TRANSPORT ARBETAREN
Nummer 6 juni 2021

Låga chaufförslöner dåligt för klimatet

Nilsbuss lurar förarna på lön

Egenanställd – och blåst på tryggheten

KULTUR
Får vi locka med en insektstaco?

Hon visselblåste – och blev utfrusen

Taxi Transport startar nytt projekt *Hamn* Trotjänare upprörd efter omplacering
Åkeri Bolag utan tillstånd körde avfall *Miljö* Sopgubbe sadlade om – startade hunddagis

DETTA ÄR EN ANNONS.



Nyhet!
Nu kan du fråga någon som vet.

Separation, arvstvister och nya familjer. När livets stora händelser inträffar är det viktigt att det blir rätt.

Med 15 timmars individuell juridisk rådgivning per år för 40 kronor i månaden kan du få juridisk hjälp i viktiga frågor till en bråkdel av vad det annars skulle kosta.

Köp din Juristförsäkring hos oss
Gå in på folksam.se/transport-jurist
eller ring **0771-950 950**

40 kr i månaden

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Folksam
För allt du bryr dig om

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Jennifer Swens
Foto: Jan Lindkvist

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 1–2 juli.

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 (till den 31 maj 2021)
010-480 33 01



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (ny chefredaktör och ansvarig utgivare från den 1 juni 2021)
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 6









4 TACK OCH ADJÖ
Jan Lindkvist lämnar chefsstolen.

5 INSÄNT
Om taxiproblem och matbud som inte får låna toa.

6 AKTUELLT
Cabotagefusket fortsätter visar ny studie.

8 ORDNINGSVAKTERNA
Nu är utredningen klar.

11 MOT LÖNEDUMPNINGEN
Transport startar nytt taxiprojekt.

12 LAS
Nya turer om LAS.

13 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

14 TOMMY WREETH
Om framtiden, lönerörelsen och sprickan i LO.

17 FÄRDTJÄNST
Nilsbuss blåser förarna på lön.

20 TRANSPORTGYMNASIET
Blev en stor besvikelse för Jennifer.

24 OMPLACERAD
Måste företagets information vara usel?

26 STRIDBAR SOPGUBBE
Sadlade om och startade hunddagis.

29 SNABBKOLL
Hur många sätt kan man vara anställd på?

30 SPECIAL
Egenanställning urholkar din trygghet på jobbet.

36 KULTUR
Käka insekter. Bästa recepten. Mums!

40 JUNIKRYSSET

41 NY SERIE PÅ VÄG
Mats Källblad tecknar för Transportarbetaren.

45 MÅNADENS KLUBB
Färdtjänstförarna i Örebro gick samman.

Nu lämnar jag över

Det här blir min sista ledarkrönika i Transportarbetaren. Efter 19 år som chefredaktör lämnar jag stolen, för att gå i pension lite senare i år.

Många tankar snurrar när jag försöker summera min tid på Transport och förbundets medlemstidning.

Min yrkesbana började efter en tämligen misslyckad skolgång. Det funkade skapligt i grundskolan, men på gymnasiet hade jag mest myror i brallan.

JAG VÅNDADES EN del över jobb och framtid. Fast nu snackar vi 1970-tal – en tid när dörrar stod på glänt även för den som hade rätt skrala betyg.

Det blev lumpen och en räcka jobb innan jag som 26-åring kom in på en tvåårig fotoskola. Bilderna blev sådär. Det gick smidigare med texterna som redaktörerna bad mig skriva till bilderna.

Jag sadlade om. Blev skrivande reporter. Först inom dagspress och sedan på ett par andra fackliga tidningar innan jag hösten 1995 landade på Transportarbetaren. En tidning där journalisterna både plåtar och skriver.

FACKET – OCH framför allt Transport – blev mitt universitet. I mer än 25 års tid har jag fått träffa chaufförer, väktare, tidningsbud, hamnarbetare, terminalare som berättat om jobb, erfarenheter, tankar och farhågor. Jag har intervjuat mängder av forskare, politiker, arbetsgivare och myndighetspersoner som delat med sig av kunskap och åsikter.

Jag har många gånger tänkt att jag haft världens bästa arbete. När jag snart ska lämna det finns en oro i bakhuvudet. Över samhällsutvecklingen och fackets framtid.

Varför är det så tyst? Varför accepterar så många att vi – den härskande generationen – förstör klimatet, bostadsmarknaden, tryggheten på arbetsmarknaden?

På 1960-talet kom en vänstervåg. Om det någonsin funnits motiv för en ny massiv proteströrelse så är det väl nu.

I STÄLLET SATSAR de unga på att bygga kroppen. Man går till gymmet fem dagar i veckan och höjdpunkten är melodifestivalen. Skådespel för folket, som på gamla Colosseum.

Facket jobbar i motvind. Känslan är att borgerlighetens och liberalernas ihärdiga snack om valfrihet och individualism verkligen slagit rot. Allt färre vill numera offra en timme av fritiden på ett fackligt möte.

> ”Känslan är att borgerlighetens och liberalernas ihärdiga snack om valfrihet och individualism verkligen slagit rot.

FAST VEM SKA i så fall förändra villkoren för cykelbud, taxiförare och gig-jobbare om de inte själva går samman? Facket är ingen egen organism som kan trolla fram förändringar. Framgångar bygger helt på medlemmarna och deras engagemang.

Nåväl.

Den 1 juni tar Lilly Hallberg över ansvaret för Transportarbetaren. Jag sänder med en lyckönskning. Till hela redaktionen och till förbundet.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

I sin krönika skrev Tommy Wreeth om den nya LAS-uppgörelsen:

”Absolut rätt, Tommy! Låt Kommunal och If Metall själva reda ut vad deras svek ställt till. För övrigt, man kan aldrig vinna en strid om man hela tiden ska komprimissa för kompromissens sak.”
Ingemar

”Mycket bra skrivet, håller med till 100 procent.”
Gert

”Helt rätt,låt Kommunal och IF Metall ta fram både dammsugare och skurmopp.”
Kjell

Vi skrev om när militären sköt arbetare i Ådalen:

”Jag kommer ihåg, min morfar berättade om Ådalen med ilska i rösten och gråten i halsen.”
Bertil

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter

2. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare

3. Förare till skenande lastbil dragen till domstol

Pressgrannar

Grovt utnyttjande på ”kontrollerade” företag

Vår pressgranne Byggnadsarbetaren skriver att flera företag satt i system att utnyttja papperslösa byggjobbare. Arbetarna jobbar på företag som sägs vara ”kontrollerade” av hantverkssajter som Offerta. En intervjuad byggjobbare säger:

– Det har saknats pengar varje månad. Om jag rapporterade för 27 000 kronor fick jag 15 000.

”Fyra av fem truckförare som vi anställer måste vi skicka på ny truckutbildning eftersom de har falska kort och inte kan köra.”

ANONYM ARBETSGIVARE
i en granskning om falska truckkort i Dagens Arbete.

läsarbilden



FOTO: JENS ÖSTERGAARD

KOM TILL ARBETET kl 06.50 söndagen den 2 maj och ser då denna fina älg precis utanför vårt staket där vi har våra bussar. Den låg ner först så den har nog sovit gott där. Fin var den och en mycket trevlig och annorlunda upplevelse! PS. Sveriges natur är fantastisk, skriver Jens Östergaard, som tagit bilden och jobbar i Eksjö.

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

Insänt

Bannlys ackordslön för samhällsbetalda resor!

Låt oss gå samman i hela landet, lägga ner jobbet, samla ihop oss utanför riksdagshuset och ställa politikerna mot väggen. Det är sjukt att köra gamla, sjuka och skolbarn på ackord! Att det bara får fortgå år efter år.

Det är dags att slå näven i bordet och säga ifrån:

Bort med ackordet på samhällsbetalda resor! Ge oss månadslön, det enda värdiga. I dag får djur inte köras på ackord men människor, det går bra.

Det handlar om trafiksäkerhet, att skjutsa barn, unga, sjuka och gamla på ett lugnt och trafiksäkert sätt – för våra gemensamma skattepengar.

Till alla ersom inte är medlemmar i Transport:

Gå med i facket och engagera er.

Tillsammans kan vi skapa förändring!

Per-Eric Larsson, färdtjänstchaufför

Utsatt arbete i färdtjänsten

Vi färdtjänstchaufförer är en av de personalgrupper som får samhället att fungera. Vi tillhör en samhällsviktig funktion. Vi kör barn med olika behov till skolan. Äldre till daglig verksamhet, vårdinrättningar och sjukhus.

Samtliga våra körningar är individuella och man vet inte vad man har framför sig. Det enda vi vet är att vi får möta cirka 15–20 nya ansikten varje dag i våra färdtjänstfordon. Vissa tar sig in utan hjälp. Men många måste vi ha nära kontakt med, då de behöver hjälp med bälte, spänna fast rullstolar samt bårar. Där känns det som vi har ”närkontakt av tredje graden”.

Sålunda är vi ofta cirka 30 centimeter från kundens ansikte. Vi använder munskydd, men hjälper det? Vi delar ut munskydd i fordonen, men vissa kunder nekar. När resenärer själva tagit vaccin så slutar de i stor grad att bära munskydd, men de kan fortfarande smitta oss.

Vår undran är varför vi inte får tillhöra prioriterad personalgrupp när det gäller vaccinering. Med tanke på att många inte känner symptom kan vi föra smittan vidare.

Transports fackklubb på Connect Bus Sandarna genom Per Lagerholm

Bilden



FOTO: JUSTINA ÖSTER

JUSTINA ÖSTER: ”Dagens Transport-Sverige. Turkosa uppstickaren Wolt mot inkörda UPS i svart och guld. Mat och varor ska fram. Chaufförerna kör, oavsett regn och corona i ett kylslaget Örebro där elsparkcyklarna får en dag av vila.”

Insändare

Kräv att vi ska få använda toaletten!

Det är ingen hemlighet att gig-ekonomins företag, som Foodora, inte tar hänsyn till arbetarnas rättigheter och säkerhet. Förutom usla arbetsvillkor, mycket låga löner och osäker arbetsplats, måste vi också utstå omänskligt bemötande av restaurangerna.

Foodora och många andra matleveransföretag tillåter att varje restaurang har sin egna policy gentemot leveransarbetarna. Det betyder att de får göra vad de vill med oss.

Jag skriver det för att jag har varit med om en incident som väckt stark ilska och besvikelse inom mig att det hänt mig i Sverige.

Jag hade arbetat som cykelbud i fyra timmar den dagen, när jag kom till en restaurang och i väntan på att de ska göra klart nästa beställning, gick jag mot toaletten, men tre meter innan skrek en arg ägare ”No, No, No” och då förstod jag att jag inte fick gå på toaletten hos dem. Jag fick därefter gå ut och kissa i en park bakom ett träd som en hund.

Restaurangen var tom som vanligt på grund av pandemin. Ändå valde denna restaurang att vägra mig tillgång till toaletten.

JAG RAPPORTERADE HÄNDELSEN till Foodora och jag bad dem att prata med restaurangen. I stället för att stå vid min sida, fick jag svaret att jag får i stället uppföra mig professionellt och ”smile back”, för att de inte kan göra något åt saken.

Jag har dessutom hört många berättelser från mina kollegor som handlar om hur illa de behandlats av vissa restauranger. Dessvärre får vi inte välja att inte leverera för en restaurang, utan att vi måste leverera för alla.

Med det vill jag och många av mina kollegor uppmana fackförbundet att inkludera restaurangernas ansvar vid nästa avtalsförhandling med Foodora. Kräv att varje restaurang som har ett avtal med Foodora måste ge leveransarbetarna tillgång till toaletten, samt ge dem plats att sitta om de tar lång tid på sig att göra klart en beställning.

Cykelbud på Foodora

”Restaurangerna får göra vad de vill med oss.”

Gör din röst hörd!

genom att mejla din insändare till **redaktionen@transportarbetaren.se**

Olagliga transporter lika vanligt som 2015

Åkeri. Henrik Sternbergs nya cabotagestudie visar att det olagliga inrikestransporter sannolikt fortsätter i ungefär samma omfattning som tidigare. Om de nya skärpta reglerna i det så kallade mobilitetspaket drivs igenom kommer det inte längre vara lönsamt för lågprisåkerier i öst att köra cabotage i Skandinavien.

Text **Jan Lindkvist**



Bilarna på bilden har ingen direkt koppling till texten.

FOTO: LILLY HALLBERG

– Tvärtemot vad EU-kommissionen och andra kritiker hävdar skulle minskad cabotagetrafik vara positiv för miljön, säger logistikforskaren Henrik Sternberg som just nu lägger sista handen vid cabotagestudien.

STERNBERG BÖRJADE SIN forskarbana i Sverige, men har sedan några år en professorstjänst vid Iowa State University i USA. Därifrån har han fortsatt att granska de europeiska vägtransporterna – bland annat cabotaget (tillfälliga inrikestransporter som ett åkeri utför i annat EU-land.)

Den första cabotagestudien gjordes 2013, och metoden blev omdebatterad. Allmänheten, däribland många chaufförer, fick ladda ner en mobilapp där man kunde registrera utländska lastbilar och deras position. Det gav en god bild av trafiken och bilarnas rörelser.

SLUTSATSEN BLEV ATT hundratals utländska dragbilar med stor sannolikhet bröt mot reglerna som medgav högst tre cabotageresor på sju dagar. Och då ska det vara i samband med en internationell transport.

Nästa studie gjordes 2015, i samband med att Sverige införde sanktionsavgifter för brott mot cabotagereglerna.

I höstas – i september – var det dags för en tredje omgång. Under tre veckor kunde intresserade personer ”tagga” lastbilar, bland annat vid gränsövergångarna till våra grannländer.

Sternberg filar på slutrapporten som släpps i juni.

Vad visar den så här långt?

– Vi har fortfarande problem med utländska dragbilar som sannolikt inte följer reglerna. Vi hittade 609 fordon som stannade länge landet. Cabotagefusket ser ut att ha minskat något jämfört med 2013 och ligger på ungefär samma nivå som 2015, då sanktionsavgifterna kom.

Under de aktiva veckorna gjordes närmare 51 000 taggningar i Sverige och ytterligare omkring 9 000 i Norge och Danmark. Antalet fordon som registrerades var närmare 33 000.

DET ÄR FÄRRE än vid de två tidigare omgångarna. Antalet inrapporteringar per dygn var också lägre. Fast Henrik Sternberg är ändå nöjd:

– Vid de tidigare studierna hävdade skeptikerna att bilar som såg ut att vara här för länge kanske slank ut via någon gränsövergång. Den här gången bemannade vi gränsstationerna, främst med hjälp av personal från Transport.

