oavsett. Alla har sina problem. Och de kan känna sig trygga med att det inte kommer ut.

LILLY HALLBERG

Fotnot: Coronahjälpen Örebro är en privat grupp, som nås på Facebook och genom växelnumret 019-20 71 71.

Förslag om skyddsombud stoppas

Arbetsmiljö. Regeringens förslag om att ge regionala skyddsombud tillträdesrätt till fler arbetsplatser stoppas i riksdagens arbetsmarknadsutskott. Regeringen hade hoppats på stöd från samarbetspartierna Liberalerna och Centerpartiet.
Så blev inte fallet. I stället la de egna förslag om att utreda hela systemet med skyddsombud.

Flera partier är kritiska till att facket har rätt att utse skyddsombud.

I en så kallad följdmotion skriver Sverigedemokraterna: ”Arbetsmiljöarbetet på lokal nivå kan inte längre tillåtas ligga i händerna på politiserade och exkluderande fackförbund.”

JA



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Norviks hamn påverkas också av coronaviruset.

Invigning flyttas för jättehamnen

Hamnarbetare. Invigningen skjuts upp på obestämd tid. Containerhamnen kan eventuellt öppna i maj. Men när det gäller roro-hamnen gäller fortfarande planen att öppna i september.

Starten för nya Norviks hamn i Nynäshamn påverkas av coronaviruset. På bilden har två rejäla ramper till roro-terminalen just anlänt.

Ytterligare en coronaeffekt: Mark- och miljööverdomstolen flyttar fram domen om ifall Stockholms Hamnar måste ta mer ansvar för effekterna av landtransporterna till och från godshamnen.

LB

Få rån mot värdetransporter

Bevakning. Värdetransportrånens tid är förbi. I början på 2000-talet begicks uppåt 60 rån på ett år. Siffran för förra året är 3. En förklaring är att säkerheten kring pengarna har ökat. En annan är förmodligen att mängden kontanter i samhället har minskat radikalt.

LB

Thord får livränta efte r mobbningen



Efter trakasserierna och uppgörelsen med sin forna arbetsgivare har Thord Backman inte varit i skick att söka eller börja på ett nytt jobb. Nu har han beviljats livränta.

Miljöarbetare. Chefens trakasserier skadade Thord Backman för livet. Mobbningen orsakade en arbetsskada, konstaterar Försäkringskassan. Efter mer än fem år får han nu livränta som täcker upp för hans ekonomiska förlust.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Jag mådde skit. Men beslutet från Försäkringskassan är som att vinna på lotto ... Tre gånger samma dag, säger Thord Backman.

En januaridag 2015 berättade han sin historia för Transportarbetaren. Vi möttes i ett snöigt Norrbotten, i hans villa i Alvik, en by utanför Luleå. Med mycket papper och två före detta kollegor till hjälp beskrev han hur det gick till när han fick sparken efter 36 år i sopbilen. Och att avskedet till slut kostade Luleås kommunala renhållningsbolag 370 000 kronor. Plus sociala avgifter och advokatarvode.

Som skyddsombud hade Thord Backman påtalat missförhållanden både när det gäller den fysiska och den psykiska arbetsmiljön. Efter flera års trakasserier av vd:n, som kunde skrika ut sina anklagelser bland personalen i lunchrummet, blev Thord Backman avskedad. Transport protesterade, men den centrala förhandlingen dröjde. Med hjälp av en advokat fick han en uppgörelse som gav närmare 400 000 kronor.

I april 2020 är det telefonen som gäller. Thord Backman har hunnit fylla 61 och han berättar gärna fortsättningen på sin historia. Ömsom glad över det senaste beskedet – ömsom ledsen över den tunga vägen dit.

EFTER TRAKASSERIERNA och uppgörelsen med sin forna arbetsgivare har Thord Backman inte varit i skick att söka eller börja på ett nytt jobb. För att få sin försörjning har han träffat läkare, psykologer, fysioterapeuter, försäkringskassehandläggare, arbetsförmedlare ... Det värsta var nog när förtroendeläkaren från Försäkringskassan föreslog honom att ”öppna ett hönseri” för då kunde han styra sina arbetstider själv.

Han sökte upp Anita Wallstedt, en av grundarna av Organisationen mot mobbning. Den kontakten har hållit honom uppe, och hon har fört hans talan.

Efter hennes insatser beviljades Thord Backman sjukersättning (tidigare förtidspension) för några år sedan. Hon fortsatte sedan kampen för hans upprättelse, och den 25 februari meddelade Försäkringskassan sitt beslut:

”Försäkringskassan godkänner dina psykiska besvär i form av depression som en arbetsskada ...”

Efter en precisering av livräntan, det vill säga hur mycket pengar han får för de år som har gått och hur mycket han får per månad framöver, fortsätter beslutet:

”... det som har orsakat din sjukdom är att du blivit utsatt för långvarig mobbning, kränkande särbehandling, social utstötning och trakasserier av din arbetsgivare. Det har fortgått i över tio år.”

– Ett unikt beslut och jag är urlycklig, säger Anita Wallstedt om Försäkringskassans besked.

NÄSTA STEG ÄR att söka pengar från Afa försäkringar, som försäkrar alla som jobbar hos en arbetsgivare med kollektivtal. I och med Försäkringskassans klassning som arbetsskada kan det bli pengar för utlägg och ersättning för inkomstförluster.

– Anita hade gjort en likvärdig resa själv, berättar Thord Backman. Men då stod hon helt ensam, hon hade ingen Anita som kunde hjälpa till.

Ett av alla hennes tips till Thord Backman var att söka upp Arbets- och miljömedicinskt centrum i Umeå. Där utreddes han under två hela dagar, och utlåtandet lade grund för processen hos Försäkringskassan. En annan viktig del var intyget från en läkare inom psykiatrin i hemstaden.

– Utan Anita hade jag varit rökt. Hon hade koll på allting och skrev till olika myndigheter när handlingar kom bort.

Livräntan ger honom till att börja med flera hundra tusen retroaktivt. Men från de pengarna ska allt han fått från Försäkringskassan och a-kassan räknas av, och skatt ska betalas in. Thord Backman får också från och med nu en inkomst som baseras på vad han skulle ha tjänat om han hade fortsatt på jobbet och fått den gällande lönen.

– Människor utsätts för brottsliga handlingar när de mobbas på jobbet, säger Anita Wallstedt. Jag har pratat med över 800 drabbade sedan vi startade organisationen för elva år sedan. Bara fåtal kan komma tillbaka till arbetslivet.w

Mobbad? Gör så här



FOTO: LUCAS LUNDBERG

Anita Wallstedt på Organisationen mot mobbning har många utförliga och detaljerade tips till den som råkar ut för kränkande särbehandling på jobbet. På organisationens hemsida finns det listor på alla dokument som behövs för att Försäkringskassan ska kunna bedöma om trakasserierna har orsakat en arbetsskada.

Anita Wallstedts tio viktiga punkter att börja med om du ska driva frågan:

1. **Dokumentera allt som händer på arbetsplatsen. Anteckna datum och vilka arbetskamrater som kan ha varit vittne till trakasserier och påhopp, förtal och lögner. Be vittnena att föra anteckningar.**
2. **Kontakta facket och begär att ditt skyddsombud larmar Arbetsmiljöverket.**
3. **Prata direkt med högsta chefen.**
4. **Var inte ensam när du träffar cheferna. Spela in alla möten.**
5. **Skriv en arbetsskadeanmälan. Blankett finns hos Försäkringskassan eller facket.**
6. **Ta kontakt med din läkare angående din ohälsa och orsakerna till den. Tala med psykolog eller kurator. Be läkare och psykologer om intyg som dokumenterar allt som styrker din arbetsskada.**
7. **Om facket inte stöttar dig ska du kontakta en jurist. Ditt ombud ska söka rättshjälp för dig.**
8. **Begär att få ut din personalakt från personalkontoret.**
9. **Be din läkare skriva en remiss till arbets- och miljömedicin som bedömer sambandet mellan din arbetssituation och diagnos.**
10. **Se till att du, och en stödperson, får vara med på eventuella förhandlingar.**

David Ericsson

Ett andetag

Den här krönikan ska inte handla om coronan, covid-19. Den ska inte handla om att regering och riksdag inte tillsett att regionerna hållit beredskapslager. Inte heller om att samtliga myndigheter: Folkhälsomyndigheten, MSB, Socialstyrelsen, regionerna, kommunerna, riksdag och regering, inte en enda av alla instanserna har lyft ett finger för att i förväg skydda sin befolkning mot pandemier.

Jag ska heller inte i denna krönika försöka bena ut vad de hållit på med i stället medan de ansvariga fått sina, säkert ganska väl tilltagna, löner och fallskärmar. Allt detta lämnar vi bakom oss och de gamla och en del unga som avlidit på grund av vanstyret kommer ju inte tillbaka.

> ”De flesta andra yrken verkar mer eller mindre överflödiga.

NEJ DET HANDLAR om nu, för trots nedstängningen så är det ändå mycket som fungerar. Mat finns i överflöd. Tusentals artiklar med alltifrån indisk saffran till svensk mjölig potatis finns i butikerna.

Sophämtningen fungerar, sjukvården gör det mot alla odds. vägunderhåll, fastighetsservice, allmänna kommunikationer med bussar och tåg och godstransporter. Allt detta finns och fungerar och det har en sak gemensamt.

Mitt i det coronasmittade samhället där folk förskräckt smyger efter husväggarna går de varje dag till sina jobb: *arbetarna.*

Men hallå! Stopp där, arbetare finns ju inte! Har vi fått lära. Vi är ju en utdöende art i det nya tjänstesamhället. Vi är till och med så oviktiga att vi får 40 procent lägre lön i genomsnitt än tjänstemännen.