– Vi fick svart på vitt på att de aktuella 609 dragbilarna inte lämnade landet under den här perioden.

Helsingborg sticker ut i studien, berättar Sternberg. Där finns många eldsjälar som taggat. Facit blev 92 dragbilar som stationerats i staden, varav 23 såg ut att bryta mot reglerna.

En annan slutsats är att de utländska bilarnas hemvist förändrats. Tidigare dominerade Polen och Bulgarien. Nu kom nästan hälften av de 609 dragbilarna från Lettland eller Litauen.

I sin forskning har Sternberg tidigare tittat på fraktkostnader och transporternas andel av olika varors slutpris till konsumenten. Den är normalt låg, ofta bara ett par, tre procent av totalen.

Han har studerat fraktprisernas inverkan på nätet av lager och terminaler. Låga priser på transporter ger en glesare nät, det är helt enkelt billigare att ha godset rullande på vägen.

I samband med den tredje cabotagestudien har Henrik Sternberg analyserat vägtransporterna och vilka förändringar som kan komma när – och om – de nya reglerna i mobilitetspaketet får genomslag.

I KORTHET INNEBÄR reglerna att ett utländskt åkeri som kör cabotage i exempelvis Sverige måste betala svensk lön till föraren. Chauffören måste också få resa hem minst var fjärde vecka. Detsamma gäller för fordonet, dragbilen, som måste återvända till ursprungslandet var åttonde vecka.

Sternberg säger:

– Minskad miljöpåverkan var huvudargumentet när transportmarknaden avreglerades och cabotaget tilläts. Det skulle bli färre tomtransporter, hette det.

– Samma argument använder EU-kommissionen, som är stark motståndare till mobilitetspaketet. Men det stämmer inte. Cabotaget ger ökad miljöbelastning i Sverige och många andra länder.

Orsaken till den negativa miljöpåverkan är bland annat att Sverige tillåter längre och tyngre fordon. Men också att låga löner ger låga fraktpriser – som i sin tur driver fram fler transporter.

Henrik Sternberg använder Coop som räkneexempel. En matjätte som i nuläget inte använder sig av utländska billiga transportörer som utnyttjar cabotagesystemet.

– Om Coop gjorde det skulle företaget på sikt kunna minska transportkostnaden med 25 procent. Men då skulle utsläppen av koldioxid samtidigt öka med 29 procent.

Kommer mobilitetspaketet att få genomslag i Sverige och EU? Henrik Sternberg är pessimistisk:

– Billiga chaufförer är det värsta som finns för miljön. Därför är det så problematisk att EU-kommissionen och en rad östländer försöker stoppa införandet.

– Mycket hänger på kontrollerna. En Nobelpristagare som forskat kring hållbarhet har uttalat att det värsta scenariot är stränga regler, och inga kontroller. Jag har inte sett några tecken på att nya effektiva kontroller är på gång.



”Mycket hänger på kontrollerna. En Nobelpristagare som forskat kring hållbarhet har uttalat att det värsta scenariot är stränga regler, och inga kontroller. Jag har inte sett några tecken på att nya effektiva kontroller är på gång.”

Henrik Sternberg, professor vid Iowa State University.

Åkeri körde avfall utan tillstånd

Åkeri. Från Norrköpings hamn kör Skaraslättens Transport importerat avfall till Tekniska verken i Linköping. Men minst ett av åkerierna som företaget hyrt in har inte tillstånd att köra avfall. Det är en åkare som dessutom är dömd för ekobrott och saknar trafiktillstånd.

Text och foto **Jan Lindkvist**



Ombudsman Mats Andersson och Transportavdelningens medlemsvärvare, Peter Eriksson, är ute på fackligt uppsökeri i Norrköpings hamn. Ombudsman Andreas Kindesjö är också på plats, fast utanför bild.

– Det är nya uppgifter för oss. Vi kommer att pausa samarbetet med åkeriet, meddelar Samuel Ask, vd på Skaraslättens Transport.

Det är tidig morgon. En strid ström av lastbilar bromsar in vid incheckningen till containerterminalen. Flera dragbilar har vagnar – chassin – från Skaraslättens Transport. Chaufförerna kör avfall. Det kommer i sjöcontainrar från England och ska till den stora förbränningsanläggningen som ligger invid E 4:an, i utkanten av Linköping.

– Här kommer två av lastbilarna vi tittar efter, utbrister Andreas Kindejö, ombudsman på Transports Linköpingsavdelning.

Han och Peter Eriksson, facklig organiserare, har bullat upp med fika precis vid infarten till hamnen. En efter en kommer förare och hugger en pappmugg och en kanelbulle. Några hinner med ett kort samtal, andra klättrar snabbt upp i hytten när transporten väl är inloggad i vaktkuren.

Det är ett par åkerier som intresserar facket lite extra. De kör för Skaraslättens Transport.

ETT AV SKARASLÄTTENS inhyrda åkerier är LJ Logistics. Åkaren – A.L. – ingår i en företagarfamilj som drivit åkeri- och bussverksamhet i Norrköping. Tre av familjemedlemmarna åtalades nyligen för ekobrott och alla tre fälldes i tingsrätten.

Domarna på ett respektive två års fängelse och näringsförbud överklagades i slutet av april och har alltså inte vunnit laga kraft.

De två dragbilarna som precis stannat vid inpasseringen tillhör just LJ Logistics. Chaufförerna tar en fika och berättar för Transports uppsökare att de kör skytteltrafik till Tekniska verken i Linköping.

De har läst vad som skrivits i media om åkarfamiljen de jobbar för. Om bedrägeri med bidrag. Om skattefiffel som drabbat ett stort antal chaufförer.

ETT PROBLEM FÖR förarna var att de sällan fick lönespecifikationer från åkeriet som först hette Norrköpings Transport NL och sedan Direct Transport. Det gjorde att Skatteverket klämde åt chaufförerna när det saknades inbetald skatt.

Hur är det nu? Får ni ”lönespecar”, undrar ombudsman Andreas Kindesjö.

De två chaufförerna på LJ Logistics skakar på huvudet.

Lönen då?

Männen, som båda har ett förflutet på Balkan, uppger att de är nöjda med nivån. Betalningen är fast och ligger någon tusenlapp under den avtalsenliga lönen. Möjligen inkluderar det även traktamente. Eftersom de inte får lönespecifikationer är det svårt att veta.

– Det stora problemet, säger en chaufför, är arbetstiden. Jag jobbar omkring 75 timmar i veckan. För övertiden får man inget betalt alls.

Såväl facket som trafikpolisen har börjar granska avfallstransporterna från Norrköpings hamn. För att köra avfall yrkesmässigt krävs tillstånd från länsstyrelsen.

LJ LOGISTICS SAKNAR tillstånd. En koll hos Transportstyrelsen visar att LJ Logistics också saknar trafiktillstånd och en trafikansvarig. Bolaget har ansökt och fått avslag.

Betyder det att bilarna rullar olagligt?

Inte nödvändigtvis.

LJ Logistics har genom så kallat nyttjanderättsavtal flyttat över sina sex dragbilar på ett annat åkeri – MultiPro AB. Där finns trafiktillstånd och trafikansvarig, men inte tillstånd för avfallstransporter.

MultiPro saknar telefonnummer. Inte heller huvudmännen i bolaget har registrerade telefonnummer. Den trafikansvarige är en 47-årig kvinna, skriven i Spånga i Stockholm. Tidningen har sökt henne, utan framgång.

Samuel Ask, vd för Skaraslättens Transport, bekräftar att företaget har fått uppdraget att köra det importerade avfallet från Norrköping till Linköping. Han bekräftar också, i ett mejl, att Skaraslätten anlitar LJ Logistics.

ENLIGT TRANSPORTSTYRELSEN är det okej att överlåta lastbilar på andra åkerier – genom nyttjanderättsavtal. Men, uppger handläggaren på myndigheten, då är det också viktigt att det är bolaget som tar över bilarna som fakturerar kunderna.

Så vilket av de två åkerierna är det som skickar räkningen till Skaraslättens Transport för avfallskörningen? LJ Logistics eller MultiPro?

När Transportarbetaren ringer A.L.:s huvudman på LJ Logistics, säger han kort:

– Jag är inte intresserad av att prata med dig.

På Skaraslättens Transport uppger Samuel Ask att fakturorna kommit från LJ Logistics. Inte från företaget som påstås ha tagit över bilarna.

Transportarbetaren har också pratat med Tekniska verken. Avdelningschef Tony Borg förklarar att det inte är det kommunala bolaget som upphandlar själva transporten av soporna. Det gör importören, Bertling Enviro.

– Fast det gör ingen skillnad i sak. Vi har alltid ett moraliskt ansvar att transporterna sköts korrekt och att regelverken följs. I nuläget kontrollerar vi inte åkerierna som kommer med de 600 000 ton avfall vi årligen tar emot.

– Men vi tar till oss de här uppgifterna. Vi vill inte medverka till lönedumpning eller till något som inte är förenligt med gällande lagar och regler.

På Bertling Enviro tas vd:n Niklas Amour på sången av Transportarbetarens frågor:

– Vi har tecknat avtal med Skaraslättens Transport och min minnesbild är att företaget har tillstånden som krävs. Skaraslättens har även rätt att ta in underleverantörer, men då är det också Skaraslättens uppgift att kolla att tillstånd finns.

Efter att Transportarbetaren börjat granska avfallstransporterna valde Skaraslättens Transport att pausa samarbetet med LJ Logistics.

LAS-utredningar försenade

Politik. De skulle varit klara. Men regeringens tre utredningar om hur LAS-överenskommelsen ska genomföras kommer först att presenteras kring månadsskiftet maj-juni. Det uppger arbetsmarknadsdepartementet.

Efter många turer enades Svenskt Näringsliv och PTK i höstas om förändringar i lagen om anställningsskydd (LAS). Senare anslöt sig Kommunal och IF Metall till överenskommelsen, något som fick stark kritik från de andra LO-förbunden – inte minst från Transport.

Överenskommelsen innebär, förutom förändringar av anställningsskyddet, också ökade möjligheter till kompetensutveckling och bättre omställningsstöd. Parterna i överenskommelsen vill se ett nytt studiestöd, för vuxna ute i arbetslivet.

I januari tillsatte regeringskansliet tre interna utredningar. En av dessa utreder just hur ett statligt studiestöd ska kunna utformas och finansieras. De övriga ser över hur nya LAS, respektive omställningsstödet, ska genomföras.

Enligt vad källor uppger till tidningen Arbetet beror förseningen på att arbete återstår just när det gäller studiestöd och nytt omställningsstöd. På dessa områden är parternas överenskommelse mindre tydlig än när det gäller hur anställningsskyddet ska förändras.

Men arbetet har inte kört fast, vare sig i tekniska detaljer eller meningsskiljaktigheter mellan parterna och regeringen, enligt vad en av källorna – från den fackliga sidan – sagt till tidningen.

De tre utredningarna skulle ha lagts fram senast den 15 maj.

– Bedömningen är att utredningarna kommer att kunna presenteras vid månadsskiftet. Utredningsarbetet är komplext. Nu handlar det om att färdigställa texter, säger Jennie Zetterström, pressekreterare åt arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S), till Arbetet. *LH*

9,1%

var arbetslösa i april, enligt Statistiska centralbyrån.

Utredning vill ge utökat ansvar för ordningsvakter

Politik. Längre utbildning, fler befogenheter och en helt ny lag. Förslagen är många när regeringens utredare föreslår nya regler för ordningsvakter.

Text och foto **John Antonsson**



En ny lag ska förtydliga när ordningsvakter ska få jobba på gator och torg.

I nära ett och ett halvt år har Agneta Bäcklund utrett ordningsvaktens framtid. Betydligt längre har politikerna pratat om en ny roll. Och lagen är lastgammal. Vid presskonferensen kallade inrikesminister Mikael Damberg (S) lagen ”föråldrad”.

Den gamla lagen om ordningsvakter är drygt 40 år och kom till för att bringa ordning vid saker som logdans, och inte gator och torg. Vid en digital presskonferens presenterades nu slutligen utredarens förslag. Nu ska allt ut på remiss, där berörda ska få tycka till.

Det här är förslagen, i grova drag.

→ HELT NY LAG FÖR ORDNINGSVAKTER

Utredaren föreslår bland annat att reglerna för tillstånd att placera ut ordningsvakter görs om. Mest troligt kommer det att bli lättare för kommuner att anlita ordningsvakter i det brottsförebyggande arbetet. Polisen kommer att kunna villkora tillståndet med krav på minsta bemanning från bevakningsbolaget.

– Det är en jättegrej för oss, säger Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport, med ansvar för bevakningsavtalet.

Däremot är Nilsson kritisk till att utredningen inte tydliggör att polisen har ett arbetsmiljöansvar i samband med att ordningsvakter agerar på polismans anvisning.

→ EN FÖRLÄNGD UTBILDNING

Utredarens förslag är att utbildningen ska bli 160 timmar. En del av utbildningen ska även i fortsättningen vara egenfinansierad. Bäcklund vill inte att utbildningen ska bli dyrare, därför är förslaget att staten går in och betalar de ökade kostnaderna.

→ ANNAN BAKGRUNDSKONTROLL

Förslaget är att det ska göras en kontroll i polisens spaningsregister. Däremot föreslår utredaren att Säpo inte längre ska kontrollera alla ordningsvakter, enligt det nuvarande kravet på medborgerlig pålitlighet. Vid särskilda skyddsobjekt kommer Säpokontrollerna att fortsätta. Transport vill ha kvar Säpokontroll på samtliga ordningsvakter.

– Det handlar om att hålla religiösa och politiska extremister borta från branschen. Ett år var det 50 personer som hindrades att jobba av Säpo, säger Jerker Nilsson.

→ NYA BEFOGENHETER

Utredaren föreslår att ordningsvakter ska få transportera gripna personer på polisens anmodan. Det kan exempelvis röra sig om att köra en berusad person till tillnyktring.

– Det primära är att förkorta väntetiden på polis. Ibland kan det röra sig om en till tre timmar. Då kan medborgaren som omhändertagits få vård snabbare. Jag tycker inte att det innebär så stora förändringar, men innebär samtidigt att polisens arbetsbelastning minskar, säger Nilsson.

Många medlemmar hotas på jobbet

Facket. Ett flertal Transportmedlemmar i Östergötland har utsatts för hot det senaste året. Det visar en undersökning som Transports Linköpingsavdelning gjort.

Text **John Antonsson**

Transports avdelning i Östergötland har cirka 2 500 medlemmar, och e-postadress till 1 500 av dem. För att ta reda på mer om utsattheten för hot, tog avdelningen fram en enkätundersökning som mejlades ut. 232 svarade. 40 av dem, 17 procent, hade utsatts för hot på jobbet det senaste året. Något fler, 54 personer, hade utsatts för förtäckta hot på jobbet.

ENLIGT AVDELNINGSORDFÖRANDE

Joakim Carlsson hör medlemmar sällan av sig till avdelningen med frågor rörande hot och våld. Nu hoppas Carlsson att frågan ska få mer uppmärksamhet.

– Vi skulle behöva komma ut mer och prata om det här. Vi får aldrig acceptera hot. Jag misstänker att inom vissa yrken blir man lite luttrad. Risken finns att man exempelvis som bevakningsanställd får inställningen att det ska vara så här, att det ”ingår i jobbet”.

Det går inte att dra några statistiska slutsatser med så få svarande. Men oavsett hur man räknar, så är det minst 40 medlemmar i Transportavdelningen som utsatts för hot på jobbet det senaste året. Avdelningens regionala skyddsombud Carina Lövgren säger att hon tyvärr inte är förvånad.

– Jag tror att det finns ett mörkertal också. Just nu är det ett växande problem i samhället att människor inte kan respektera att folk utför arbetsuppgifter.

Flera förslag på skärpta kontroller av yrkestrafik

Åkeri. En utredning om kontroll av yrkestrafik har lämnats till regeringen. Utredaren vill inte ha en ny myndighet, däremot ett tydligare uppdrag för polisen.

Text **John Antonsson**

Transport har under en längre tid drivit att Sverige ska få en ny myndighet som kontrollerar yrkestrafik på väg. Det finns i många andra länder och har gett goda resultat. Utredaren ansåg inte att det är den bästa lösningen. Dels på grund av att det är dyrt och tar tid att skapa en ny myndighet. Dels för att det inte skulle vara effektivt att skilja på olika typer av trafikkontroller.

I STÄLLET FÖRESLÅR utredaren att polisen får ett utökat ansvar för att utföra trafikkontroller och att polislagen ändras så att riksdag och regering bättre kan styra vilka resurser som trafikkontrollerna får.

– Vi tror att en ny myndighet skulle försvaga kopplingen till polisens brottsbekämpande verksamhet, sa utredaren Catarina Barketorp vid en presskonferens.

BÅDE POLISEN OCH Transportstyrelsen har lyft ett förslag om att skapa yrkesgruppen trafiksäkerhetskontrollanter. Inte heller det nappade utredaren på.

– Bara poliser har våldsbefogenheter. Trafiksäkerhetskontrollanter kan inte stoppa bilar och inte heller utreda annan brottslighet. Det blir inte effektivt och inte heller en säker arbetsmiljö. Det är bättre att det sköts av poliser.

Däremot kommer utredningen med ett förslag om en helt ny yrkesgrupp.

REDAN I DAG är det många snåriga regelverk som bilinspektörer och poliser ska ha koll på. Nästa år ska EU:s nya regler garantera utländska förare lön i nivå med de svenska kollektivavtalen, då blir det än mer komplicerat. Utredaren föreslår att en ytterligare yrkeskategori ska införas vid sidan av poliser och bilinspektörer. De ska ha koll på frågor som exempelvis cabotage, farligt gods och utstationeringsdirektivet.

I DET FINSTILTA i utredningen går det också att hitta stora brister i hur tillsynen ser ut i dag. Till exempel pekar utredaren på vissa av polisens uppgifter. Som att kontroll av tidböcker i taxibilar och fordon som väger mindre än 3,5 ton genomförs i ”begränsad omfattning”.

YTTERLIGARE ETT FÖRSLAG från utredaren är att Trafikverket ska få i uppdrag att bygga fler kontrollplatser.

Förslagen i utredningen kommer nu att skickas ut på remiss. Bland annat Transport och arbetsgivarparten kommer att få chansen att tycka till. Vid presskonferensen antydde infrastrukturminster Tomas Eneroth att han fortfarande är öppen för både trafiksäkerhetskontrollanter och en ny myndighet:

– Nu välkomnar jag alla att komma med svar och förslag på hur vi ska få skärpta kontroller

Utsparkat skyddsombud i tingsrätten

Bevakning. Transport och Ringhals har mötts i tingsrätten för muntlig förhandling om utsparkade skyddsombudet Andreas Ehm. Parterna nådde ingen förlikning.

Tex och fotot **John Antonsson**



Andreas Ehm hade jobbat på Ringhals i nära 20 år när hans rätt att jobba i kärnkraftverket drogs in.

För snart ett år sedan kunde Transportarbetaren berätta att huvudskyddsombudet för skyddsvakterna på Ringhals, Andreas Ehm, sparkades ut av det statligt ägda kärnkraftsbolaget. Ehm var anställd av Avarn och blev av med sin föranmälan på kärnkraftverket. Alltså sin rätt att vara på sin säkerhetsklassade arbetsplats och agera som skyddsombud.

Ringhals linje har hela tiden varit att hans avstängning inte har med jobbet som skyddsombud att göra. Transports och Andreas Ehms åsikt är att avstängningen är direkt kopplade till Ehms roll som skyddsombud.

Eftersom Ringhals inte är Ehms arbetsgivare, det är Avarn, så stämmer Transport Ringhals i tingsrätten. Facket tar stöd av arbetsmiljölagen och argumenterar att kärnkraftverket har hindrat honom att utföra sitt uppdrag.

I SLUTET AV maj möttes parterna i en muntlig förberedelse. Där domstolen försökte hitta en förlikning. Det gick inte.

– Vi var beredda att diskutera, men Ringhals ville inte alls, säger Martin Miljeteig, Transports arbetsmiljöombudsman.

Transport anser att frågan om företag ska ha rätten att stoppa skyddsombud från underentreprenörer är en principiellt viktig fråga.

– Ett av Transports allra viktigaste jobb är att skydda våra fackliga förtroendemän och skyddsombud i deras fackliga arbete och mot påföljder, säger Martin Miljeteig.

Huvudförhandling dröjer förmodligen till början av 2022.

Förare dömd för grovt falsklarm

Åkeri. Samhällstjänst 160 timmar för falskt larm, grovt brott. Det blev domen för den lastbilschaufför som larmade om att hans fordon skenade på E20 norr om Alingsås.

En enig rätt har gjort bedömningen att chaufförens uppgifter, att lastbilen inte gick att bromsa och rusade okontrollerat, var falska. Men mannen slipper fängelse och döms i stället till samhällstjänst. Han ska också betala ersättning till brottsofferjouren då rätten bedömt brottet som grovt. Att tingsrätten ser det falska larmet som ett grovt brott handlar om storleken på räddningsinsatsen: Ekipaget – lastbil med släp – eskorterades av polis och räddningstjänst i över en timme på E20 norrgående. Motorvägen röjdes på trafik och alla påfarter spärrades. Kostnaderna för Polisregion Väst beräknas till över 90 000 kronor.

Färden slutade utan att någon skadades, på en åker mellan Skara och Götene. *LH*



FOTO: JOHN ANTONSSON

Tomas Eneroth (S) vill förlänga alla yrkeskompetensbevis.

Förslag: Förläng YKB med ett halvår

Åkeri. Regeringen lägger fram ett förslag som ska göra att chaufförers yrkeskompetensbevis (YKB) kan förlängas med sex månader, räknat från att det gått ut.

Möjligheten att förlänga yrkesbeviset ska gälla fram till årsskiftet. Regeringens syfte är att komma till rätta med vissa av de YKB-problem chaufförer och åkerier stött på under pandemin.

– Coronapandemin har slagit hårt mot transportsektorn. Regeringen är mån om att mildra effekterna av pandemin, dels för att säkra samhällsviktiga transporter, dels för att underlätta för företag och yrkesförare, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i ett pressmeddelande.

Reglerna om yrkeskompetensbevis regleras av EU. Därför krävs ett godkännande från EU-kommissionen, efter att regeringens förslag om förlängning gått igenom i riksdagen. *JA*

Konkurserna minskar kraftigt

Ekonomi. Det har vänt. Antalet konkurser inom transportbranschen har mer än halverats i april jämfört med samma månad förra året. Och nya företag startas nu i flera av de branscher som drabbats hårdast av pandemin, visar statistik från kreditupplysningsbolaget UC.

Richard Damberg, ekonom och bloggare på UC, förstår om den positiva utvecklingen kan väcka förvåning. Transportbranschen är konjunkturkänslig och har generellt mycket små marginaler.

– Men den effekt vi nu ser beror på att när ekonomin åter tar fart ökar också antalet transporter, säger Richard Damberg i ett pressmeddelande från UC. *LH*



FOTO: LILLY HALLBERG

Mats Fredlund vid tingsrättsförhandlingen.

Hovrätten tar upp SD-uteslutning

Facket. Nu står det klart att Svea hovrätt tar upp målet om Transports uteslutning av SD-politikern Mats Fredlund. Fredlund stämde förbundet och fick rätt i Stockholms tingsrätt. Transport överklagade och nyligen beviljade hovrätten så kallat prövningstillstånd.

– Det var väntat. Det är angeläget att ärendet prövas på nytt, säger Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson.

Transport, och stora delar av fackföreningsrörelsen, reagerar mot att staten – genom en domstol – går in och tolkar en ideell förenings stadgar.

”Endast i diktaturer tar sig staten rätt att gripa in i ideella föreningars inre angelägenheter”, skriver Transport i överklagan.

Fredlund anför å sin sida att arbetstagare som fråntas möjlighet att vara med i facket befinner sig i en utsatt situation på arbetsmarknaden ”med kraftigt försämrade möjligheter att hävda sin rätt”.

Efter utslaget i tingsrätten uttalade Mats Fredlund att han inte hade för avsikt att gå med i Transport igen. *JL*

Taxiåkare organiserar s ig i ny förening

Taxi. En grupp åkare på Cabonline vill organisera landets alla taxiåkare. De har bildat en ny transportörsförening, TAF, som är öppen för alla åkerier. Oavsett beställningscentral.

– Vi vill organisera så många som möjligt. Det finns tusentals enbilsåkare, de är lika utsatta som förarna, säger Michael Harvey, nyvald ordförande.

Text och foto **Jan Lindkvist**



Michael Harvey vill organisera mindre taxiåkerier i ny transportörsförening.

Michael Harvey bor i Sigtuna och har två taxibilar som rullar för Sverigetaxi. Precis som för andra i branschen slog corona hårt mot hans rörelse. Våren 2020 var kraschen nära.

Samtidigt ser Harvey pandemin som en möjlighet. En chans att städa upp i en bransch som länge varit under isen.

HAN BESKRIVER ETT komplext problem. Överetablering. Pressade offentliga upphandlingar. Åkare som är i det närmaste livegna i förhållande till beställningscentralerna. Politiker som saknar kunskap och intresse för att driva igenom förändringar...

– Lönsamheten är det största problemet, säger han. Enbilsåkarna löser det genom att jobba 65 timmar i veckan. Eller 75 timmar, om man ska få ihop till några veckors semester också.

– Alla förlorar pengar i taxi. Beställningscentralerna. Åkarna. Förarna, som får usla löner. Alla går back. Även riskkapitalisterna som gick in i Cabonline. Det är ofattbart att riskkapital satsas i en bransch utan lönsamhet. Corona drog ner brallorna på oss.

Michael Harvey har redan börjat agera. Han har uppvaktat ansvariga färdtjänstpolitiker i regionen och suttit i långa möten med Cabonlines ledning.

TIDIGT TOG HAN också kontakt med Transport. Syftet var dubbelt. Dels gick han in i förbundet. Som vanlig medlem.

– Jag är arbetsgivare, men har också börjat köra för en annan åkare. Som anställd. Och då har jag ju rätt att vara med i facket, eller hur? säger han med klurig blick.

Fast huvudskälet till dialogen med Transport är att försöka få till ett samarbete. I Michael Harveys vision ingick att Transport skulle organisera även taxiföretagare, främst enbilsåkarna.

När den idén stötte på patrull började han på nytt fokusera på TAF. Alltså på den sammanslutning av åkare som ursprungligen startades på Taxi 020. Ett bolag som sedan blev Sverigetaxi.

– När vi var som störst hade vi 600 medlemmar i TAF. Uppåt 60–70 procent av beställningscentralens alla åkare var anslutna, förklarar Harvey som var talesperson i föreningen.

INOM TAF HÖJDES röster för kollektivavtal, något som de flesta Cabonlineåkare alltjämt saknar. Kruxet var lönsamheten. I en intervju för Transportarbetaren 2016 konstaterade Michael Harvey att ekonomin och överetableringen gjorde att åkarna omöjligt kunde klara att betala garantilönen, som då låg på 18 700 kronor i månaden.

Under pandemin har missnöjet bland taxiåkarna i Stockholm nått nya rekordnivåer, enligt Michael Harvey. Åtskilliga företag har gått i konkurs och i regionen har hundratals taxibilar ”avrustats”.

I Cabonline har det lett till att många åkare hamnat i knipa. Beställningscentralen började tidigt kräva personlig borgen, när åkarna knackade på dörren och behövde låna pengar. Exempelvis till nya fordon. Den dag konkursen kommer, blir åkaren personligen betalningsskyldig.

Det nya TAF då?

En interimsstyrelse är vald och värvningen är i gång. I nuläget har föreningen runt 170 medlemmar.

– Vi är redan större än Svenska Taxiförbundet, som har omkring 150 medlemmar. Och de representerar faktiskt inte åkarna, utan är snarare en motpart till dem. De tongivande medlemmarna i Svenska Taxiförbundet är ju beställningscentraler.

– Kvar för TAF finns över 8 000 taxiåkare att organisera! Många av dem är utlandsfödda och dåligt insatta i svenska lagar och regler. Det är de som behöver mest hjälp, som har mest att vinna på att gå samman i en organisation. Redan nu är vi på väg att bli en av Sveriges största multikulturella föreningar.

MICHAEL HARVEY MENAR att branschen redan är inne i en omställningsprocess. Tömningscentralerna där taxameterdata tankas ner har minskat det tidigare skattefusket. När det gäller Uber och de andra gig-företagen säger han:

– Jag gillar inte begreppet gig-ekonomi. Det är bara samma gamla sätt att lura människor på pengar. Uber har förlorat mer på pandemin än de traditionella bolagen. Vi har ändå haft kvar de samhällsbetalda körningarna.

– I den mån Uber skattefuskar ska de bekämpas. I övrigt ska man lära sig av dem när det gäller marknadsföring och kundnytta. Ubers åkare är också välkomna att anslutna sig till TAF.

Kundnytta?

Michael Harvey exemplifierar med att förklara vad han anser att kundnytta inte är. Som när offentliga upphandlare detaljstyr och bestämmer vilken sorts däck taxibilarna ska rulla på.