Men nu är det ändå såhär att de flesta andra yrken verkar mer eller mindre överflödiga åtminstone i ett kortare perspektiv. Arbetarna gör sitt och samhället fungerar. Egentligen borde alla kunna luta sig tillbaka och så småningom dela på arbetarnas arbeten.

DET BEHÖVS INTE mer än såhär. Allt det andra; Thailandsresorna, den nya halvmiljonsuven, det nya köket för lika mycket, trean på Södermalm för åtta miljoner, all denna konsumtion är kanske ändå inte livets mål.

Och se nu, luften är klar, det är tyst och lugnt när flyget är borta och biltrafiken minskat med 40 procent. Förmodligen räddas fler av de 8 000 som dör av luftföroreningar varje år i Sverige än vad som dör i coronan.

Många blir arbetslösa - ja. Men på något sätt klarade vi att försörja 160 000 flyktingar 2015 så massarbetslösheten bore gå att klara med en vettig fördelning.

Jag har läst att tecknet för ”kris” i kinesiskan, av alla språk, är detsamma som tecknet för ”möjlighet!” Det kan ligga något i det.



Toppen & botten

↑ Att regimen i Kina meddelar att de bara har ett fåtal nya fall av covid-19.

↓Att de med största sannolikhet återigen ljuger.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

På resa genom corona-Sverige

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

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

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

Hans Ahlberg, huvudskyddsombud SGH.



En av få resenärer kurar i ett sittbås på Arlanda.

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

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

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

Onsdag 18 Mars

Arlanda
Flyg

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

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

En servitris lutar sig över disken på en folktom servering.

– Livet är slut, säger hon.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Kanske kommer människor att ändra sina resmönster? Kanske når flygandet



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

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

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

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

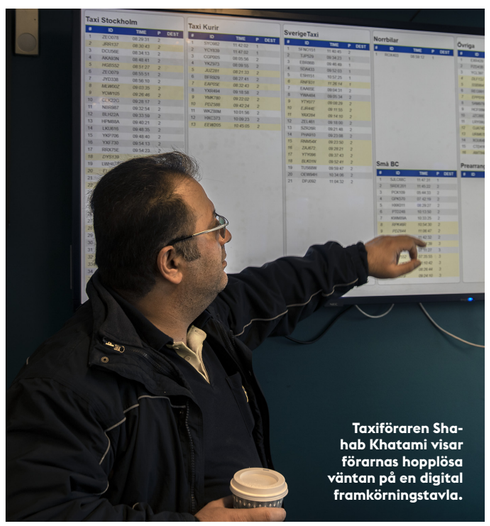
– De finns andra åtgärder, att packa lättare till exempel. Det har inte alls slagit igenom. Men vartenda gram uppe i luften omvandlas till koldioxid, Flyget är oumbärligt. Vi vill att människor ska kunna mötas, säger Hans Ahlberg.

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

Taxi

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

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



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

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

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

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

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

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

En annan förare på Remoten jobbar på Taxi Stockholm.

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

Torsdag 19 Mars

Örebro
Bensinmack

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

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

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



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

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

Färdtjänst

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

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

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

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

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

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

Facket

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

– Bensinstationerna är också påverkade. Liksom lager och terminaler.

Hur kommer facket att påverkas av corona?

Avdelningsordförande Emma Brodin säger:

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

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

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

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

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

Fredag 20 Mars

Mot Karlstad
Åkeri

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

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

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

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

En kollega hakar på:

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

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

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

Amel Smajlagic, chaufför från Tommy Nordberghs åkeri.



En försäljare tar tillfället i akt att locka hamstrande svenskar.

snabbare genom Stockholm.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vägarnas kung går tillbaka mot lastbilen.

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



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

Bensinmack

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

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

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

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



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

Facket

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

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

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

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



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

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

Remi Kopperud, insatsledare för polisstyrkan vid den norska gränskontrollen.



Svinesundsbron är normalt en hårt trafikerad gränsövergång till Norge.

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

Lördag 21 Mars

Genom Dalsland, mot Svinesund

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

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

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

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

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

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

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

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



Tomasz Tanyovski är dragbilschaufför från Polen.



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

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

Söndag 22 Mars

Till Norge

Åkeri

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

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

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

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

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

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

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

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



Omlastning från en polsk lätt lastbil till en norskregistrerad.



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



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

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

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

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

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

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

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

Måndag 23 Mars

Uddevalla, Lysekil

Facket

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

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

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

Den första är Lysekils återvinningscentral.

Miljöarbete

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

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

Den här måndagen blåser det snålt från havet.

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

Och det här med folks förnuft?

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

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

Bengt-Ove Selander, miljöarbetare på Lysekilks återvinningscentral.

Vad är det konstigaste skräp som kommit hit?

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

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

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

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

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

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

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

Något corona-tips till bilägarna?

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

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



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

Gummiverkstad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tony Blomberg, ombudsman på Transports Göteborgsavdelning.

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

Tisdag 24 Mars

Göteborg

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

Migrantarbete

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

Corona-viruset då?

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

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

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

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

Åkeri

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

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

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

Oroliga?

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

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

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

Taxi/taxitelefonister å facket

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

– Först vill vi ge Taxi Göteborg cred,



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

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

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

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

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

Karin Peterson säger:

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

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

Terminal

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

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

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

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

Taxi

VID CENTRALSTATIONEN rotar en burksamlare i papperskorgarna med bara händer.

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



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

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

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

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

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

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

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





Karin Peterson och Tony Blomberg är lokalombudsmän på Transports Göteborgsavdelning.

Onsdag 25 Mars

Göteborg

Hamn

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

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

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

Hur påverkas Transport av pandemin tror du?

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

Åkeri

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Torsdag 26 Mars

Mot Linköping, via Ödeshög

Bensinmack

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

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

Lokalombudsman Mats L Andersson på Transport i Linköping.

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

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

ARBETET PÅ MACKEN är ganska utsatt, beskriver Marie Hansson.

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

Mitt i allt dog Marie Hanssons pappa.

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

Åkeri

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

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

Facket

SISTA ANHALTEN PÅ vår resa blir Linköping.

Ringer det många medlemmar nu?

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

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

Taxi/färdtjänst

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

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

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



Mats L Andersson är lokalombudsman på Transports avdelning i Linköping.



Christian Öström är medlemsvärvare på Linköpingsavdelningen.

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

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

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

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

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

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

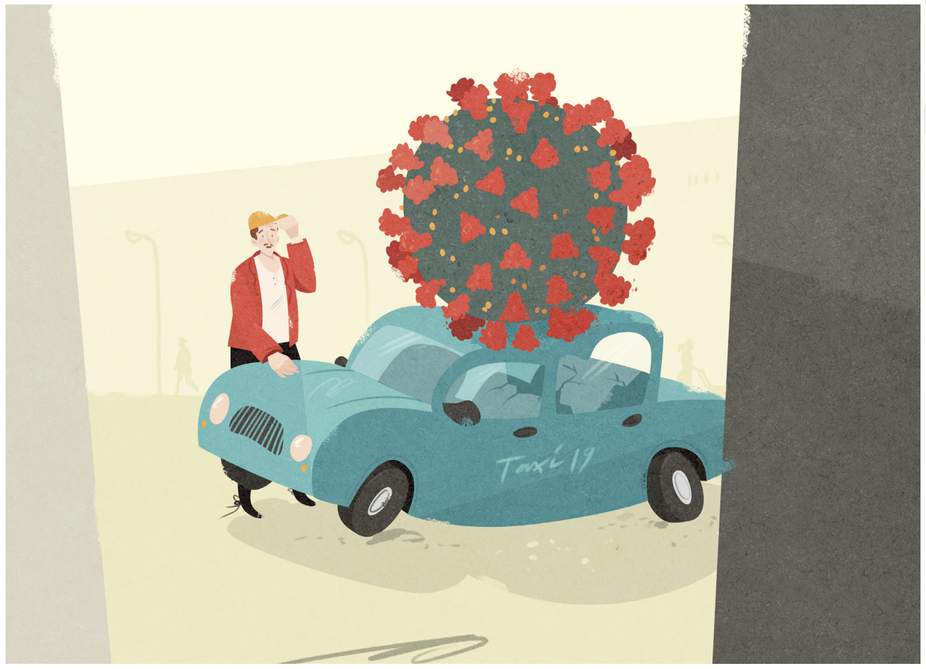
MATS L ANDERSSON tror att taxibolag som skött sig mindre bra innan kommer att slås ut. Att det blir ett stålbad som minskar överetableringen.

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

– Det är trygghet människor behöver nu, säger han.



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



7 TIPS OM DU BLIR UPPSAGD

Tiotusentals har blivit uppsagda på grund av arbetsbrist i coronapandemins spår. Trycket är hårt på Transports a-kassa. Många ringer och är oroliga, frågar om vilka regler som gäller och vilket stöd som finns. Här är hjälp på vägen för att lindra konsekvenserna.

Text **Lilly Hallberg** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Anmäl dig digitalt till Arbetsförmedlingen

Den första dagen du är arbetslös ska du anmäla dig till Arbetsförmedlingen. Det är en förutsättning för att få a-kassa. Du behöver inte gå till något kontor för att skriva in dig, anmälan kan göras digitalt och du kan sedan ansöka direkt om a-kassa.

2 Be arbetsgivaren om intyg

Arbetsgivaren som har sagt upp dig ska skriva ett arbetsgivarintyg. A-kassan behöver normalt sett intyg som visar de senaste tolv månaderna. Från och med den 13 april och resten av 2020 gäller tillfälliga regler: Varje månad du varit med i a-kassan räknas som fyra under perioden mars–december 2020. Taket i arbetslöshetsförsäkringen höjs till 33 000 kronor. Det betyder att den högsta dagpenningen blir 1 200 kronor i stället för 910 kronor.