Harvey beskriver hur pandemin gjort att den tidigare överetableringen ersatts av motsatsen.

– När pandemin klingat av kommer det att bli kraftig brist på taxibilar. Många har tvingats kasta in handduken och de kommer inte tillbaka. Jag tror att det är likadant i hela landet, utom möjligen i norra Sverige.

Vilka åtgärder behövs om taxi ska bli mer lik andra näringar?

– Skatterna behöver ses över. Fordons- och bränsleskatterna gör att taxi är en av de hårdast beskattade branscherna. Samtidigt behöver de samhällsbetalda resorna utvecklas.

– I dag har färdtjänsten en egen beställningscentral som skickar ut körningarna till en annan beställningscentral, innan uppdragen läggs ut på förarna. Det är ett led för mycket.

Om fem år, hur ser taxibranschen ut då?

– Det beror mycket på facket. I Stockholm har vi två gemensamma huvudmotståndare. Det är politikerna och riskkapitalisterna. I TAF vill vi samverka med Transport. När det går bra för en bransch vill ingen förändra något. Nu är den dysfunktionell, och det är ett gyllene läge att samarbeta.

Kan taxi någonsin bli ett yrke där anställda har en lön som ligger i närheten av en lastbils- eller bussförare, låt säga 27 000–28 000 kronor i månaden. För vanligt heltidsjobb. Inte 55–60 timmar i veckan...

– Ja, för vissa. Men alla vill inte ha det så. Det har kommit nya generationer, med andra tankesätt. Och vi har fått influenser från nya kulturer. Där 70 timmars arbetsvecka inte är något konstigt.

– I forna tider var kusken ofta egenföretagare, med en egen häst. I dag finns det 6 000 enbilsåkare i taxi. Jag tror att man ska slå vakt om dem.

Du är 74 år och taxiåkare. Och chaufför. Varför inte lägga hatten på hyllan?

– Jag vill fullfölja det här med TAF. Sedan är ju taxikörning ett jättekul jobb. Som förstör familjelivet.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Taxiåkare som protesterade under våren 2020.

Taxisatsning i nytt projekt

Facket. Transport drar i gång ett nytt projekt, i taxi. Målet är att organisera fler förare och städa upp i en bransch som präglades av lönedumpning, dålig lönsamhet och personalflykt långt innan pandemin slog till.

Text **Jan Lindkvist**

I april sa Transports förbundsstyrelse ja till en specialsatsning på taxi. Projektet är döpt till RAT, Rensning av taxibranschen. Förbundet ska anställa fyra uppsökare som på heltid ska fokusera på en näring med krisstämpel.

Mats H Andersson är central ombudsman på förbundskontoret och ansvarig för taxi. Han blir också projektledare för RAT.

– Förberedelserna pågår för fullt. Målet är att ha uppsökarna på plats till den 1 september, och att vi då kan starta arbetet ute på fältet. Huvudsyftet är att öka den fackliga organisationsgraden.

– Och att få fler taxiföretag med kollektivavtal. Antingen genom att de går med i arbetsgivarorganisationen eller tecknar hängavtal direkt med oss. Det är viktigt att få stopp på avtalslösa företag som kan konkurrera med dåliga arbetsvillkor.

TANKEN ÄR ATT de fyra uppsökarna ska täcka hela landet och besöka förare på arbetsplatser och andra ställen där chaufförer samlas.

Idéerna till projektet föddes under de utdragna förhandlingarna om ett nytt kollektivavtal för taxiförarna. I pauserna hade den fackliga delegationen gott om tid att diskutera branschens problem – och tänkbara lösningar.

UTGÅNGSPUNKTEN ÄR ATT organisationsgraden är låg i taxi. Lägre än i de flesta andra av Transports branscher. Många av förarna, framför allt i större städer, är utlandsfödda. De har ofta begränsad kunskap om den svenska arbetsmarknaden, kollektivavtalen och fackets roll.

Mats H Andersson förklarar att projektet preliminärt ska löpa i tre år. Med avstämning på förbundets kongress i augusti 2022.

Vid sidan av Mats H Andersson kommer förbundets utredare Sirin Celik att arbeta med projektet. Liksom Magnus Lagerqvist, som jobbar på förbundets organisationsenhet.

EXAKT HUR ARBETET ska bedrivas är inte klart. Mats H Andersson ser gärna att uppsökarna får egna förhandlingsmandat och kan teckna avtal. En angelägen uppgift kan bli att kolla att företagen sköter inbetalningarna av försäkringspremier till Fora.

I PLANERNA INGÅR att försöka påverka lokala politiker och andra makthavare. Med sig i bagaget har Transport en taxirapport som blev klar strax innan avtalsrörelsen startade.

I den ingick en stor enkät som pekade på att många förare jobbar betydligt mer än heltid. Till löner som ligger långt under andra LO-grupper.

SIRIN CELIK PÅPEKAR att rapporten listade en rad åtgärder som måste till, om branschen ska saneras. Det handlar bland annat om att:

➜ Avskaffa den så kallade procentlönen. En löneform i kollektivavtalet som medger att förarna kör passagerare på rakt ackord.

➜ Få till schysta villkor vid offentliga upphandlingar. Helst krav på kollektivavtal i anbudsunderlaget.

➜ I dag jobbar många taxiförare orimlig mycket och kontrollerna är få. Transport vill ha fungerade kör- och vilotidsregler, som liknar dem i lastbilssektorn.

Mats H Andersson har jobbat länge med taxi. Han ser en förarkår med tre olika kategorier:

– Vi har en grupp som bara kör färdtjänst och andra samhällsbetalda resor. En som bara tar privatkunder. Och en tredje som kör blandat. De här grupperingarna har inte samma syn på branschens problem och inte samma förslag till lösningar.

– Projektet handlar mycket om att synliggöra Transport. Ska vi lyckas måste vi visa vad vi gör och vad vi står för. Det är viktigt att vi lägger mycket krut på förarna som kör privatresor. På procentlön.

Transport röstade nej till LAS-beslut

Facket. Transport reserverade sig när LO:s representantskap på torsdagskvällen på nytt diskuterade och fattade beslut om avtalet som bäddar för förändringar i LAS, Lagen om anställningsskydd.

Text **Jan Lindkvist**

– Jag är mycket bekymrad över läget i LO och hur LO har hanterat detta, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

LAS har varit en het facklig och politik fråga i flera år. Efter förra valet och den omdebatterade januariöverenskommelsen ökade trycket på fackförbunden att åtminstone förhandla om anställningstryggheten med arbetsgivarsidan.

EFTER HÅRDA DUSTER enades fack och arbetsgivare om ett avtal som skulle ligga till grund för ny lagstiftning. Fast ett enigt LO sa nej till uppgörelsen. Det var i oktober 2020.

Någon månad senare skapade Kommunal och IF Metall rubriker i medierna. LO:s två största förbund hade vid sidan av de övriga tolv förbunden fortatt förhandla med Svenskt Näringsliv. I december 2020 anslöt man sig till LAS-uppgörelsen.

Det blev ett ramaskri i LO och en rad förbund, bland dem Transport, talade om ett historiskt svek.

NÄR DET STOD klart att LAS och anställningsskyddet ändå skulle komma att förändras uppstod flera problem. Ett var att skyddet vid uppsägningar skulle bli olika för olika LO-medlemmar, beroende på vilket förbund man tillhör.

I LO-styrelsen väcktes frågan om att ta upp nya förhandlingar med Svenskt Näringsliv. Om de omställningsförsäkringar som funnits i många år – AGB och TSL.

Flera fackförbund, bland dem Transport, såg problem om LO på nytt skulle sätta sig vid förhandlingsbordet och diskutera LAS. Transport argumenterade för att LO-förhandlarna skulle ha ett ”låst” mandat. Det vill säga förhandlingarna fick bara gälla försäkringarna, inte hela LAS-paketet.

NÄR FRÅGAN diskuterades i LO-styrelsen fick Transport mothugg. Majoriteten av förbunden ville ha ett öppet förhandlingsmandat. Tommy Wreeth valde till slut att reservera sig mot beslutet som styrelsen fattade.

Torsdagen den 27 maj togs frågan upp på ett extrainkallat representantskapsmöte, som hölls digitalt bakom stängda dörrar (datorskärmar). Transport fortsatte slåss för ett låst mandat, men blev nedröstat.



FOTO: LILLY HALLBERG

LO och Susanna Gideonsson har tidigare sagt nej till LAS-uppgörelsen. Nu ska organisationen förhandla igen.

TOMMY WREETH ÄR besviken. Han ser en risk att LO-ledningen nu byter fot och vill skriva på hela huvudtalet.

– Det står allt mer klart att LO-ledningen inte klarar att stå emot tryck-

I en presskommentar från Svenskt Näringsliv fick Tommy Wreeth vatten på sin kvarn. Där skriver förhandlingschef Mattias Dahl:

”Vi välkomnar att LO nu verkar ha svängt och är på väg att skriva på huvudavtalet.”

DET ÄR EN slutsats som LO-ledningen från IF Metall och Kommunal. I stället agerar man på kommando av de två största förbunden. Är det verkligen så vill ha det i framtiden?

Nytt S-förslag mot minimilöner

EU. Samtliga svenska partier, fackförbund och arbetsgivarorganisationer är mot förslaget som ska höja minimilönerna för Europas fattigaste arbetare. Nu jobbar Johan Danielsson (S) för att få till ett undantag för länder där löner sätts av arbetsmarknadens parter.

Text och foto **John Antonsson**

– Jag har goda förhoppningar om att skapa en majoritet bakom ett av våra förslag. Det handlar om att införa ett undantag som tar sikte på den svenska modellen, säger Johan Danielsson, socialdemokratisk EU-parlamentariker.

WI DET FÖRSLAG som kommissionen först presenterade lovades undantag för Sverige var gäller just minimilöner. Men däremot gäller alla andra delar av förslagspaketet, direktivet, också för Sverige.

Det förslag som Johan Danielsson nu vill driva igenom handlar om att länder, där lön främst sätts genom kollektivavtal, helt ska undantas från direktivet. I praktiken handlar det främst om Sverige och Danmark, möjligtvis ett par länder till.

FÖR NÅGRA MÅNADER sedan cirkulerade förslag om att skriva in att vissa specifika länder undantas från direktivet. Men med det fruktar Johan Danielsson att det innebär att länder som Polen och Ungern, som styrs av högernationalister, kommer undan av helt andra skäl – och att de ländernas arbetare varken får lönerna satta av kollektivavtal eller höjda minimilöner.

RISKERNA MED FÖRSLAGET är, enligt Danielsson, att den svenska kollektivavtalsmodellen slås undan. Och centrala kollektivavtal är enligt honom det allra bästa på att leverera bra löner till stora grupper arbetare.

– Om man trodde att minimilöner skulle leverera bra villkor för 25 miljoner människor under en natt. Då skulle vi kanske ändå inte hålla med, men förstå drivkraften.



Johan Danielsson (S) vill få med ett undantag mot reglerna om minimilöner från EU.

– Men förslaget är baserat på medellönen i varje enskilt medlemsland. Det skulle innebära att den tyska minimilönen höjs med 35 kronor, men bara med 3 kronor i Rumänien.

Nu hoppas Danielsson att de svenska fackförbunden ska hjälpa till med att påverka Europafacket, Etuc, så att det ställer sig bakom Socialdemokraternas förslag om undantag.



Transport anklagar Gate gourmet för att shoppa efter billigare avtal.

Uppsägning av 60 transportare i AD

Flyg. Transport och cateringbolaget Gate gourmet har mötts i en förberedande förhandling i Arbetsdomstolen. Många frågetecken behövde rätas ut och fler återstår efter att facket stämt bolaget för uppsägningen av ett 60-tal anställda Transportmedlemmar.

Text och foto **Justina Öster**

Den som väntat sig en vändning, genombrott eller kanske till och med en förlikning vid den muntliga förhandlingen blev besviken.

– Nej, nej, det var inte aktuellt, säger Transports centrala ombudsman Per-Olof Norgren.

Han beskriver den digitala sammankomsten, i cirka fyra och en halv timme, som en förberedelse inför huvudförhandlingen i Arbetsdomstolen (AD). Men fallets komplexitet och många ingredienser utmynnade i att AD spikade ännu ett datum för att fortsätta de förberedande förhandlingarna.

DET BLIR DOCK först i höst, i mitten av september.

– Vid dagens övning ställde domstolen frågor till både oss och arbetsgivarna om hur vi kommit fram till olika slutsatser och ståndpunkter. De vill förvissa sig om att AD uppfattat allting rätt från bägge parter, säger Per-Olof Norgren.

Hans känsla är att företaget fick fler frågor än facket.

– Men vi får se sen när AD kommer med ett yttrande. Alltihop är fruktansvärt invecklat för både oss, bolaget och AD. Fallet är helt nytt och det finns inga vägledande prejudikat att gå på.

Transport och det 60-tal cateringarbetare som sagts upp från sina jobb, företräds av två jurister vid fackets juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd.

EN STOR STÖTESTEN för facket är att Gate gourmet, utan hänsyn till LO:s organisationsplan, på eget bevåg började tillämpa Hotell- och restaurangfackets (HRF) cateringavtal. För samtliga anställda. En del av personalen hade avlönats enligt HRF:s avtal tidigare. Men inte Transports medlemmar, som i och med bytet drabbades av tusenlappar i sänkt lön och sämre villkor.

Företaget, å sin sida, har hela tiden hänvisat till att pandemin och flygkrisen tvingat fram en omorganisation, som ledde till att hela personalstyrkan sades upp. Gate gourmet valde sedan att återanställa ett antal tidigare medarbetare. Bland dem fanns ingen i styrelsen för Transports fackklubb vid Arlanda, som ifrågasatte omorganisationen och avtalsbytet.

NÄR PARTERNA MÖTS i AD i september kommer domstolen ge besked om det blir en två eller tre dagar lång rättegång.

– Det är mycket kvar, mycket mycket kvar, säger Transports Per-Olof Norgren luttrat.

– Och vi fortsätter komplettera ärendet varje månad för de Transportmedlemmar som jobbar kvar eftersom vi anser att Gate gourmet bryter mot vårt kollektivavtal.

Han tillägger:

– För oss handlar Gate gourmets byte av avtal till ett billigare med lägre löner och sämre villkor om ren avtalsshopping. Det är en oerhört viktig principfråga.

Huvudförhandling sker i september.

David Ericsson

Att bygga ett hus tillsammans

Vad gör man då den vuxna dottern är ledsen, har problem med en tidigare relation, är sliten efter flera års nattjobb som barnmorska och av att vara ensamstående med ett barn? Och hon har en enda stor önskan: att bygga ett eget hus? Jo vi bygger förstås ett!