3 Tips: Be om ett elektroniskt arbetsgivarintyg

För att smidigt få ett korrekt arbetsgivarintyg kan du be att få det elektroniskt. På tjänsten *arbetsgivarintyg.nu* kan arbetsgivaren fylla i intyget, som sedan skickas till den anställda – korrat och klart.

4 Gör ansökan till a-kassan

Logga in på a-kassans *Mina sidor* med e-legitimation. Du får hjälp i flera steg med vad som krävs, till exempel uppladdning av arbetsgivarintyg. Det går också att skicka allt med post och sedan fylla i a-kassekort på papper.

Genomströmningstiden – tid från anmälan till Arbetsförmedlingen till första utbetalningen – är för Transports a-kassa cirka sex veckor.

Från och med 23 mars har Transports a-kassa bara telefontid på förmiddagen. Det för att kunna prioritera handläggning av ärenden.

5 Ersättning från inkomstförsäkringen

Ansök om ersättning från Transports inkomstförsäkring i samband med ansökan till a-kassan. Ansökningsblankett finner du på Transports hemsida, transport.se.

Som Transportmedlem har du automatiskt rätt till fackets inkomstförsäkring. Kravet är att du varit medlem i minst ett år, alternativt i ett annat fackförbund med liknande försäkring, och inte har varit arbetslös.

Inkomstförsäkringen ger upp till 80 procent i ersättningen av hela den tidigare inkomsten, utöver ersättningen från a-kassan.

6 Ta hjälp av en coach från TSL

Trygghetsfonden TSL jobbar för högtryck just nu för att kunna hjälpa dem som förlorar jobbet.

TSL gäller för privatanställda arbetare som blir uppsagda på grund av arbetsbrist från ett företag som har kollektivavtal med ett LO-förbund, till exempel Transport.

Du som förlorar jobbet får kontakt med en coach som hjälper dig att hitta ett nytt jobb, börja studera eller kanske starta eget.

7 Rätt till försäkring vid arbetsbrist som 40-plussare?

Är du äldre än 40 år kan du ha rätt till försäkringen vid arbetsbrist, AGB.

Alla på arbetsplatser med kollektivavtal inom Transports avtalsområden omfattas av försäkringen.

Den sköts av Afa försäkring. Ersättningen betalas ut som ett engångsbelopp. Hur stort belopp beror på din ålder vid uppsägningen.

Experten



Daniel Olsson, biträdande kassaföreståndare, Transports a-kassa.

Hur är läget, hinner ni med?

– Ja, men det är mycket nu ... På måndag, den 20 april, börjar sex nya servicehandläggare hos oss. De ska bland annat svara i telefon – bara i dag hade vi 520 samtal på två timmar.

Är det risk att arbetslösa får vänta längre på pengar?

– Risken finns, men vi hoppas slippa det genom att anställda fler medarbetare. Vi hade rustat för en något högre arbetslöshet i år jämfört med 2019, på grund av konjunkturen. Men inte något sånt här, det har exploderat. Sedan coronakrisen startade har vi fått 3 000 nya medlemmar, i april räknar vi med ytterligare 1 000. I dag har vi 93 900 medlemmar.

Några råd för att det ska gå snabbare att få ersättning?

– Det bästa är om arbetsgivaren lämnar ett elektroniskt arbetsgivarintyg. Kolla annars intyget så att uppgifter, som arbetad tid, stämmer. Är det felaktigt behöver vi begära kompletteringar.

Har ni pengar till alla när a-kassan också höjs?

– Ja, även om vi får en ökad kostnad när a-kassorna ska betala in till staten för finansieringen. Men det är inget som drabbar medlemmarna. De ändrade reglerna i a-kassan är tillfälliga. De sträcker sig fram till den 3 januari nästa år. Framtiden är oviss. Nu gäller det att få ut pengarna.

”Framtiden är oviss. Nu gäller det att få ut pengarna.”

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nya tillfälliga regler för a-kassan

Foto: Annika Karlbom



Under resten av året blir det lättare att få ersättning från a-kassan. Regeringen har beslutat om ändrade regler för att fler ska få rätt till ersättning.

En medlemsmånad räknas som fyra

Varje medlemsmånad räknas som fyra månader under perioden mars–december 2020. Det betyder att du redan efter tre månaders medlemskap hos oss kan ha rätt till inkomstbaserad ersättning, upp till 80 procent av din tidigare lön.

I normala fall måste du ha varit medlem minst tolv månader.

Kravet på arbetad tid lättas upp

I normala fall måste du arbeta ungefär halvtid i ett halvår för att ha rätt till ersättning från oss. Nu räcker det om du har arbetat:

A. Minst 60 timmar per kalendermånad under sex av de senaste tolv månaderna.

B. Eller minst 40 timmar per kalendermånad och 420 timmar totalt under en sammanhängande period av sex månader.

Ersättningstaket blir högre

Mellan den 13 april 2020 och den 3 januari 2021 kan du som har jobbat heltid få:

A. Upp till 26 400 kronor per månad om du uppfyller villkoren för inkomstbaserad ersättning.

B. Upp till 11 220 kronor per månad om du uppfyller villkoren för grundersättning.

Ersättningens storlek beror bland annat på hur mycket du har jobbat, vad du har tjänat och hur länge du har varit medlem i a-kassan.

Karensdagarna slopas

Mellan den 30 mars 2020 och den 3 januari 2021 kan du få ersättning från oss redan från den första arbetslösa dagen.

I normala fall har du sex karensdagar utan ersättning innan du påbörjar en ny ersättningsperiod.

Om du har fått karensavdrag efter den 30 mars kommer vi att justera det retroaktivt så snart som möjligt.

Lättare för företagare att få ersättning

Du som driver ett eget företag kan ha verksamheten vilande under 2020 utan att det påverkar din rätt till ersättning från a-kassan i framtiden.

I normala fall måste du ha arbetat i företaget under minst fem år innan du kan få ersättning från a-kassan om ditt företag är vilande på nytt.

Däremot kan du alltid söka ersättning från oss om du lägger ner verksamheten helt.

Behöver du ett arbetsgivarintyg?

Då är din arbetsgivare skyldig att fylla i ett arbetsgivarintyg åt dig, så att du ska kunna ansöka om ersättning från a-kassan.

För att begära ett arbetsgivarintyg går du in på www.transportsakassa.se och loggar in på Mina sidor.

Under rubriken e-tjänster klickar du på Begär arbetsgivarintyg.

Fyll i arbetsgivarens mejladress så får han eller hon ett mejl med en begäran från oss.

När din arbetsgivare har fyllt i alla uppgifter om din anställning får du ett mejl och/eller sms om att godkänna intyget i Mina sidor hos din a-kassa.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Transports a-kassa www.transportsakassa.se

”Vi vill ta ett ansvar för kunskapsutvecklingen”

Helena Jahncke är ny chef för forskningsavdelningen på Afa Försäkring, bolaget som finansieras genom dina kollektivavtal.

Text **JOHN ANTONSSON** *Foto* **MARIE HÄGG / HÖGSKOLAN I GÄVLE**



Helena Jahncke är docent i arbetshälsovetenskap. Den 2 mars i år tillträdde hon som ny chef för forsknings- och utvecklingsavdelningen på Afa Försäkring.

1 Du är ny på jobbet. Kan du berätta vad du gör?

– Jag är avdelningschef för forsknings- och utvecklingsavdelningen, som inkluderar rehabiliteringsstödet på Afa Försäkring. Där gör jag allt från att koordinera processerna kring forskningsansökningar, till att stötta medarbetarna som är experter på sina områden. Som chef är mitt jobb att underlätta att de ska kunna göra sina jobb så bra som möjligt.

– I det läge vi befinner oss jobbar många hos oss på distans. Därför har mycket handlat om att hantera den fysiska och psykosociala arbetsmiljön, göra riskanalyser och handlingsplaner. Eftersom vi ägs av arbetsmarknadens parter är det viktigt att vi är föregångare i arbetsmiljöarbetet.

2 Men forskning och rehab, hur hänger det ihop?

– Vårt rehabiliteringsstöd är en viktig del för att stötta arbetsgivare när en anställd genomgår arbetslivsinriktad rehabilitering. Vi vill ta hjälp av forskning för att förebygga eller förkorta sjukskrivningar.

3 Vad gjorde du innan du hamnade på Afa?

– Jag har jobbat med forskning kring arbetsmiljöfrågor i över tolv år och har bland annat drivit stora forskningsprojekt om arbetsplatsers utformning och digitalisering. Jag har också drivit projekt om återhämtning. Ett projekt handlade exempelvis om variation i arbetet. Att man blandar fysiska och mentala arbetsuppgifter.

– För att inte utveckla belastningsskador är det viktigt att variera sig. Sitter man stilla mycket är det viktigt att ta pauser eller göra en mera fysisk arbetsuppgift. Har man ett fysiskt arbete kan man om det är möjligt göra tvärt om, och bryta av med en mer mental arbetsuppgift.

4 Varför lägger Afa 150 miljoner på forskning varje år?

– Vi vill främja hälsa och förebygga arbetsskador och sjukfrånvaro genom att stödja forskning och utveckling. Tanken är att resultaten från forskningen ska omsättas och snabbt komma till praktisk nytta.

– Våra ägare, arbetsmarknadens parter, tar ett stort ansvar och tycker att de här frågorna är mycket viktiga. Då vill vi på Afa Försäkring ta ett ansvar för kunskapsutvecklingen.

– Vi strävar också efter att finansiera forskning som ligger i framkant.