Ett Attefallshus bredvid vårt stora ute på skärgårdsön låter inte så märkvärdigt. Ändå kan jag i efterhand undra vad vi tänkte på då vi borrade ner de första armeringsjärnen i berget.

Bärlinor till golv och stomme går dock relativt snabbt att bygga. Vi hade ingen ritning mer än yttermåtten 25 kvadrat och 4 meter högt i snitt. Allt annat var på fri hand.

Vi skruvade i stället för att spika och kunde på så sätt beräkna var fönstren skulle vara då vi väl reglat upp väggarna. Mycket flyttande vart det av reglar hit och dit, men till slut blev det bra. Det vill säga så som dottern, Hanna, ville ha det.

> ”Mycket flyttande vart det av reglar hit och dit, men till slut blev det bra.

TAKSTOLARNA FÖRESLOG SNICKARNA på ön att vi skulle måttbeställa från en firma i Uppland, eftersom det är ett himla bök att göra såna själv. Hanna tyckte inte det. Så vi tillverkade egna med mallar vi lagt på golvbjälkarna (själva golvet var inte lagt då).

Hanna fixade det med ett ihärdigt skruvande och vände på bitarna, trots att jag sa åt henne att låta bli då hon har diskbråck. Men det hjälpte lika lite som när jag sa att hon inte skulle bära de fulla hinkarna med betong till grundplintarna.

Det jobbigaste var att lägga taket. Det lutade så förbannat och det var svårt att få fäste med gympadojorna på råsponten. Men att skruva i ett par brädor som stöd minskade risken att åka ner på arslet.

Den sommaren regnade det ingenting, inte en enda droppe. Utom då vi just lagt klart råsponten. Så det blev lite halvbråttom att få på en presenning ...

JAG ÄR NÅGOTSÅNÄR bra på att bygga. Varifrån jag lärt mig är oklart. Jag har visserligen jobbat en del på byggen, men då som ställningsbyggare. Men att se Hanna utvecklas från nästan ingenting till att bygga det mesta av huset (jag tog mig en del sovmornar) var något alldeles speciellt.

Dottern är faktiskt den bästa arbetskamrat jag haft. Vi teg, ja till och med surade, sida vid sida till sena kvällarna. Och ibland påpekade hon att jag gjort fel här eller där.

Då citerade jag en åkare jag jobbat för då han tappat en trailer.

– Och jag som aldrig gör aldrig fel!

Nu är ”Hattstugan” färdig. Eller, så klar den kan bli med en dotter som hela tiden ändrar på saker; och som inte tvekar att sätta sin pappa i arbete. Men en härlig resa har det varit!

Toppen & botten

↑ Enligt en artikel i Aftonbladet är en myggas hjärnkapacitet större än världens mest avancerade dator. Köpa en självkörande bil, någon?

↓ Barnmorskornas svåra situation när de ofta får ta hand om flera förlossningar samtidigt på grund av personalbrist.



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Transports förbundsordförande Tommy Wreeth har haft en hektisk vinter, med avtalsförhandlingar, LAS-strider i LO och en pandemi som försvårat det fackliga arbetet.

Fyra år i hetluften

Fyra år har gått sedan Transports kongress i Örebro, då Tommy Wreeth valdes till förbundsordförande. Fyra ovanligt turbulenta år. Om 15 månader är det dags för ny kongress.
– Får jag förtroendet ställer jag gärna upp en period till, säger han.

Text **JAN LINDKVIST** *Foto* **JUSTINA ÖSTER**



Favoritkläsel? Nä, hemma är det oftast kortbrallor och t-shirt som gäller.

VI SITTER I HÖRNRUMMET på Transports förbundskontor. Genom fönstret skymtar LO-borgen. Sprickorna syns inte utanpå fasaden. Men man behöver inte vara familjeterapeut för att begripa att det knakar innanför murarna.

– IF Metalls och Kommunals agerande var ett stort svek, börjar Tommy Wreeth, och det handlar förstås om LAS.

Lagen om anställningsskydd.

De flesta minns nog. Januariöverenskommelsen. Den som gjorde att Socialdemokraterna kunde bita sig fast vid regeringsmakten. Men som också innehöll krav på förändringar av det viktiga anställningsskyddet.

Under hot om lagstiftning blev det förhandlingar mellan fack och arbetsgivare. Mellan de stora elefanterna LO, PTK och Svenskt Näringsliv.

Efter månader av diskussioner var de 14 LO-förbunden för en gångs skull helt eniga. Det blev ett samstämmigt nej till det LAS-avtal som arbetsgivarna förhandlat fram med tjänstemännen.

Fast det var ett nej med kort hållbarhet. LO:s två största förbund, IF Metall och Kommunal, gick bakom ryggen på övriga förbund, fick till ett par justeringar och skrev på samma avtal som tjänstemännen.

Kvar på perrongen stod Transport och elva andra fackförbund i LO-familjen. Tommy tittar mot fönstret, LO-borgen, där himlen mulnat på:

– Jag kan förstå att IF Metall, som tappar många arbetstillfällen, vill stärka omställningsstödet. Och att Kommunal prioriterar fler heltidsjobb för sina medlemmar.

– Men för Transport och andra förbund med många små och medelstora företag innebär överenskommelsen minskad trygghet och tystare arbetsplatser. Jag är övertygad om att för en stor majoritet av våra medlemmar är trygghet i anställningen viktigast. Inte tryggheten efteråt.

NÄR VI TRÄFFAS för intervjun har Tommy Wreeth några hektiska dagar framför sig. LAS-frågan ska avhandlas på nytt i LO:s representantskap. En ny tvist är under uppsegling. Avtalet som tjänstemännen, Kommunal och IF Metall gått med på innebär att omställningsförsäkringarna AGB och TSL måste ändras.

Transport och flera andra förbund som står utanför LAS-uppgörelsen går med på att LO förhandlar. Men bara om försäkringarna. Inte ett fritt mandat där hela LAS-säcken kan öppnas igen.

– Vissa saker måste lösas. Som AGB och TSL. Men det betyder inte att vi köper resten av paketet. Flera LO-förbund är skeptiska till att ansluta sig. Och jag delar den uppfattningen.

Tommy Wreeth påpekar att problemen egentligen inte startade i och med januariöverenskommelsen. Redan för fem år sedan var LO inne på att förhandla om innehållet i LAS med arbetsgivarsidan. Det sägs att den dåvarande LO-basen höjde ett varnande finger. Risken fanns att förbunden skulle slita varandra i stycken, anså han.

TOMMY WREETH OCH den övriga ledningen i Transport valdes 2017 – efter en tid av splittring och interna stridigheter i förbundet. De som var tongivande i skyttegravarna den gången lämnade förbundet i samband med kongressen.

Men någon mjukstart blev det inte för Tommy Wreeth och den nya ledningen. På försommaren 2017 pågick avtalsrörelsen för fullt. I juni gick Stockholms stridbara sopgubbar ut i konflikt, en resa som slutade i Arbetsdomstolen.

På höstkanten hettade det till i hamnarna. Transports konkurrentfack, Hamnarbetarförbundet, krävde kollektivavtal – efter nästan 50 år som avtalslös aktör. Det betydde tonvis med bensin på den pyrande LAS-brasan.

I början av 2020 laddade Transport för en ny stor avtalsrörelse. Då kom pandemin som ställde det mesta på ända.

Vilken fråga har varit svårast att hantera under de gångna fyra åren?

Tommy Wreeth funderar ett par sekunder:

– LAS-frågan blev besvärlig. Liksom avtalsrörelsen under pandemin. Vi och övriga fackförbund gick med på att förlänga avtalen som egentligen skulle ha löpt ut under våren 2020.

– I efterhand ångrar jag det. Jag utgick från att våra medlemmar skulle få kompensation, retroaktiv betalning, för de månader vi gick med på att frysa lönerna. Nu gjorde industrin upp om ett avtal där kompensationen ansågs inbakad. Det blev inte bra. Samma misstag kommer vi inte att göra om.

Transport avslutade avtalsrörelsen i april, när de sista flygavtalen blev klara. Hur vill du sammanfatta förhandlingarna?

– Pandemin stökade till det. Fast det påverkade inte vårt arbete i förhandlingsdelegationerna så mycket. Vi hade ett bra upplägg där vi bland annat skulle lyfta in arbetsmiljöfrågorna vid förhandlingsborden.

– Vi nådde inte ända fram, men vi kommer att försöka med samma strategi igen. Troligen blir det fler avtalskonferenser än förra gången, innan själva förhandlingarna startar våren 2023. Alla yrkesgrupper i förbundet måste få känna att de är viktiga. Vi får inte slarva med det.

UNDER PUNKTEN FRAMGÅNGAR i avtalsförhandlingarna pekar Tommy Wreeth på det extra lönesteget för åkerichaufförerna:

– Det var ett viktigt krav från medlemmarna, som vi drev hela vägen i mål. Lärdomen tycker jag är att vi ska hitta sådana frågor som har stor betydelse och fokusera på dem. Att vi fick upp garantilönerna för taxiförarna känns också som en seger.

– Jag vill tro att taxi faktiskt blev en läxa för arbetsgivarna. De blev inte vinnare när vi tvingades varsla om konflikt och tvisten hamnade hos medlarna. Arbetsgivarna ska veta att vi har vapen, och är beredda att använda dem.

Omvänt då, vad blev mindre bra?

– Jag är inte nöjd med hur vi landade på bevakningsområdet. Ingångslönerna är för låga. Vi kunde nog ha tryckt på

TSL

Trygghetsfonden TSL är en omställningsförsäkring som erbjuder stöd till den som blir uppsagd på grund av arbetsbrist och behöver hjälp till nytt jobb. TSL bildades 2004 och ägs gemensamt av LO och Svenskt Näringsliv.

Totalt omfattas 70 000 arbetsgivare och två miljoner anställda av omställningsstödet, som gäller på alla arbetsplatser med kollektivavtal.

AGB

Försäkringen om avgångsbidrag (AGB) ingår i arbetsmarknadsförsäkringarna (AFA) som fack och arbetsgivare förhandlat fram. Arbetare som blir uppsagda på grund av arbetsbrist kan få ersättning. Förutsättningen är att man fyllt 40 år och jobbat minst 50 månader hos en eller flera arbetsgivare som har försäkringen.



”Markkontakten, alltså kontakten med vanliga medlemmar är livsviktig”, poängterar förbundsordförande Tommy Wreeth i intervjun. Han är vald på fem år, men är beredd att kandidera för en ny mandatperiod på kongressen i augusti 2022.

4 snabba

1 Vad är det första du gör när du kommer hem efter jobbet?
– Byter om till kortbyxor. Det gör jag året runt. Hemma i Kumla var det kanske någon som reagerade när jag gick ut till brevlådan vintertid i kortbrallor och badtofflor.

2 Du bodde nästan 50 år i Kumla. Vad var bäst med att växa upp där?
– Det är precis lagom stort. Alla höll koll på alla och varandras ungar, på ett positivt sätt. Fotbollen var viktig. Och speedwayen förstås. Mina föräldrar drev kiosken vid arenan. Jag var ofta där och hjälpte till.

3 Vad gör du inte på din semester?
– Stressar. Gillar inte att fylla upp lediga dagar med för mycket program.

4 Hur såg dina jobbdrömmar ut som ung?
– Som grabb skulle man ju bli fotbollsproffs. Det blev ASG:s terminal. I tio år. Jag trivdes där. Hade det inte blivit facket på heltid skulle det antagligen blivit något yrke där man jobbar med människor.

hårdare, om vi enats om en nyckelfråga. Branschen går starkt framåt, det borde finnas mer att hämta till medlemmarna.

I MER ÄN 20 ÅR har industrin fått styra löneutvecklingen i Sverige. Det, och en historiskt låg inflation, har givit kraftiga reallöneökningar. För löntagare som har fast jobb och heltid.

Trots det är Tommy Wreeth kluven till LO-samordningen och det så kallade märket, som blivit starkt normerande för alla parter på arbetsmarknaden.

– Märket är hämmande. Det gör att det inte går att få ut något extra i branscher som går bra. Samtidigt måste man komma ihåg att utan samordningen hade medlemmar inom taxi, flyg och andra utsatta LO-grupper aldrig fått samma löneökningar som andra på arbetsmarknaden.

Fast Tommy Wreeth är ändå tveksam till att förorda att Transport ska ställa sig bakom en ny samordning nästa gång. Orsaken är främst processen som föregick märkessättningen och tågordningen som sedan följde:

– I år var det ett par ”svaga” coronadrabbade förbund som gick ut först i avtalsrörelsen, efter industrin. Var det verkligen smart? Man tecknades avtal som tummade på den låglönesatsning vi enats om.

– Varför använder vi inte vår gemensamma styrka, solidariteten? Varför begär svaga parter inte sympati från förbund med en starkare ställning? Om LO-samordningen inte är något mer än stöduttalanden kan Transport lika gärna stå utanför, anser jag.

I LIKHET MED Byggnads och flera andra förbund ifrågasätter Tommy Wreeth om det verkligen är industrin som varje gång ska styra löneutvecklingen på arbetsmarknaden. Låt de starkaste gå först, sammanfattar han.

I Transports led är det många som reagerar över IF Metalls stora inflytande i LO.

– Jo, det är två förbund, Kommunal och IF Metall, som i mångt och mycket styr. Övriga tolv blir i bästa fall inbjudna till någon slags grillkväll i parken vid Norra Bantorget, när LO-ledningen och storförbunden tycker att det är dags att dela med sig lite av informationen de sitter på. Alltför ofta känns det ungefär så.

Om drygt ett år ska Transports högsta beslutande organ, kongressen, samlas igen. Vad är den största utmaningen för förbundet den kommande mandatperioden, 2022 till 2027?

– Det är motionerna till kongressen som avgör vad vi ska jobba med. Men om jag ska ha en personlig åsikt så är det att vi måste vara relevanta för medlemmarna. ”Markkontakten” är livsviktig.

TOMMY WREETH VAR nyligen med på ett fackligt uppsökeri vid Amazons lager i Eskilstuna. En verksamhet som drivs av Kuehne + Nagel.

– Nästan alla anställda, 60–70 terminalarbetare, kom ut och tog en hamburgare. Diskussionerna blev väldigt intressanta. Det slog mig att de flesta inte snackade om lönen och en önskan om några hundralappar mer i månaden.

– Man lyfte mjukare frågor. Mer ledighet, bättre välfärdssystem. På en rak fråga svarade många att de gärna skulle växla lön mot mer sammanhängande ledighet. Det var precis den frågan vi drev i förhandlingarna om nya avtal på flyget. Tyvärr fick vi inget gehör från arbetsgivarna. Men jag är övertygad om att vi är på rätt spår.