5 Finns det något område som inte är tillräckligt utforskat och som ni gärna skulle ge forskningspengar till?

– I april har vi utlyst forskningsmedel för hur covid-19 påverkar arbetslivet. Vi försöker rikta in oss på det som samhället behöver och i det här fallet kan vi förhoppningsvis dra lärdomar för såväl framtida kriser som i en kommande vardag.

”I april har vi utlyst forskningsmedel för hur covid-19 påverkar arbetslivet.”

Tre forskningsprojekt på Afa:

Kroppskameror:
Under tre år ska ett 40-tal anställda i bevakningsbranschen intervjuas om hur kroppskameror påverkar deras arbetsmiljö. Studien ska resultera i riktlinjer om hur kamerorna bör användas.

Ungas arbetsskador:
I fyra år ska ungas skador och återgång till arbetet utforskas. Vad hindrar unga från att komma tillbaka till jobbet? Vad hjälper?

Vibrationsskador i blodet:
Nästa vinter avslutas en studie som ska ta reda på om det går att se om ämnen i blodet påverkas av vibrationsskador på blodkärl och nerver.



Jesse Eisenbergs rollfigur Columbus tampas med mordiska zombier i skräckkomedin *Zombieland* från 2009.

FOTO: IMDB / © COLUMBIA / TRISTAR

Skräck i pandemins tid

Vad kan skräcken lära oss när hela vår tillvaro präglas av ett osynligt hot som sprider sig till världens alla hörn? Skräckförfattaren Madeleine Bäck tror att den får oss att tänka klarare genom att vi lär oss att förstå vår rädsla.

Text **JOHN ANTONSSON**

MÄNSKLIGA MÖTEN SKA undvikas så gott det går, säger råden. Därför riggar jag upp den bärbara datorns kamera med riktning mot min lägenhets mindre stökiga delar och ringer upp skräckförfattaren Madeleine Bäck. För att prata om skräck och rädsla. Hon har skrivit en skräcktrilogi som utspelar sig i Gästrikland och kommer ut med en samling skräcknoveller nästa höst. Skräck är hennes jobb. Men blir hon själv rädd?

– Absolut, jag kan fortfarande bli rädd. När jag blir det blir jag skitglad, säger hon. Två filmer som verkligen skrämt mig de senaste åren är *The Conjuring* och *Insidious*.

– Jag håller på med en faktabok om skräck för ungdomar. Till den har jag intervjuat forskare om vad som händer när vi blir rädda. Det är jättespännande, säger hon.

FOTO: PRIVAT



Madeleine Bäck är skräckförfattare. I höst släpper hon nya noveller.

SKRÄCKEN TRÄNAR HJÄRNAN att hantera otäcka situationer, berättar Bäck. När vi sitter framför tv:n eller i ligger i sängen med en läskig bok händer samma saker som vid en otäck situation i verkliga livet. Pulsen går upp, vi får tunnelseende. Stressen kickar in. Allt sker inne i reptilhjärnan vid amygdala.

– När det händer vill vi göra tre saker. Fly. Slåss. Eller spela död. Vi blir helt enkelt dummare än vanligt. Om man då tränar på att hantera rädslan blir man bättre på att känna igen rädsla och känslan som kommer efteråt. En känsla av eufori, jag kom ut på andra sidan och jag dog inte.



Bäcks tre skräcktips

1. *Zombieland* (film)
"Det är en skräckkomedi och jag älskar den. Det är en film som humoristiskt beskriver rädsla och hur man gör för att överleva. Huvudpersonen och berättaren har en lång lista av saker man måste göra för att klara sig."

2. *Diablero* (tv-serie)
"Den handlar om demonjägare i Mexico city. Premissen är att änglar och demoner har funnits på jorden, men änglarna har lämnat människorna åt sitt öde."

3. *Varken* (bok av Lisa Förare)
"Den är jätteroligt och lite läskig."

DET SOM HÄNDER då är att vi vet när vi är rädda. Vi känner igen våra primitiva delar och får en ökad självmedvetenhet.

– När man är van att konsumera skräck och att bli rädd lär man sig att känna igen de här reaktionerna. Då kan man tänka, nu är jag rädd, nu talar mina primitiva delar. Alla politiker och medier spelar på det. Det är hot hot hot. Oavsett om Donald Trump pratar om mexikaner eller pandemin så är det de här delarna i hjärnan han vill komma åt. Då går människor med på vad som helst. Allt för att hålla hotet borta. Nu när vi lever i en pandemi är det rimligt att hålla huvudet kallt.

MADELEINE BÄCK KÄNNER inget jättesug efter skräck som handlar om virus som utrotar mänskligheten. Hellre något med komiska inslag där det otäcka får växelverka med det roliga. Men egentligen anser hon inte att kopplingen till de värsta undergångsromanerna är särskilt stark.

– Nej. Men det är snarare den dystopiska kopplingen som jag tycker är otäckare just nu. Vad som händer om vi låter rädslan styra för länge. Risken är nog större för *Handmaids tale* än mänsklighetens undergång. Smittan används för att implementera militärregimer. Vi ser hur lätt det är att angripa rättigheter vi tagit som självklara. Det är mycket farligare än viruset.

– Vi kan se det här som en brandövning för vad som väntar oss med klimatförändringarna. Då kommer vi att få se fler snabba pandemier. Vad händer om vi får malaria i Sverige? Klimatkrisen är hundra gånger värre än det vi ser nu, trädet faller bara långsammare.

Antonssons tre skräcktips

1. *What we do in the shadows*
(film / tv-serie)
"Först kom en fantastisk fejkad dokumentärfilm om vampyrer i Nya Zeeland. Därefter en nästan lika bra och minst lika rolig tv-serie om blodsugare på ön Staten Island utanför New York. Inte så läskigt men superkul."

2. *The ritual*
(bok av Adam Nevill / film)
"Ryslig bok som tyvärr inte finns på svenska. Brittiska män vandrar Kungsleden och utsätts för uråldrig ondska. Finns som okej film, vars handling avviker åt det sämre hållet."

3. *Viktor Kasparsson*
(serialbum av Dennis Gustafsson)
"Det finns flera böcker om en demonjägare i 1920-talets Sverige. Han heter Viktor Kasparsson. Dennis Gustafssons verk borde verkligen nå en bredare publik."

FOTO: IMDB / © WARNER BROS ENTERTAINMENT INC



The Conjuring **är en av de senaste årens största skräcksuccéer. Den skrämde författaren Madeleine Bäck.**

Spotify stöttar musikerfackets krisfond

Musiker har drabbats hårt av covid-19. Ända sedan skivförsäljningen mer eller mindre upphört är många musiker beroende av liveframträdanden för att klara sin försörjning. Numera är i princip alla konserter inställda.

Musikerförbundet har öppnat en krisfond för att hjälpa musiker, scenarbetare och artister med stipendier. Spotify har startat initiativet *COVID-19 Music Relief*, Musikerförbundets krisfond får del av pengarna från Spotifys initiativ. Rent praktiskt innebär det att alla bidrag till krisfonden därmed kommer att matchas av Spotify. *JA*

FOTO: JOHNPRINE.COM



John Prine blev 73 år.

Tre minnesvärda låtar

Musikern John Prine gick bort i sviterna av covid-19. Han var en av dem som klarade av att berätta en hel roman på tre minuter.

Här är en tre låtar lång introduktion till en fantastisk låtskrivare.

1. *In spite of ourselves*
(med Iris DeMent)

2. *When I Get to Heaven*

3. *Angel from Montgomery*

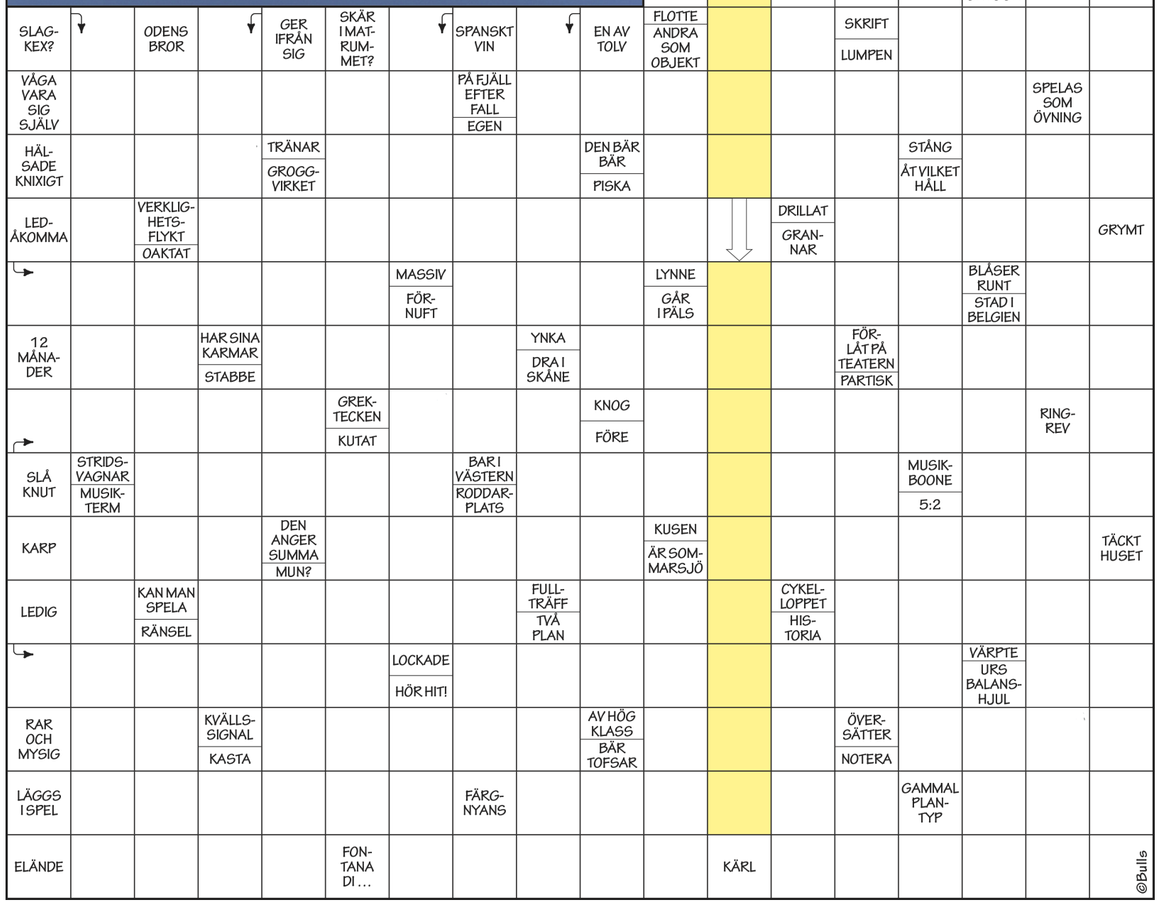
Bortglömd filmrulle finner ny publik



Vem kommer ihåg Steven Soderberghs *Contagion*? Filmen fick hyggliga recensioner när den släpptes för nio år sedan. Sedan dess har den levt en anonym tillvaro. Tills nu. I takt med att covid-19 spridits har också filmen, som handlar om en pandemi, fått nya tittare. Först var det iTunes som rapporterade ökad popularitet.