”Vi måste komma tillbaka till ett läge där det naturliga är att vara med i facket. Det ska vara udda att inte vara med.”

I 15 års tid har LO-förbunden tappat medlemmar, Transport också. Hur oroande är det?

– Vi ökade rejält i början av pandemin, och nu ökar medlemsantalet svagt igen. Men jag återkommer till samma tankar som tidigare. I facket måste vi hela tiden visa medlemmarna att vi har ett existensberättigande.

– Vi måste komma tillbaka till ett läge där det naturliga är att vara med i facket. Det ska vara udda att inte vara med. Ska vi nå dit måste vi vara synliga på alla arbetsplatser och vi måste hitta sätt att jobba för att nå även de små.

En viktig fråga på kongressen är valet av ny förbundsledning och förbundsstyrelse. Du har suttit i ledningen sedan 2009 och varit förbundsordförande i en mandatperiod. Vill du fortsätta som Transportbas?

– Ja, jag är beredd att kandidera för ytterligare fem år.

ETT KRUX ÄR pensioneringen. När Tommy Wreeth anställdes 1997 var pensionsåldern 60 år för lokalombudsmän. Det är den ålder som anges i hans anställningsbevis.

När kongressen hålls är Tommy Wreeth 56,5 år. Han fyller 60 år när det återstår 1,5 år av kongressperioden.

– Den förra kongressen tillsatte en framtidsutredning. Valbarhetshinder är en av frågorna den jobbar med. Jag har en förhoppning om att frågan löser sig så att jag, om jag blir omvald, kan sitta i fem år. Annars får det bli 3,5 år.

– Jag var 31 år när jag anställdes som ombudsman. Pensionen var inget jag ägnade en tanke. Nu, vid fyllda 55, känns det konstigt att lämna yrkeslivet redan vid 60. Särskilt när pensionsåldern höjs generellt för de flesta på arbetsmarknaden.

”Nilsbuss lurar både förarna och länstrafiken”



Problemen fortsätter för färdtjänstförarna på Nilsbuss. Företaget tillämpar ett eget flextidssystem som gör att arbetstider och raster ändras godtyckligt.

– Vi blir blåsta på massor av timmar varje månad. Vi har också allvarliga brister på fordonen, säger uppretade förare i Gamleby, Västervik och Emmaboda.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

Bilden är tagen i Emmaboda sommaren 2020. En av Nilsbuss chaufförer visar på problemen med att ensam hantera den otympliga båren.



I Gamleby har Nilsbuss hyrt in sig i en gammal fabrikslokal. Bilarna får stå ute. Chaufförerna har fått ett litet fönsterlöst krypin som lunch- och fikarum.

NILSBUSS KÖRDE TIDIGARE ren busstrafik. Men 2020 vann företaget en upphandling och började köra färdtjänst och andra serviceresor för Kalmar läns trafik (KLT).

I Emmaboda reagerade flera anställda snabbt över arbetstiderna, utebliven lön och brister på fordon och utrustning. En av de kritiska förarna sparkades och Transport kopplades in.

Det var sommaren 2020.

Nu är nya fackliga tvister på gång. Problemen är desamma, förklarar förare som är stationerade på flera olika orter. Nästan hela gruppen i Gamleby och Västervik har kommit till ett improviserat möte med facket.

Chaufförerna är frustrerade och besvikna. Flera har slutat eller söker andra jobb.

De beskriver ett arbetstidssystem som vore en våt dröm för Svenskt Näringsliv.

DE ANSTÄLLDA FÅR inget riktigt schema. I stället läggs arbetspassen ut via mobilerna, med kort varsel. Samtidigt är förarna skyldiga att ställa upp en halvtimme före arbetstidspassets början och en halvtimme efter.

För den ständiga jouren betalas ingen ersättning. Skulle en förare bli inkallad en halvtimme tidigare än den ursprungliga starttiden ska föraren ha övertidsbetalning. Anser Transport.

”Företaget drar systematiskt av en och en halv timme i rast. Det gäller även om man bara tagit 45 minuter.”

Anonym färdtjänstförare.

Men Nilsbuss har infört en egen modell. En flexbank. Där hamnar all övertid. Ingen förare får övertidsbetalning, enligt fackets granskning.

Detsamma gäller för ”undertid”. Nilsbuss har bestämt att om det inte finns någon körning den första halvtimmen av arbetspasset så förskjuts arbetstiden. En chaufför som skulle ha börjat låt säga klockan 07.00 får finna sig att passet startar 07.30.

Den anställde kan alltså förlora en halvtimme på morgonen. Den tiden kvittas mot eventuell inarbetad tid i flexbanken. I sämsta fall blir det minus på saldot.

– Det är sjukt, säger en förare. Det försvinner timmar från flexbanken hela tiden och jag ligger ständigt på minus, trots att jag jobbar runt 200 timmar i månaden.

– Företaget kvittar dessutom tid om det blir problem med körningar. Våra bilar stod still en vecka när företaget missat kravet på att taxameter måste monteras in i alla fordon. Då drog Nilsbuss av massor av timmar för chaufförerna.

FÖRARNA BERÄTTAR ATT rasterna är ett stort problem. På Nilsbuss är en del av färdtjänstfordonen bussregistrerade. Där måste chaufförerna följa kör- och vilotidsreglerna, som bland annat stadgar 45 minuters rast efter 4,5 timmars körning.

– Men företaget drar systematiskt av en och en halv timme i rast. Det gäller även om man bara tagit 45 minuter. Det märkliga är att länstrafiken, KLT, betalar för att bilen ska vara inloggad hela passet, minus 45 minuter. Företaget får alltså en intäkt, samtidigt som föraren står utan lön.

På bilar som är registrerade som taxifordon är problemet likartat. Förarna ska enligt kollektivavtalet ha minst 30 minuters rast, efter sex timmars arbete. Även länstrafiken kalkylerar med en halvtimmes rast. För övrig tid får Nilsbuss full ersättning för bilarna.

Ändå drar företaget av en och en halv timme för chaufförerna – även när de inte kunnat ta någon rast alls.

– I snitt förlorar vi runt 16 timmar i månaden, bara genom fusket med rasterna. För taxiförarna kan det bli ännu mer, säger en av bussförarna.

Flera kollegor påpekar att företaget aldrig redovisar arbetade timmar för de anställda. Förarna kan inte se hur stora rastavdrag som gjorts och inte om man verkligen fått in arbetade övertidstimmar på kompbanken. På lönebeskedet finns bara en klumpsumma och ett saldo för flextiden.

Flera förare berättar att de försökt få ut uppgifter om arbetstiderna, utan att lyckas. Andra berättar om konstigheter med sjuklön. En chaufför var sjukskriven en längre tid, och då försvann ändå komptimmar.

– Den slutsats man kan dra är att Nilsbuss lurar både sina chaufförer och uppdragsgivaren, KLT. Dessutom lurar man faktiskt andra taxiföretag som la seriösa anbud vid upphandlingen och följer spelreglerna. Det skulle vara intressant att veta vad KLT anser, säger en facklig röst.

Vid mötet i Gamleby visar förarna ett trångt kalt krypin, som är deras rast- och lunchrum. Det saknas fönster och känslan är närmast klaustrofobisk.

DEN PSYKISK ARBETSMILJÖN är dålig, med en arbetsgivare som i princip aldrig visar sig på stationen, uppger de anställda.

– Det går ut över personalen, men också bilarna. Servicen på fordon är eftersatt. Och vem tvättar och städar sin bil, när man inte vet om man får betalt?

Förarna reagerar också mot att Nilsbuss bryter mot flera krav som ställs i avtalet med KLT. Bland annat att det ska finnas en miljögodkänd tvättanläggning. Någon sådan finns inte i Gamleby. Inte heller någon plats där bussar kan städas och dammsugas.

Förarna berättar att KLT ställer högre krav på däckens mönsterdjup än lagens bokstav. Men den som rapporterar om slitna däck kan ändå få vänta länge på nya.

Förargruppen ger en känga även till KLT. Under pandemin har chaufförerna haft krav på sig att hela tiden bära munskydd. Men reglerna har inte gällt resenärerna, och det har heller inte funnits någon begränsning för antalet passagerare. Minibussarna har kunnat rulla fullsatta.

”Det är svårt att skapa en bra stämning när alla känner sig lurade på timmar. Man samlar ihop komptid, som bara försvinner. Alla hamnar på minus på något oförklarligt sätt.”

Anonym färdtjänstförare.

NÄR TRANSPORTARBETAREN skrev om Nilsbuss i Emmaboda förra sommaren riktades särskild kritik mot bårtransporterna. Utrustningen var bristfällig och förarna saknade ofta utbildning.

Samma problem vittnar man om i Gamleby. Förarna har ibland fått åka dubbelt någon enstaka dag, för att lära sig. Men det har hänt att det inte varit en enda bårkörning just det passet. Vissa bilar har haft smala bakgavelliftar med ont om plats för båren.

– Jag fattar inte att företaget vågar slarva med det här. Händer det nåt kan konsekvenserna bli förödande, säger en chaufför.

I EMMABODA UPPGER en anställd att stämningen är uppgiven:

– Det är svårt att skapa en bra stämning när alla förare känner sig lurade på timmar. Man samlar ihop komptid, som bara försvinner. Alla hamnar på minus på något oförklarligt sätt.

Den kritiske föraren berättar att de flesta är anställda på 75 procent, men jobbar heltid. Utan att få heltidslön.

– Fordonen är ett stort problem också. Vi kör tills de går sönder. I vissa bilar är värmen väldigt dålig, i andra är bromsarna slut. Det skrapar när man kör. Ändå händer inget. Eller så sker det i sista sekunden. Nilsbuss riskerar livet på både oss och resenärerna. I mina ögon är det allvarliga problem.

Länstrafiken reagerar över tidsavdragen

På länstrafiken, KLT, är de ansvariga väl medvetna om den hårda kritiken från förarna.
– Vi försöker få ordning på problemen, säger affärsutvecklingschef Conny Karlsson.

Text **Jan Lindkvist**

Tidsavdragen är en sak som KLT och Conny Karlsson reagerar över:

– Vi köper tid av Nilsbuss för varje fordon och förare. Om vi betalar för exempelvis tio timmar och föraren bara får lön för nio timmar, så rimmar det illa.

– KLT har inte varit involverat i flextidssystemet som företaget använder. Vi har velat ha viss flexibilitet när det gäller köruppdragen, men vi förutsätter att det inte drabbar chaufförerna ekonomiskt. Är man schemalagda från ett visst klockslag, och det inte kommer någon körning, är det rimligt att förarna utför annat arbete. Exempelvis tvätt eller bilvård.

Vilka åtgärder kommer KLT att vidta?

– Vi har en dialog med Transport. I processen som pågår mellan facket och företaget stöttar vi och bistår med information. Det som framkommit hittills känns konstigt.

Förarna pekar också på andra brister som låter allvarliga. På fordon och utrustning. Vad säger KLT om det?

– På den punkten tycker jag att vi har en bra kontrollfunktion. Vi har folk ute som kontinuerligt tittar på däck, uniformer och annan utrustning. Vi hittar brister hos de omkring 20 företag vi samarbetar med, och då utgår viten. Men på rak arm kan jag inte se att Nilsbuss sticker ut.

Transportarbetaren har sökt Nilsbuss vd Anders Fransson ett antal gånger, både på telefon och via mejl. Han har inte varit anträffbar och inte besvarat våra mejl.



På transportgymnasiet i Avesta var Jennifer Swens en av eleverna som slog larm om en grovt sexistisk jargong bland lärarna. Det straffade sig, känner hon i dag när det bara återstår några dagar av skoltiden.

”Jag längtar bara efter att skolan ska ta slut”

I höstas var Jennifer Swens en av eleverna som slog larm om grov sexistisk jargong bland lärarna på Karlfeldtgymnasiet i Avesta. Skolledningen utlovade åtgärder.

I dag, några dagar innan examen, har inte mycket förändrats, uppger Jennifer.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

– Jag har mår psykiskt dåligt av allt som hänt. Jag längtar bara efter att skolan ska ta slut, säger hon.

Är det okej att manliga lärare drar grova sexskämt för 18–19-åriga fordonselever? Eller lägger handen på låret på kvinnliga elever när man ska luta sig in i lastbilshytten?

Jennifer valde gymnasiets transportprogram, med målet att bli lastbilschaufför. Första året gick hon i Hedemora, i årskurs 2 – hösten 2019 – blev det gymnasiet i Avesta. Där ligger själva skolan i stan, de praktiska övningar sker på ett avskilt område som kallas Mästerbo.

TIDIGT REAGERADE FLERA elever på lärarnas språkbruk och beteende vid Mästerbo. Vid ett tillfälle var Jennifer ute och övningskörde i lastbil. Med i hytten fanns en av klassens två manliga lärare och en annan kvinnlig elev.

Jennifer beskriver hur läraren och eleven började diskutera sina sexliv. Läraren skrockade och berättade om ett annat lektionstillfälle – en kväll när han varit ute och kört med två elever. Båda tjejer. Det regnade, eleverna hade blivit ordentligt blöta.

– Läraren beskrev hur tjejerna började klä av sig i hytten. Och det ledde till att han inte längre behövde hålla i ratten med händerna. För att fick ju sån erektion att han kunde styra ändå.

Jennifer Swens satt tyst under samtalet i hytten.

– Det kändes väldigt olustigt. Jag sa bara enstaka ord, när det var min tur att köra. Det har varit många sådana kommentarer. Och många händer på låret när man klättrat upp på förarsidan, för att visa oss en knapp eller ett reglage. Båda våra manliga lärare gjorde likadant.

– Jag har sett andra beröringar, som oroade mig. Skulle jag också kunna bli utsatt för massage av axlarna eller någon som trycker sig mot mig för att visa hur spännband ska kastas? Var gick gränsen? Allt det här påverkade min relation till de två lärarna. Jag undvek att vara ensam med dem.

EN BIT IN på terminen tog Jennifer upp frågan med skolkamrater, och i hemmet. Jennifer och en klasskompis kontaktade också en kvinnlig lärare de hade förtroende för. Läraren rekommenderade dem att gå till kuratorn.

Det blev ett möte där både den kvinnliga läraren och elever från flera årskurser var med. Fast samtalet med kuratorn blev inte vad Jennifer Swens hoppats på. Det kändes inte som om kuratorn lyssnade, sammanfattar Jennifer.

Men det som skakade om henne mest var den efterföljande reaktionen från de båda manliga lärarna. De kom inklivande mitt under en teorilektion och begärde ett möte med klassens fyra kvinnliga elever.

TRANSPORTARBETAREN HAR TAGIT del av dialogen mellan de manliga lärarna och tjejerna. Det framgår att lärarna är upprörda över att någon eller några kvinnliga elever kontaktat ”fröken Rubin”.

De två yrkeslärarna vet inte att ”fröken Rubin” är skolans kurator – utan anser att elever gått till någon ”som inte har med detta att göra”. Av samtalet framgår tydligt att lärarna ser sig själva och eleverna som kompisar. Inte som just lärare och elev.

”Det är inga kompistag att springa bakom ryggen på oss och prata en massa skit!” utbrister en av lärarna.

Vid samtalet medger lärarna att de haft ett grovt språkbruk och en av dem säger att han tidigare blivit anmäld – och rentvådd. Och han vill inte vara med om det igen.

Han lägger till:

”Det som står i papperet är ljug. Vi kan ta på oss vissa saker, men lögnerna tar jag tamejfan inte på mig. Man ska ha fakta, inte ljuga, för då blir jag riktigt elak. Och det tror jag inte att någon vill uppleva…”

JENNIFER UPPFATTAR DET sista som ett hot. Vid mötet med lärarna är det två av de kvinnliga eleverna som försvarar lärarna. En av dem anför att hon kan vara lika ”snuskskämtig” själv. Och att ingen av lärarna ju tafsat på någon tjej…

Samtalet blir alltmer olustigt för Jennifer. Lärarduon har fått anteckningar av kuratorn. Från elevernas vittnesmål. Namnen har tagits bort. Lärarna läser högt från papperet och låter även en av de försvarande eleverna läsa.

Jennifer känner sig allt mer utpekad. Hon inser att lärarna enkelt kan räkna ut vilken roll hon haft.

Problemen med jargongen och oönskad beröring fortsatte och hösten 2020 fick eleverna till ett möte med rektorn. Ett kort möte som rektorn försökte avsluta redan efter 15 minuter.

Historien om gymnasieskolan når också medierna – både lokalpress och Transportarbetaren. Skolan lovar nu att vidta åtgärder. En utredning ska tillsättas och personalen utbildas. De kvinnliga eleverna får också löfte om en kvinnlig instruktör till all kvarvarande praktisk utbildning.

Hur blev det?

JENNIFER SWENS TITTAR ut genom köksfönstret några sekunder. Den tidigare artikeln i Transportarbetaren fick rubriken ”Gymnasiechef sätter stopp för sextrakasserier”.

”Jag har en klump i halsen varje gång jag ska till Mästerbo. Jag har försökt ta upp situationen med rektorn för fordonsprogrammet. Och med kuratorn. Gensvaret är svagt.”

Jennifer Swens.



Jennifer Swens ångrar inte att hon ”visselblåste” om problemen på skolan. ”Jag har mått dåligt psykiskt, men jag har nog blivit starkare som person också.”

Hon skakar på huvudet. Efter medierubrikerna och turbulensen i höstas kom en ny coronavåg och fordonseleverna har haft mycket hemundervisning under våren. Den utlovade kvinnliga instruktören, en vikarie, var mentor för en annan årskull, och hade ont om tid.

En av de manliga lärarna är fortfarande Jennifers mentor. Hon säger:

– Han är lite mildare i snacket nu, men han har absolut ingen förståelse för att jag mår väldigt dåligt. Den andra läraren, som var grovast i munnen, undviker mig. Hälsar inte ens om vi möts.

– De gånger han sagt något är det i nedlåtande ton. Jag har en klump i halsen varje gång jag ska till Mästerbo. Jag har försökt ta upp situationen med rektorn för fordonsprogrammet. Och med kuratorn. Gensvaret är svagt.

FÖR JENNIFER HAR det fått konsekvenser. Utan kvinnlig instruktör har hon inte kunnat ta släpkortet, E-behörigheten. Även krankortet är i farozonen.

Hon konstaterar att jargongen lever vidare. För någon månad sedan fick en av de manliga lärarna en skriftlig varning från skolledningen. Han hade fällt en kommentar om att en manlig elev kunde använda sin förhud i samband med lastsäkring. ”För den har du ändå ingen nytta av.”

Det är svårt att inte bli berörd av Jennifer Swens berättelse. Hon upplever att hon fått skolan mot sig. Liksom lärarna och en del av klasskamraterna. Hon vill bara få ett avslut. Slippa skolan. Hennes anhöriga har anmält gymnasiet till Skolinspektionen.

Transportarbetaren har talat med andra personer med god insyn i fordonsprogrammet på Karlfeldtgymnasiet, och framför allt verksamheten vid Mästerbo.

En av dem säger:

– Det som kommer fram nu är bara en liten del. De här lärarna skulle inte vara lärare. Ett stort problem är att Mästerbo ligger avskilt på en åker, bakom ett buskage. Där styr ett gäng gubbar utan lärarbehörighet sedan många år.

– Inte ens den programansvarige är utbildad lärare. Man har haft sina egna rutiner, sin egen jargong. Det är helt galet. Det är samma stämning som på ett gubbigt åkeri för 30 år sedan. På arbetsmarknaden har det hänt massor de senaste åren, men här har tiden stått still.

EN ANNAN KÄLLA beskriver fler grova skämt med sexuell anspelning. Säger:

– Många elever, inte minst tjejer, reagerar. De vet inte hur de ska göra. Lärarna är ju de som sätter betyg, det är inte lätt att höja rösten då.

– Tidningarna skriver att skolan försöker lösa problemen. Så är det inte, skolan gör ingenting! Man skyddar bara en gäng 60-åriga lärare som inte förstått att det inte är 1980-tal längre. De elever som trätt fram nu är fruktansvärt modiga. Det är många i lärarkåren som vet vad som pågår vid Mästerbo. Det måste bli en förändring.

”Man har haft sina egna rutiner, sin egen jargong. Det är helt galet. Det är samma stämning som på ett gubbigt åkeri för 30 år sedan.”

Anonym person med insyn i verksamheten vid Mästerbo.

”Det var enstaka händelser”

– Det har inte framkommit att problemen fortsatt, säger Georgios Nielsen, ny rektor på Karlfeldtgymnasiet.

Text **Jan Lindkvist**

Nielsen tillträdde först efter turbulensen 2019–2020. Han uppger att skolan i dag har ett aktivt värdegrundsarbete bland lärare och elever.

Hur ser han på nya uppgifter om nya grova sexistiska skämt, som till och med ska ha lett till en skriftlig varning för en lärare?

– Jag kan inte gå in på hur vi hanterat enskilda personalärenden.

Mattias Öberg är biträdande rektor och ansvarig för just fordons- och transportprogrammet. Han tycker att artiklarna som skrevs hösten 2020 var onyanserade och vinklade:


Gymnasiechef sätter stopp för sextrakasserier

Transportarbetarens januarinummer.

– Åtta lärare som jobbar här kände sig utpekade. Jag håller inte med om att det fanns en jargong, det var snarare enstaka händelser. Men vi har vidtagit åtgärder för att det inte ska hända igen.

Ändå tycks en lärare nu under våren ha fällt en kommentar som till och renderade en skriftlig varning från skolan...

– Jag kan inte kommentera enskilda ärenden. Skulle en kommentar ha fällts på det sätt du beskriver är det oacceptabelt.

Jag har tagit del av ett inspelat samtal där två lärare tycks anse att lärare och elever ska ha en kompisrelation. Är det din linje också?

– Nej, lärarna ska agera professionellt, som lärare.

Hur ser du på att elever som slog larm känner sig straffade av utpekade lärare?

– Vi vill att alla ska trivas på skolan. Men jag kan inte kommentera enskilda elevärenden heller.

CEDERROTH

Hjältar på jobbet

Vi söker hjältar!

Hjälp oss hitta alla fantastiska hjältar som finns runt om på våra arbetsplatser. Människor som inte tvekar att agera när olyckan är framme eller alltid ser till att säkerheten sätts främst på din arbetsplats.

Nu söker vi människor som har hjälpt kollegor vid nödsituationer eller som på olika sätt bidrar till att skapa en säker arbetsplats. Kanske är det kollegan som snabbt var redo med Första Hjälpen-materialet vid en olycka, eller medarbetaren som alltid ser till att allt finns påfyllt om något skulle hända.

Några utvalda hjältar kommer att hyllas i vårt internationella initiativ mot en säkrare arbetsplats. Personen kommer få chansen att bli intervjuad och synas i våra kanaler – och framförallt, veta hur tacksam just du är för den personen. Så hjälp oss att hitta dessa hjältar som förtjänar att hyllas redan idag!

Nominera din hjälte!
www.cederroth.com/se/hjaltar-pa-jobbet

Tuff omplacering efter 20 år i hamnen

Helén Olsson, 58 år, var som spindeln i nätet hos Karlshamns hamn. När städningen las ut på entreprenad blev hon lovad jobb på fastighetssidan. Men plötsligt försvann den tjänsten. I stället kastades Helén ut i verksamheten i hamnen.

Text och foto **Lilly Hallberg**



”Jag har gjort det jag blivit satt att göra, men det har varit mycket tårar”, säger Helén Olsson, som sedan förra året arbetar ute på terminal 4 i Karlshamns hamn.

Arbetet är både hårt och komplicerat. Maskinkörning, lossning på hög höjd, hantering av gods i snöstorm. För Helén Olsson blev omställningen brutal, men hon säger själv att hon länge klarat att hålla sig flytande.

– Jag har gjort det jag har blivit satt att göra. Bitit ihop och jobbat. Men det har varit mycket tårar.

– Mest är det att jag inte får jobben förklarade, eller vad som gäller sådant som riskbedömningar och arbetsbeskrivningar. Hade jag varit 25 år yngre kanske det hade varit en annan sak …

Helén Olsson började arbeta i hamnen 1998. Först anställd av kommunen, sedan över 20 år direkt av Karlshamns hamn. Fungerat som allt i allo; städat, skött inköp, hållit i projekt och fixat frukost.

– I dag fick jag veta att jag blivit satt att kroka pappersmassa. Det är svårt, handlar om ett antal kilo. Jag har sagt till att det inte går, mina handleder klarar det inte, säger Helén Olsson.

När Transportarbetaren träffar henne är det vår igen, ett år efter att hamnbolaget flaggade för förändringar. I samband med att städet skulle läggas ut på entreprenad fick Helén frågan om hon var intresserad av att jobba på fastighetssidan.

– Det kändes jättebra, var något nytt som jag tänkte skulle passa mig, säger hon.

INNAN HELÉN GICK på semester förra sommaren stämde hon av, och allt framstod som klart. Hamnbolaget hade då upphandlat städet, och för egen del fick Helén veta att man skulle köra på som sagt med start i slutet av augusti.

Tillbaka på jobbet fick Helén gå parallellt med en fastighetsskötare under några dagar. Men mycket var oklart:

– Folk undrade ”vad gör hon där?”. Det var en väldigt konstig känsla.

Helén Olsson bad hamnledningen informera samtliga avdelningar om hennes nya arbete. Men någon information kom aldrig ut. I stället fick hon veta att en tjänst på underhåll skulle bort.

– Det var inte svårt att räkna ut att det handlade om min tjänst när det skulle sparas.

Helén med sina många anställningsår skulle i stället placeras på sjösidan, ute i verksamheten. Något hon inte alls var bekväm med och saknade erfarenhet av.

– Jag fick en stor klump i magen. I samma veva la hamnen ett varsel, och det blev som en dubbel börda. Här ska de skicka hem sex, sju stycken – flera maskinförare – och så kommer jag, det fick mig att känna mig som en belastning. Det blir jobbigt för hela kollektivet.

I mitten av december förra året hade Helén Olsson ett möte med sin blivande chef. Med på mötet var också HR, liksom Transport. Både regionala skyddsombudet Roger Jönsson och Lars-Göran ”Lasse” Olsson från klubben. Lasse som Helén är gift med.

– Hade jag inte haft honom hade jag inte varit här i dag. Min nya chef bara pratade om behovet av maskinförare. Hela bemötandet var så konstigt, man fick inget förklarat för sig.

Ett annat förslag, att Helén skulle arbeta halvtid på fastighetssidan och halvtid med städning på sjöterminalen, sa hamnbolagets ledning blankt nej till.

HELEN MÅDDE DÅLIGT och var sjukskriven under december. I januari började hon åter arbetet, först på deltid. Nu tillbaka på heltid.

– Men det är tufft! Fast jag har tagit truckkort i alla fall.

Också i det har hon haft hjälp av maken.

– Jag kunde övningsköra med honom, annars hade det inte gått. Det var mycket vända.

Att maken är förtroendevald för Transport har inte varit okontroversiellt. Konflikterna mellan de två hamnfacken satte under flera år sin prägel på arbetsplatsen. I fikarummet hälsade inte längre gamla kamrater som Helén under lång tid lärt känna, och delat även mycket privat med. Men att det skulle spelat in nu, i det hon råkat ut för, tror inte Helén.

– Nä, det är bara så dumt. Jag förstår faktiskt inte. Ibland känns det som att de vill bli av med mig, det gör det. Kanske är jag obekväm?

Helén vet vad som gäller vid exempelvis riskbedömningar. Tack vare hennes agerande tillkallades en gång skyddsombud som stoppade arbetet.

– Många yngre kanske inte vågar ifrågasätta eller ställa krav på samma vis, resonerar hon.

HELÉN OLSSON TYCKER att hon haft stöd av facket under processen, ”de har gjort vad de kunnat”, men konstaterar att arbetsgivaren leder och fördelar arbetet.

Maken Lasse Olsson instämmer:

– Det behöver heller inte vara illa ment. Det känns bara som att det är en sådan total brist på empati.

”Jag förstår faktiskt inte. Ibland känns det som att de vill bli av med mig, det gör det. Kanske är jag obekväm?”

Helén Olsson

Facket: Problemet är hur det skötts

– Man reagerar så klart. Min kritik gäller hur dålig den interna kommunikationen varit från början – det är så klumpigt hanterat.

Det säger Roger Jönsson, regionalt skyddsombud på Transports avdelning 2 Hamn.

Text **Lilly Hallberg**



Formellt har inga fel begåtts av Karlshamns hamn AB. Att städning läggs ut extern är inget ovanligt. Så har tidigare skett på hamnar runt om i landet. Det är inget anmärkningsvärt, påpekar Roger Jönsson från Transports hamnavdelning Syd- och Mellansverige.

– Grundproblemet här är att hon blir lovad en tjänst, som sedan plötsligt inte längre finns. Då återstår bara att gå ut i produktionen, säger han.

DET ÄR INGET facket kunnat förhindra. Däremot ta upp krav på utbildning och handledning, både i arbetet och i den nya gruppen.