Enligt The Verge har popularitenten också visat sig på piratsajter, från att några hundra till tiotusentals nedladdningar om dagen, på kort tid. Först fanns tittarna i Sydkorea, som drabbades tidigt av pandemin. Men snart var det i USA människor kom att flockas kring dramat med Matt Damon och Kate Winslet. *JA*


FOTO: ISTOCK



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 12 maj. Märk kuvertet **”Majkrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Varsel, permittering och nya sjukregler. I coronatider plockar vi några korta frågor och svar från Transports hemsida. Många har liknande frågor, och fler svar finns på transport.se.

Får jag stanna hemma från jobbet om jag är orolig för att bli smittad av coronaviruset?

Svar: Nej, du har inte rätt att stanna hemma från arbetet bara för att du själv är orolig. Om man är orolig ska man genast prata med sin arbetsgivare. Det är hen som är skyldig att utreda och åtgärda eventuella risker i arbetsmiljön oavsett om det skulle handla om coronaviruset eller annat. Stanna hemma ska du göra om du känner dig sjuk, om du är sjukskriven eller om läkare eller arbetsgivare har sagt att du ska vara hemma.

Kan jag stanna hemma om jag har en nära anhörig som har en allvarlig sjukdom och tillhör riskgrupperna?

Svar: Det skulle kunna vara så att man vill stanna hemma för att minimera risken att en nära anhörig blir smittad. Men detta är inte fullt ut reglerat och det finns inget som automatiskt ger dig rätt att stanna hemma från arbetet.

Kontakta 1177 Vårdguiden och sätt dig in i Folkhälsomyndighetens aktuella riktlinjer. Om vårdpersonal anser att din anhöriga löper särskilt hög risk för att bli smittad och därför råder dig att vara hemma bör du kontakta Försäkringskassan om eventuell ersättning.

Barnen får inte gå till skola eller förskola! Kan jag stanna hemma och ta hand om dem, och vem betalar ersättning till mig i så fall?

Svar: Om ditt barn har förkylningssymptom som gör att hen inte kan gå till skolan är det vab som gäller. Vad som händer om skolorna stänger vet ingen i dagsläget.

Kan jag permitteras när jag har varslats om uppsägning?

Svar: Nej, inte i dagsläget. Transport har än så länge sagt nej till att teckna centrala överenskommelser som gör det möjligt att kombinera korttidsarbete och varsel om uppsägning på grund av arbetsbrist på individbasis.

Det innebär att man lokalt inte kan teckna överenskommelser om detta, utom i bemanningsbranschen.

Kan jag permitteras när jag är deltidsanställd?

Svar: Ja, då sätts lön och arbetstid ned i proportion till ditt deltidsarbetstidsmått.

Kan jag ta ett annat jobb under min permittering?

Svar: Om du får den möjligheten rekommenderar vi dig att ha en dialog med din arbetsgivare först.

Kan chefen ge mig andra arbetsuppgifter än vad jag normalt har nu när det är kris?

Svar: Ja, arbetsgivaren leder och fördelar arbetet och som anställd har du arbetsplikt på de arbetsuppgifter som finns inom ditt avtalsområde. Detta förutsatt att du ges kompetens och rätt förutsättningar för att utföra arbetsuppgifterna.

Men om arbetsgivaren ska göra en varaktig omplacering av en anställd är hen skyldig att mbl-förhandla med Transport först.

Kan arbetsgivaren skicka hem mig om det inte finns något att göra? Har jag rätt att få lön ändå?

Svar: Arbetsgivaren kan alltid fråga en anställd om den vill gå hem tidigare eller vara ledig från ett schemalagt pass. Går man som anställd med på det har man ingått en överenskommelse och har då inte rätt till lön.

Om du däremot säger att du vill arbeta och inte går med på en ledighet så har du rätt till lön, även om arbetsgivaren inte låter dig arbeta på ett schemalagt pass. Då behöver du stanna kvar på arbetsplatsen och vara tillgänglig för arbete.

Chefen säger att jag visserligen får ha min semester som planerat, men att jag inte får åka till Stockholm för att det finns smitta där. Kan arbetsgivaren bestämma det?

Svar: Nej, en arbetsgivare har inte rätt att bestämma vad du ska göra på din fritid och kan inte bestämma vart du ska åka på semester. Givetvis bör du dock följa rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och utrikesdepartementet när det gäller resor.

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Aprilkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Mats Jakobsson, Överkalix
Linda Andersson, Uppsala
Jörgen Strandkvist, Kristianstad.

Vinnarna av en trisslott:
Olof Holst, Nässjö
Gösta Moberg, Borås
Maria Lejon. Göteborg.

Nattens hjältar

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



Vi har tagit vår del av ansvaret

Vi fortsätter att arbeta oss igenom den största samhällskris vi sett i modern tid. Många av våra branscher drabbas hårt.

Vi ser till exempel en taxinäring i fritt fall, som en konsekvens av den avreglering som tidigare genomfördes. Det är stundtals tungt med de vittnesmål vi får från medlemmar som drabbas av det som sker.

Men det är också hoppingivande. Svenskt Näringslivs förra ordförande Leif Östling frågade en gång ”Vad fan får jag för skattepengarna?” Jag tror att vi nu kan anse den frågan besvarad. I denna coronakris har den svenska modellen visat vad den går för när räddningspaketen har presenterats.

Regeringen har både skyndsamt och ansvarsfullt arbetat fram krisåtgärd efter krisåtgärd för att både minska smittspridningen och lindra konsekvenser för jobb och företag. Vi har sett slopat karensavdrag, sänkta arbetsgivaravgifter, möjlighet till korttidspermittering, förbättrad a-kassa och ett flertal andra initiativ.

Det har de min djupaste respekt för.

VI INOM TRANSPORT har också skyndsamt agerat för att underlätta den här situationen. Vi var ett av de första förbunden att teckna avtal om korttidsarbete, och det är jag stolt över.

Men. Den stora åtgärden från vårt håll är ändå att vi har gått med på att skjuta upp avtalsrörelsen. Vi har skjutit upp välförtjänta löneökningar, viktiga förbättringar i arbetsmiljö och förstärkning av villkor för våra medlemmar.

Jag vet inte i skrivande stund hur avtalsrörelsen kommer att läggas ut eller när den ska vara klar. Men jag vet att vi som förbund har gjort det vi har kunnat för att skapa de allra bästa förutsättningar för att genomföra den på ett bra sätt. Inte heller går det att svara på den självklara frågan om retroaktivitet när det gäller löneökningarna. Det kommer helt enkelt att bli en del av avtalsförhandlingarna.

DET JAG VET ÄR DOCK att just nu har vi tagit vår del av ansvaret. Nu väntar jag på att samarbetspartierna i januariavtalet ska ta sin del och skjuta fram, eller helst helt skrota las-förhandlingarna. Varför inte

> ”Den stora åtgärden från vårt håll är ändå att vi har gått med på att skjuta upp avtalsrörelsen. Vi har skjutit upp välförtjänta löneökningar, viktiga förbättringar i arbetsmiljö och förstärkning av villkor för våra medlemmar.

göra det till en valfråga? Jag tycker att det är fullt rimligt att Centern och Liberalerna får bekänna färg 2022.

VI HAR GJORT VÅRT. Våra medlemmar har gjort mer än nog. Nu är det dags för de liberala krafterna och Svenskt Näringsliv att släppa prestigen och våga göra sitt.

Det skulle vara att både ta ansvar och att ge tillbaka till de arbetande krafter som också har riskerat sin hälsa för att hålla det här fina samhället i gång under en mycket tuff period. Regeringen och samarbetspartierna har gjort det bra så här långt. Det har krävt ansvar och handlingskraft. Jag tror att ni kan göra det igen när det gäller las-förhandlingarna.

Upp till bevis.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

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

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Besök på expeditionen Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning. Därför har vi beslutat att minska antalet besök i lokalerna. Du som har ett ärende måste boka en tid via telefon eller mejl med den person du söker.

Detta gäller tills vidare: Under rådande omständigheter har vi beslutat att ställa in kommande sektionsmöten.

➤ Ordförande: joakim.carlsson@transport.se tel 010-480 31 38.

➤ Ombudsman: andreas.kindesjö@transport.se tel 010-480 31 40.

➤ Ombudsman: mats.l.andersson@transport.se tel 010-480 31 41.

➤ RSO: anders.broman@transport.se tel 010-480 31 49.

➤ RSO: carina.lovgren@transport.se tel 010-480 31 42.

➤ Resurs: christian.ostrom@transport.se tel 010-480 31 45.

Kolla transports hemsida för senaste uppdateringar.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Nyvald Avdelningen genomförde årssammanträdet per telefon och kan efter det hälsa nyvalda studieorganisatören Pernille Lorenz välkommen till avdelningen!



Ytterligare ny och välkommen till avdelningen är Daniel Persic – verksamhetsassistent till ombudsmannagruppen sedan den första april!

Tillträdet till avdelningen är sedan en tid helt begränsat för besökare och medlemmar. Lokalfunktionärerna träffas bäst via mejl, telefon och videomöten fram till dess att det är riskfritt att återgå till det normala.

Avdelningen håller som bäst på att se över möjligheterna att kunna genomföra dels första maj, men även sektionernas medlemsmöten, på bästa sätt. Utan att träffas, eftersom tillåtet antal personer per sammankomst minskat kraftigt i slutet av mars månad.

Du som medlem i avdelningen kommer att få information om läget på avdelningen, första maj, medlemsmöten med mera via mejl, hemsida och Facebook.

Obs! Se till att du har uppdaterat dina medlemsuppgifter på Mina sidor på transport.se, så att avdelningen snabbt och smidigt kan kontakta dig!

Allt gott – kamrater tillsammans!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Just nu har vi stort tryck på telefonsamtal så det kan vara svårt att nå handläggarna på avdelningen.

Detta gör också att vi måste prioritera vissa förhandlingar.

Vi vill att du har detta i åtanke när du försöker nå oss. Vi jobbar så fort vi kan och vi har förstärkt i telefonin.

Det går även bra att mejla till avdelningen. Du hittar kontaktuppgifter till de olika handläggarna längre ner.

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

Därför har vi tyvärr bestämt att minska antalet besök i lokalerna.

Därför hänvisas du till att boka en tid via telefon eller mejl om du har ett ärende.

Detta gäller fram till 30 juni om inget annat meddelas!

Det kommer gå ut lite informationsbrev till er som är nya medlemmar om vilka vi är och lite annat bra att veta.

➤ Emma Brodin, ordförande: 010-480 32 22.

➤ Annika Hedström, ombudsman: 010-480 32 20.

➤ Clas Hellsing, ombudsman 010-480 32 18.

➤ Mikael Wahlberg, regionalt skyddsombud: 010-480 32 25.

➤ Torbjörn Persson, studieorganisatör: 010-480 32 26.

➤ Johannes Persson, ungdomsansvarig: 010-480 32 21.

➤ Mejl: transport.9@transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Vi har öppet som vanligt och tar emot besök. Vi har dock några utrymmen som bara är tillgängliga för personalen. Vi försöker ha förhandlingar och möten digitala, men i vissa fall krävs det fysiska möten.

Avdelningens årsmöte genomfördes som planerat den 21 mars.

Nya medarbetare Anna Vendegren började på avdelningen i april. Hon ska ersätta vår kontorist Lisbet Nilsson, som beslutat sig för att bli pensionär efter 40 år i avdelningens tjänst.



Johan Selim är anställd för försäkringsinformation på halvtid, året ut. Johan nås på johan.selim@transport.se eller 010-480 32 62 om du vill prata avtalsförsäkringar, eller få ut honom till arbetsplatsen för information om avtalsförsäkringar.



Startpunkten Lördagen den 9 maj kl 10.00 håller vi en fyra timmars fackligt grundutbildning (Startpunkten) på vårt kontor på Kosterögatan 5 i Malmö. Där får även de som ännu inte blivit medlemmar delta. Något åtbart serveras i halvtid, anmäl gärna till vår studieorganisatör Patrik på tel 010-480 32 65 eller patrik.persson@transport.se.

Transportsossen Torsdagen den 14 maj kl 18.00 har Transport avdelning 12:s S-förening (Transportsossen) medlemsmöte i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Fika serveras, hälsar ordförande Mats Öhman, som nås på 076-189 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com.

Securitasklubben Den 28 maj, kl 19.00 kallas alla medlemmar till möte på Securitashuset i Malmö. Varmt välkomna!

Sektionsmöte Måndagen den 18 maj kl 17.30 hälsas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) och sektion 80 (tidnings- och reklambud) välkomna till möte på ABF Ystad, Södra Dragongatan 22. På dagordningen bland annat avtalsrörelsen och kollektivavtalet. Fika serveras. Styrelsen träffas kl 17.00, hälsar ordförande Maths Nilsson (070-4-80 89 74).

Håll gärna koll på avdelningens hemsida. Där finns information om andra möten, samt eventuellt inställda möten och kurser. Det går också att ringa oss på 010-480 30 12.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Stängt för besök Med anledning av coronaviruset håller avdelningen stängt för besök tills vidare, men verksamheten pågår i högsta grad.

De flesta ärenden löser vi per telefon, men vi har även digitala möten för att skydda varandra i dessa svåra tider.

Är du uppdaterad? Det är viktigt att vi har rätt uppgifter registrerade på dig i vårt medlemsregiste. Logga gärna in på Mina sidor via www.transport.se för att uppdatera.

AVDELNING 16, GOTLAND

Årsmöte 2020 Avdelningens årsmöte gick av stapeln, den 17 mars kl 18.00 i Arbetarrörelsens hus. Digital gäst, över telefon-länk, var Peter Lövkvist.

Mötesordförande för kvällen var Tony Ekman från IF Metall, som ställde upp med kort varsel när coronaviruset kastade om alla mötesrutiner.

En förändring i ordinarie styrelse, där vi hälsar Josefin Norrby välkommen som ny avdelningssekreterare.

Coronaviruset och jobbet

Följderna av coronaviruset covid-19 väcker många frågor. På Transports hemsida (*transport.se*) har förbundet försökt att samla de vanligaste frågorna som kommer in.

Transport följer myndigheternas rekommendationer. Aktuell information från myndigheterna finns på *krisinformation.se*.



TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

??????

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

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

På suppleantsidan har en person valt att kliva åt sidan och en ny suppleant har valts in. Vi hälsar därmed Sammy Arnesson från Gotlands Bilfrakt välkommen in i avdelning 16. En suppleantplats är vakant.

Coronaviruset All kontakt med avdelningen, kommer att ske genom telefonkontakt eller digitallänk.



AVTALSNYTT

Avtalsdelegationerna har träffats över videolänk i slutet av mars, för att informera varandra om läget.

Flera av avtalen har flyttats fram till hösten, där förhandlingarna kommer att återupptas vid lämpligt tillfälle. Mer information finns på förbundets hemsida transport.se, under *Avtalsrörelsen 2020*.

Medlemmar som behöver hjälp i olika frågor ringer till avdelningen i första hand. Därefter bestämmer vi på avdelningen om ett fysiskt möte behöver bokas in.

Utbildningar 2020 tvärfackligt Samtliga utbildningar under våren fram till sommarsemestern, är inställda på grund av coronaviruset. Målsättningen är att utbildningarna ska komma i gång igen efter sommaren.

Tjejkväll 27 april inställd Tjejkvällen är flyttad på grund av nuvarande coronaläge. Nytt datum kommer längre fram, troligt genomförande blir antingen vecka 35 eller 36.

Kontakt med avdelningen
➤ Tel: 010-480 30 16.

➤ Mejla: transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Avdelningen har under spridningen av Corona bestämt att vi endast tar emot förbokade möten på avdelningen.

Vi har även ställt in våra branschmöten samt sammanträden tills vi kan hitta ett säkert sätt att utföra dessa.

Vi hoppas att vi kan starta upp både studieverksamheten och det utåtriktade arbetet till hösten, men det återstår att se.

Pensionärsklubben har lagt all sin verksamhet i vila, eftersom det är många som befinner sig inom riskgruppen för smittan där. Vi återkommer med mer information här i avdelningsrutan när verksamheten startar igen.

Ta hand om er allihopa!

AVDELNING 28 I NORR

Stängt för besök På grund av covid-19 (coronaviruset) har vi valt att hålla kontoret stängt för besök tills vidare.

Bokade besök tar vi naturligtvis emot, och om du behöver komma i kontakt med oss når du avdelningskontoret på nedanstående telefonnummer:

➤ Avdelningen: 010-480 30 28.

➤ Ombudsman Mikael Danielsson Sjöstam: 010-480 343 0.

➤ Ombudsman Mikael von Ahn: 010-480 343 1.

➤ Regionalt skyddsombud Magnus Hansson: 010-480 343 2.

➤ Ordförande Sandra Jakobsson: 010-480 34 35.

Sektionsmöte Den 25 maj kl 11.00–12.00 håller sektionen möte via video/telefon. Vi kommer att skicka ut en länk för att ansluta till de som vill närvara. Anmäl ditt intresse till: sandra.jakobsson@transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Kontoren tar endast emot förbokade besök. Vill man komma i kontakt med oss så finns vi på telefon och mejl i Örnsköldsvik, Sundsvall och Östersund.

Vi försöker att lösa det mesta via dessa kanaler, men det går även att boka möten med oss. Vi har även valt att ställa in vårens sektionsmöten.

Våra försäkringsinformatörer jobbar på för fullt med att ge information om avtalsförsäkringar via telefon. Passa på att boka en tid med dem, det kan finnas pengar att hämta.

➤ Jan Stålemar, Östersund: 070-240 54 56 eller janstransport32@gmail.com.

➤ Björn Nilsson, Sundsvall: 070-295 12 89 eller bjorn.avd32@gmail.com.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Mycket har hänt på sistone. Här nedan har vi sammanställt en kortare sammanfattning. Vi rekommenderar också att ni går in på transport.se och klickar på *Frågor och svar om Coronaviruset*.

Läget i flygbranschen
Vår bransch har drabbats otroligt hårt av covid-19. Efterfrågan på flyg har gått ned till historiskt låga nivåer. Det här påverkar givetvis er situation oerhört mycket, många av er har blivit permitterade och vissa av er har tyvärr blivit varslade och uppsagda.

Det är oerhört svårt att sia om framtiden. Det vi med säkerhet kan säga är att det kommer att finnas en flygbransch även efter Corona, men i dagsläget vet ingen hur den kommer att se ut. Något som är positivt är att våra politiker agerade skyndsamt och hyfsat kraftfullt. Tack vare kortidspermitteringar har många jobb räddats. Men det räcker tyvärr inte, det flygbranschen skulle behöva är möjligheten att permittera på heltid. Detta är något som Transportarbetareförbundet arbetar hårt för, och då är ambitionen givetvis att våra löner ska påverkas så lite som möjligt.

Allas vår förhoppning är så klart att coronaviruset ska försvinna och att människor vill börja flyga igen. Men när det kommer att ske är i dagsläget omöjligt att säga.

Digital introduktionsutbildning Det är väldigt många som har sökt inträde till flygavdelningen, vilket såklart är väldigt roligt. Till er, och alla andra medlemmar som är intresserade, vill vi erbjuda en facklig introduktion som sker digitalt. Den är en och en halv timme lång och ni deltar digitalt. antingen via dator eller surfplatta. Om ni vill delta så skicka ett mejl till viktor.andersson@transport.se, så ordnar vi med datum som passar.

Kontakta oss Det är väldigt många som har frågor eller som vill prata med oss av andra skäl. Om ni vill nå oss så gör ni det bäst via telefon och nedanstående nummer:

➤ Viktor Andersson, ordförande: 010-480 361 1.

➤ Petri Perälä, ombudsman: 010-480 361 6.

➤ Johan Einarsson, ombudsman: 010-480 31 94.

➤ Dan Holmberg, regionalt skyddsombud: 010-480 36 12.

AVDELNING 88 DALARNA

Avdelningen är för närvarande inte öppen för besök. Ni når oss på telefon 010-480 30 88.

Vi kommer att försöka genomföra årsmötet digitalt under maj månad. Information går ut till berörda.

Ny lägenhet Från och med den 1 maj äger vi en ny lägenhet i Lindvallen Hills, som vi kommer att hyra ut till våra medlemmar. Håll utkik efter mer information på vår hemsida.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Flygavdelningen informerar: Detta gäller vid permittering

När vi blir permitterade finns det tre olika alternativ. Antingen permitteras vi 20, 40 eller 60 procent av vår arbetstid, och får ut 96, 94 eller 92,5 procent av vår lön. Här är det viktigt att uträkningen görs på utgående lön och inte endast på grundlönen. Alltså inklusive alla tillägg (olika kompetens- eller erfarenhetstillägg och ob-tillägg). Det vanligaste hittills är att vi permitteras 60 procent och får 92,5 procent av vår lön. Det har skett på majoriteten av våra arbetsplatser.

Från och med den 1 maj är det möjligt för arbetsgivare att permittera sin personal på 80 procent. I ett sådant scenario kommer vi få ut 88 procent av utgående lön. Många arbetsgivare kommer att vilja använda den lösningen.

Hur arbetstiderna och era scheman ska se ut löses genom lokala överenskommelser, så det finns utrymme att komma fram till bästa möjliga lösning för både arbetstagare och arbetsgivare. Ni kan era arbetsplatser bäst och vi från avdelningen är övertygade om att detta går att lösa lokalt.

Behöver ni tips eller vill bolla idéer kring det får ni gärna höra av er så löser vi det tillsammans. Sådana här överenskommelser har redan gjorts på många av våra arbetsplatser. Har ni frågor om det så vänd er i första hand till de förtroendevalda på er arbetsplats. De har koll på läget.



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN! swish

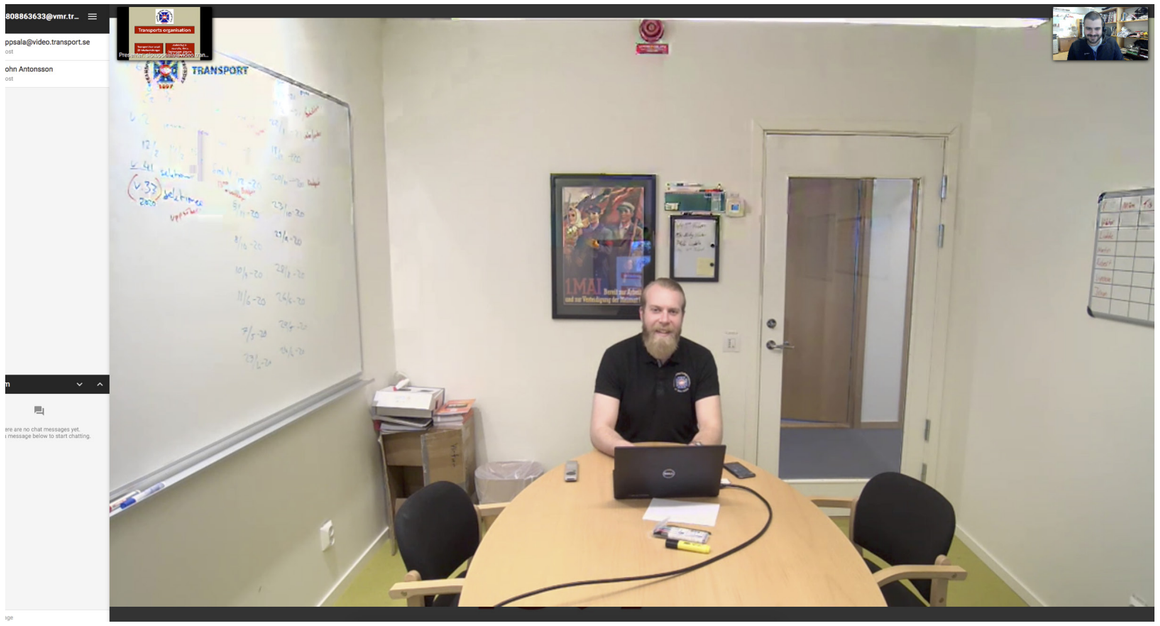
Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

TRANSPORT ARBETAREN

Läs din medlemstidning i mobilen, paddan eller datorn.

transportarbetaren.se



Så här ser det ut när Ludwig Eriksson håller fackligt introduktionsutbildning.

Månadens avdelning

Transport i Uppsala satsar digitalt

I tid av pandemi är det läge att tänka nytt. Det har Transports avdelning 41 gjort och börjat erbjuda fackligt introduktion till nya medlemmar, på distans.

Text **John Antonsson**

En av de första åtgärder Transport tog till vid coronoapandemins utbrott var att tillfälligt ställa in alla fackliga studier.

– Vi kör mycket kurser, startpunkter, gärna på arbetsplatserna. När pandemin briserade kom det in fler medlemmar till oss än vanligt. Vi ville fånga upp dem på något sätt. Så vi tänkte: Vi kan väl testa att köra vår introduktion digitalt? säger Ludwig Eriksson. Han är ordförande för Transports avdelning 41 i Uppsala.

TRANSPORT HAR SEDAN tidigare ett system för videokonferenser, så att avdelningar runtom i landet ska kunna kommunicera med varandra.

– Vi tänkte: Varför göra saker mer komplicerade än de är. Vi drar helt enkelt igång i det vanliga systemet och bjuder in de medlemmar som vill vara med.

Sedan coronautbrottet har samhällsekonomin blivit allt mer orolig. Många permitteras eller varslas om uppsägning. Det har gjort att allt fler söker sig till facket.

– Vi på avdelningen försöker få tag på alla nya medlemmar. Vi frågar om de vill vara med på en facklig introduktion.De som anmäler intresse får ett mejl med en länk.

LUDWIG ERIKSSON VISAR vad det handlar om. Han bjuder in Transportarbetaren som kan klicka sig in i den fackliga introduktionen. Videokonferensen drar i gång i webbläsaren utan problem. Han visar en presentation och syns själv i en liten ruta. Längst till vänster finns möjlighet att chatta med deltagare och ledare.

– Jag brukar ha någon med mig som läser upp frågorna. Mycket av det vi pratar om i den digitala introduktionen är det vi tar upp i kursen Startpunkten, men innehållet har av tidsskäl skalats ner kraftigt. Men vi tar upp frågor som vilka vi i Transport är, våra kollektivavtal och hur vi jobbar med arbetsmiljö. Vi pratar lite om politik. Och så är det mycket frågor som handlar om korttidspermittering och a-kassa.

Hittills har avdelning 41 hållit två fackliga introduktioner digitalt, men räknar med att det blir fler.

– Allt hänger på hur många som är intresserade. Vi kan sända vilken tid som helst på dygnet, vilken dag som helst.



Så här kan det också se ut. När fokus flyttats från kursledaren till presentationen.

Vilka lärdomar vill du skicka vidare till andra avdelningar?

– Man kan konstatera att tekniken funkar väldigt bra. Det är alltid en farhåga.

– Materialet vi använder putsar vi på hela tiden. Många har redan hört av sig och bett om vår presentation. Vi har provat att göra på ett sätt, men det kanske inte är så lätt att bara föra över till andra. Försök i stället hitta ert eget sätt, alla har olika lokala förutsättningar.

AVDELNING 41

Område: Uppland.

Avdelningsexpedition: Uppsala.

Antal medlemmar: Cirka 2000.

Sektioner: Två ortsektioner och yrkessektionen för Avarn på Arlanda.

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56800 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00.

Från och med den 14 april 2020 är växelns öppettider 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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 nås på telefon 0771-40 30 01. Telefontid: kl 9–11 måndag–fredag-.

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

Helt naturligt

Tidigt en septembermorgon vaknade Daniel Lundblad i ett tält. Det var hans fyrtioårsdag. Och det blev starten på hans nya liv.

Text och foto **LENA BWLOMQUIST**

HAN KLEV UT, gick en tur runt insjöarna på Svartsö i Stockholms skärgård och såg spår av bäver. Väktaren Daniel Lundblad var fast. Sedan dess är det naturen som gäller.

– Jag behöver komma ut, jag behöver sova i tält, jag behöver komma bort från civilisationen.

Vi träffas vid tunnelbanan i Stockholmsförorten Björkhagen. Sörmlandsleden startar där – och slingrar sig sedan vidare i 100 mil, genom skogar, över ängar, förbi sjöar och vindskydd. För oss blir det en betydligt kortare sträcka, längs med de orange markeringarna, till en stock med utsikt.

Det är i coronans tid och social distans som gäller. Vi häller upp kaffet ur var sin termos.

– Just nu betyder naturen ännu mer. Alla vet att det är hälsosamt att vara ute, och det är inte farligt att träffa någon i skogen, säger Daniel Lundblad.

Själv sover han gärna ensam i ett tält. Han tycker att det är underskattat att bara sitta på en stock en stund.



Tändstickor? Det var länge sedan. Just i dag är det termos som gäller, annars eld med hjälp av näver, tändstål och torkat gräs.

I SOMRAS BESTEG han Kebnekajse med ena dottern.

– Jag vandrar gärna i Lappland, där finns otroligt mycket fina marker … och många bergstoppar att bestiga.

I år planerar han för sin tredje tur på Kungsleden, från Nikkaluokta till Saltoluokta. Långtidsplanen är att beta av hela leden, etapp för etapp. Sommartid, men med dunjackan i ryggsäcken. Liksom ett lättare kök i aluminium. I packningen finns hemlagat, färskt för första dygnet, resten torkat. Mjukkonserver är också bra. Matförrådet kan sedan fyllas på då och då i turiststugor längs vägen. Vatten finns i jokkarna. Dagsvandringarna får inte bli för långa.

– Man måste kunna sitta ner och njuta också.

Det är då kameran kommer fram. Daniel Lundblad fotar sedan tonåren. Ibland på uppdrag, ofta blir det egna fotoböcker eller stora kopior som hängs upp hemma på väggen.

– Det är mest för min egen skull.

Säsongen för en natur-, friluftsliv- och miljöman är förstås betydligt längre än en dryg fjällvecka på sommaren. Vandringar året runt, ofta över dagen. För det mesta utan bilresa, minimalt slitage på miljön.

I slutet av mars blev det säsongens första tältnatt, inte jättelångt hemifrån Djurö.

– Då packade jag gjutjärnspannan och stekte en köttbit. Till frukost blev det bacon och ägg.

Vad har då fått naturmänniskan Daniel Lundblad att engagera sig i facket? Och sitta på ett kontor i Stockholm?

– Jag har alltid värnat om människors rättigheter. Så blev jag pushad att bli skyddsombud … och på den vägen är det. Sen blev jag vald till huvudskyddsombud och det är ett heltidsuppdrag.

NU UNDRAR DU kanske varför Daniel Lundblad vaknade i ett tält på en ö den dag han fyllde 40, innan han hade upptäckt att friluftsliv var hans grej. En ren slump. Lite mot dotterns vilja hade han som enda förälder följt med hennes högstadieklass på utflykt med övernattning.

DANIEL LUNDBLAD

Ålder: 44.

Familj: Döttrarna som är 19 och 21 år.

Jobb: Väktare sedan 24 år, ordningsvakt, skyddsvakt.

Facklig: Huvudskyddsombud på Avarn security, ett uppdrag som medför fackjobb på heltid.

Bor: I lägenhet på Djurö i skärgårdskommunen Värmdö, öster om Stockholm.

Bästa platsen att slå upp tältet: Hemligt, någonstans på Vindö–Skarpö i Stockholms skärgård.

Maximal njutning på vandringen: Max 1,5 mil per dag och cirka 20 kilo på ryggen.



På vandring. Sörmlandsleden har mängder av etapper där friluftsälskaren kan hitta sin bästa dagstur eller helgtältning, tycker Daniel Lundblad.

Daniels bästa tips…

… till den som blir inspirerad men ännu inte har vågat sig ut i naturen:

➜ Gör inte någon stor grej av det!

➜ Testa med en etapp på Sörmlandsleden (om du bor i Stockholmstrakten), ta med kaffetermosen och en bulle.

➜ Köp inte en massa prylar, tält kan du låna eller hyra i början.

➜ Ha respekt för djuren. Små fästingar och stora älgar. Själv är jag rädd för björnar.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Vem betalar det höga priset?

I nyhetssändning efter nyhetssändning får näringslivets företrädare lägga ut texten om hur coronakrisen slår mot privata företag. Och hur viktigt det är att staten går in med stödpengar. Enorma belopp som ska täcka allt från löner till hyror.

Åtgärder är nödvändiga, men motfrågorna från reportrarna är förbluffande få.

Vem ska i slutänden betala notan?

Svenskt Näringsliv och borgerliga politiker har i decennier skällt på höga skatter, för stor offentlig sektor, för lite avregleringar, för lite privat drift, för höga offentliga utgifter...

ÄR DET SJÄLVKLART att staten och skattebetalarna tar det mesta av smällen när företagen ska räddas? Volvo har de senaste åren delat ut närmare 140 miljarder kronor till ägarna. När det krisar ska staten redan första månaden gå in och betala en stor del av bilarbetarnas permitteringslöner.

När statens ekonomi så småningom måste repareras, kommer företagen att bidra genom exempelvis höjd bolagsskatt?

När LO-förbunden under lång tid tappat medlemmar och stora intäkter har facken själva fått ta smällen. Svenskt Näringsliv är en organisation med massor av miljarder i fonderna. Pengar som medlemsföretagen betalat in. Är det inte dags att öppna kassakistan och hjälpa till i det akuta räddningsarbetet?

SVERIGE HAR FRAM till nu haft en förhållandevis låg statsskuld, på motsvarande 35 procent av den samlade bruttonationalprodukten. Den förväntas stiga till minst 50 procent, bara genom de stödåtgärder som hittills är beslutade.

Ledande ekonomer förutspår redan nu höjd pensionsålder och sänkta ersättningar i välfärdssystemen i pandemins spår. För vanliga löntagare.

Finns det någon självrannsakan hos näringslivsfolk och politiker på den högra planhalvan? Är den förda eller proklamerade politiken – med utförsäljning av allmänna tillgångar, återkommande krav på skattesänkningar och superslimmad offentlig sektor – verkligen hållbar?

Är det en bra idé att stora delar av vården och omsorgen bärs upp av lågavlönade kvinnor som bara får deltidsjobb och i många fall otrygga visstidsanställningar?

KAN JUST DEN omständigheten ha bidragit till smittspridningen på äldreboendena? Bidragit till att lågavlönad timanställd personal gått till jobbet, fast de känt sig krassliga? Ytterst få vårdbiträden kan följa smittskyddsexpertisens råd om att jobba hemifrån och strunta i att åka med kollektiva färdmedel.

JAG SKÄMS NÄR jag läser om vård- och omsorgspersonal som mitt under pandemin fortsatt jobba, dag efter dag, utan att ens få relevant skyddsutrustning.

Det ska bli intressant att följa Kommunals avtalsrörelse i höst. Det lär bli payback-time.

”Volvo har de senaste åren delat ut närmare 140 miljarder kronor till ägarna. När det krisar ska staten redan första månaden gå in och betala en stor del av bilarbetarnas permitteringslöner.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Minskade köer. Överallt. En av få positiva saker i Coronaeländet.

↓ Villkoren i taxi. Nu är det mer uppenbart än någonsin hur sjuk branschen är. Tyvärr har både stat och kommuner och regioner ett stort ansvar för haveriet.


FOTO: PRIVAT

Hallå där!

KARIN WENNERBERG

... konstkonsult med uppdrag att göra LO:s konst mindre gubbig.

Vad köper du in för slags verk till LO-borgen?

– Konst som representerar det som är LO i dag, som speglar dagens arbetsliv. Det handlar både om motiv som visar kvinnor och kvinnodominerade arbetsplatser, och verk gjorda av kvinnor. Det kan vara målningar men också foto, grafik eller skulptur.

Hur fritt är ditt uppdrag?

– Det är fritt, jag ger förslag till min uppdragsgivare (LO). Sedan får jag ett ja eller ett nej. Hittills har mina förslag blivit godkända. Det har också hänt att jag fått tips från uppdragsgivaren. De här inköpen görs också för att gynna konstnärer, för ett levande kulturliv. Pengarna kommer från den konst vi sålt de senaste åren.

Men ska det stolta arvet av arbetarkonst slängas ut?

– Nej! Självklart inte, arbetarkonsten är viktig att inte göra sig av med. Det som sålts är framför allt sådant som inte direkt har någon koppling till LO:s historia, verksamhet eller arbete. Inga verk av Albin Amelin!

Går det att se den nya konsten?

– Det går när man är på kurs eller liknande i huset, men tyvärr är det inte möjligt med visningstillfällen för privata besök.

Finns det konstverk från LO du skulle vilja ha i ditt eget hem?

– Ja, och det är en hel del ... Både konsthantverk, som keramik från Gustavsberg, och konst. Allra mest förtjust är jag i sådan från slutet av 1960-talet. Ola Billgren, Jan Håfström, Elis Eriksson, Lena Svedberg ... Spännande, rått, annorlunda och med mycket humor!

LILLY HALLBERG