– Jag tycker att man borde ta hänsyn till vad hon vill och kan. Men den diskussionen har vi inte ens kommit till, säger Roger Jönsson.

– Jag vet inte om ledningen inser hur dåligt man kan må av att tvingas byta jobb. Kanske har de tänkt att hon ju ändå har kvar jobbet?

Transports regionala skyddsombud har också reagerat på hur Helén fått höra sådant som att hon ”måste klara att köra alla maskiner”.

– Det är ju inte ens sant. Visst, det är bra, men inget absolut krav att alla måste kunna utföra allt, säger Jönsson.

Framför allt gäller hans kritik dock den interna informationen. Eller, rättare: bristen på intern kommunikation.

– Det har varit jättedåligt från början, och gjort förutsättningarna för att det ska fungera ännu sämre.

ROGER JÖNSSON HAR inget svar på varför det blivit fel, och vill heller inte spekulera om orsaker. Men han är tydlig med att det är hur Heléns ärende hanterats som brister, inte att hon måste byta jobb.

– När arbetsgivaren genomför sådana här förändringar ska det ske under förhållanden där den anställda är delaktig. Man borde i lugn och ro gått igenom vad en annan tjänst innebär.

HAMNFAKTA KARLSHAMN

→ Staden Karlshamn kom till 1664 tack vare de fina förutsättningarna för en exporthamn på platsen. Innan Blekinge blev svenskt låg här en dansk bondehamn.

→ Är i dag en av Sveriges största hamnar med färjetrafik, container, skog, energi samt lagring och omlastning som huvudverksamheter.

→ Har omkring 90 anställda (årsgenomsnitt).

Källa: Karlshamns Hamn AB



FOTO: LILLY HALLBERG

Hamnområdet.

Hamnbolaget: Inga alternativ till sjösidan

Jobben finns i verksamheten, ute i hamnen. Och det går inte att skapa nya tjänster på annat håll. Däremot pågår diskussionen om vilka arbetsuppgifter Helén ska ha, enligt Karlshamns hamns ledning.

Text **Lilly Hallberg**

Mats Olsson är vd för hamnbolaget. Han känner till Helen Olssons ärende, även om han själv inte ”kan alla detaljer”.

– Självklart känner jag empati, det är ju en person som varit anställd under lång tid. Och vi försöker hitta verksamhet som ska fungera – jag vet att diskussionen pågår, säger Mats Olsson.



– VI VILL BEHÅLLA Helén och har därför provat flera verksamheter.

Men det är på sjösidan, ute i verksamheten vid terminal 4 i hamnen. Någon tjänst på annat håll är inte realistiskt, understryker hamnbolagets vd:

– Den absoluta majoriteten av arbetet är i den operativa verksamheten, och det är där möjligheter finns som vi prövar. Vi kan inte skapa tjänster utifrån en person även om det drabbar en individ, och jag känner för henne.

MATS OLSSON FÖRKLARAR bakgrunden, sett ur ledningens perspektiv: Hamnbolaget var förra året tvingade till en besparing och varslade brett. I samband med det bestämdes att kvarvarande del av städning, som skötts av underhållssidan, helt skulle avvecklas. Det mesta var redan utlagt.

– Vid varslet lyckades vi avveckla ett antal anställda på naturlig väg, utan att behöva säga upp personal, säger Mats Olsson.

För Helén Olsson försökte arbetsgivaren finna lösningar. Men något utlovat jobb på fastighetssidan var det inte, enligt Mats Olsson:

– Det var egentligen ingen tjänst som fanns, det var en tillfällig lösning innan allt var klart med upplägget. I en tid då vi varslar och drar ned kan vi inte samtidigt skapa nya tjänster. Vi var tvungna att hantera det på sättet vi gjort. Och vi försöker fortfarande hitta lösningar, som passar både Helén och företaget.



Janne Spanedal och Julia Mindell för varsin hundflock genom skogen. Kopplen trasslar, den ena jycken vill gnaga på en pinne, den andra vänslas och den tredje nosa på en fläck. Men alla njuter av våren.

Peanut, en prazky krysarik-hund, överöser Janne med kärleksfulla kyssar när kompisarna tagit plats i hundbussens burar och hon får ensam chans. Egentligen hade Janne tänkt fortsätta som sopgubbe hela livet, men nu har hundarna tagit över.



Från sopbil till hundbuss

2017 gick han i täten. Stockholms sopgubbar stred mot sänkta löner och ”nyckelspioner” i bilarna. Nu har Janne Spanedal bytt lastbilen mot en solgul hundbuss. Nyckelknippan har krympt rejält.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

JANNE SPANEDAL LER och visar fram en betydligt mindre nyckelknippa än den kilotunga han bar som en av Stockholms stolta sopgubbar. Stolta för att de lärde upp varandra vart varenda nyckel gick. För att de slet och sprang i ur och skur, löste problem (utan tanke på vad det kostade kroppen).

– Krogägarna kunde sätta klockan efter oss, sa en tidigare kollega som nu säljer båtar i skärgården.

Nu går Jannes nycklar till hundägarna. Vars bästa vänner han kör runt och hämtar upp varje morgon i bussen som han själv byggt om. Han rör sig fortfarande i ungefär samma kvarter, där han förr tömde sopkärl.

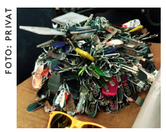
Janne hade tänkt fortsätta som sopgubbe hela livet. Men när han och kollegorna förlorade kampen om att få behålla sitt speciella poängsystem (ackord) i Arbetsdomstolen, och dömdes att betala böter för vild strejk sa han upp sig.

FOTO: PRIVAT



Nyckelknippa anno 2021.

FOTO: PRIVAT



Bamseknippan från Janne Spanedals tid som sopgubbe 2017.

Han sadlade om. Först till brödförsäljare, sedan till hundförare med eget hunddagis – på hjul.

Flertalet av sophämtarna som skapade rubriker sommaren 2017 följde Jannes exempel. Att miljöbolaget hyrde in medåkare, ”nyckelspioner”, för att märka upp sopgubbarnas omärkta nycklar blev droppen. ”En psykisk påfrestning” sa Janne när Transportarbetaren träffade honom då. Solen gassade, som denna dag när vi möts igen på Järvafältet vid Stockholmsförorterna Tensta och Rinkeby.

2017 SKYNDADE NYHETSREPORTRARNA till med mobiler, block och mikrofoner. Janne satt ensam kvar på en trave pallkragar, en bit bort från raderna av parkerade lastbilar som avgav en sötsur lukt. Sopgubbarna hade lagt ner jobbet i protest, miljöföretaget samlat in alla nycklar, kollegorna tömt sina skåp och droppat hem, en efter en.

Få ville ge någon kommentar, men Janne var fackligt engagerad och ordförande i Stockholmsavdelningens sektion för miljöarbetare.

NU BÄR HAN och hans anställda hundförare Julia Mindell gula jackor, i ton med bussen och midjebältet, där de hakar fast kopplen till sammanlagt 18 jyckar. Janne har tillstånd för 20, tio hundar var. Fyra är deras egna.

Ziggy, med gener från både labrador, golden retriever, collie och schäfer är störst och först att ge skall när jag blandar mig i flocken. Hela gänget hakar på, alltifrån lilla pussglada Peanut av rasen prazky krysarik till pratsamma rumänska gatuhunden Bamse och goldendoodle-Charlie. Ett fluffigt moln av vit päls.

Janne och Julia har hunnit luncha medan hundarna dåsat i bussen. Båda är naturmänniskor och njuter som andra flanörer denna dag av vårljus och vitsippor. Nu samlar de varsin hundskock igen för dagens sista promenad. De följer en stig in bland granarna, likt centrum i varsin karusell av koppel som ständigt trasslar ihop sig.

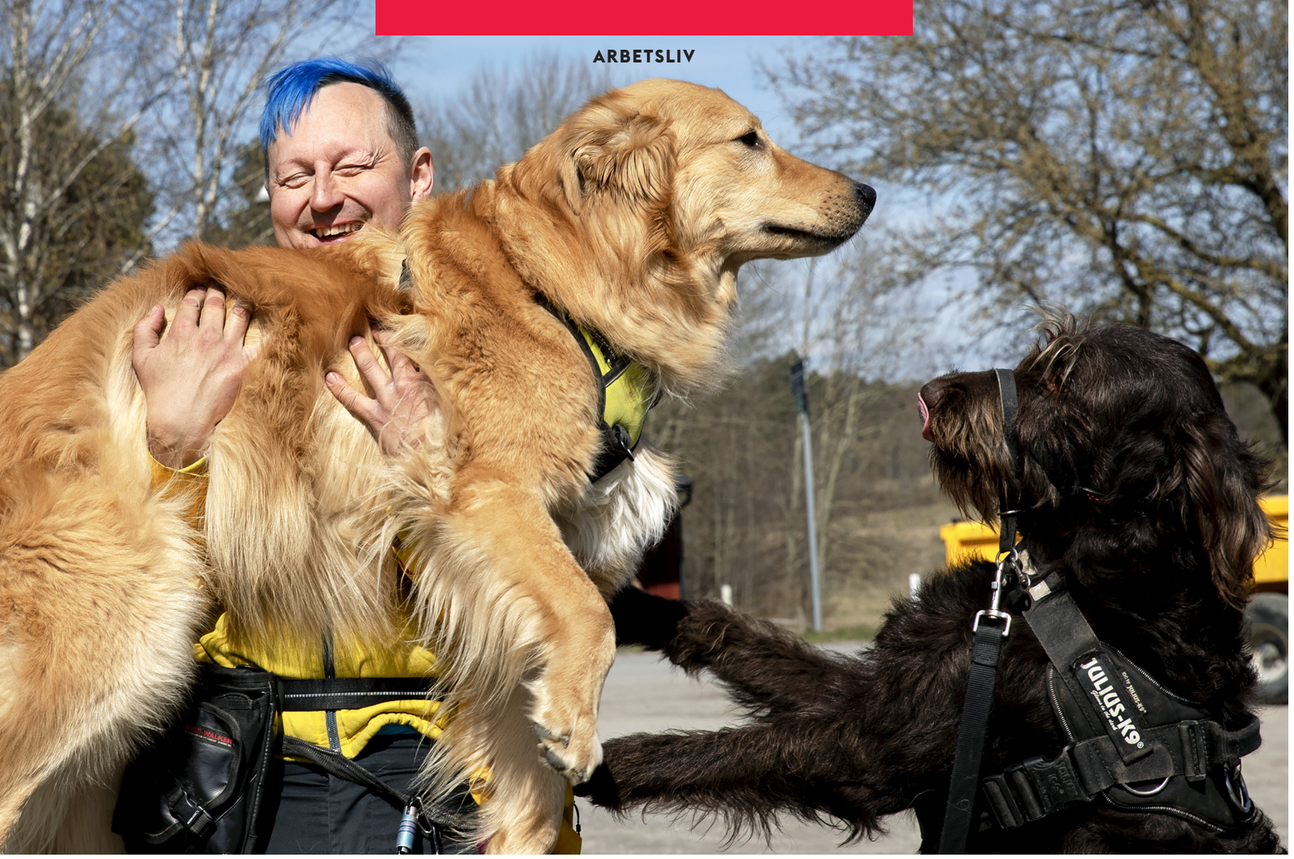
Janne reder ut ännu en härva, böjer sig ner och fyller sin sista bajspåse. Ropar till Julia ifall hon har fler? Hans hår lyser



Den solgula hundbussen väcker uppmärksamhet. ”Folk stannar, vinkar och fotar”, säger Janne Spanedal. Så glada miner mötte han inte med sopbilen.



En blond Janne Spanedal vid konflikten 2017, när soporna jäste i kärlen.



”Jag vill också vara med”, tycker labradoodlen Julius när Janne Spanedal gosar med blandrashunden Ziggy. Han är en korsning mellan golden retriever, collie, labrador och schäfer.

blått, den färg som hundar ser bäst, upplyser Janne. När han träffade upphandlaren av hushållsavfall, Stockholm vatten och avlopp 2016, var det rosa.

Janne har nog testat hela regnbågens kulörer och hyste inte stort hopp om att upphandlarens representant skulle lyssna. Vilket visade sig sant.

Nytt trassel. Hanhunden Molle är pigg på intim kontakt, labradoodle-jycken Julius vill gnaga på sin pinne och den lilla chihuahua Doris behöver lyftas från högt blåbärsris.

JÄRVAFÄLTET ÖPPNAR SIG och Janne gör sig beredd att skjutsa hem hundarna till respektive matte och husse igen. För 5 200 kronor per månad både hämtar och lämnar han älsklingarna i deras ”trygga hemmiljö”.

– Fördelen med ett mobilt hunddagis är att vi kan åka till olika platser och naturreservat varje dag. Till en badsjö om det är varmt och till skogen om det regnar. På fasta dagis går hundarna ofta samma tur varje dag, säger Janne.

Webbtips

Vill du se mer? Kolla efter *Hundbussen* på webben, Instagram, Youtube (*Hundbussen – the mobile doggydaycare*) och tik tok.

Han har hunddagisutbildning och praktiserade hos en vän, som gav honom idén att starta eget. Lönen Janne tar ut är mindre än hälften, jämfört med tiden som sopgubbe, 15 000 kronor.

– Men jag har väldigt roligt. Det är bäst av allt. Arbetet är fritt, utomhus och vi sköter oss själva, precis som inom renhållningen. Som brödgubbe var jag beroende av folk i butikerna, när de kunde ta emot. Det var otroligt stressigt, inte minst att jaga parkering. Jag var på väg att bränna ut mig.

”Som sopgubbe tyckte jag att jag hade världens bästa jobb. Men nu har jag det igen!”



Från skog till öppet fält. Att hålla ordning på alla koppel kräver koncentration.

Ett stort plus är att hundarna alltid är glada. Något som knappast kan sägas om Stockholms uppehållna trafikanter. Renhållarjobbet slet hårt på kroppen och det onda finns kvar. Musklerna har krympt, konstaterar Janne. Arbetet med hundarna är mindre fysiskt och Janne mår bra av att promenera med govännerna flera timmar per dag.

I HANS HUVUD gror redan planerna på hundbuss två och hundbuss tre. Pandemin har skapat rusning efter valpar och fler nyägare har redan hört av sig om plats i bussen. Till hösten väntar sig Janne en ”explosion”, när coronajyckarna behöver dagomsorg. Hos Janne och Julia får de daglig träning.

– Vi gör kontaktövningar, de ska se oss i ögonen. Inkallning är viktigast, ska hundarna kunna gå lösa måste det sitta stenhårt att de kommer när man ropar.

Annan träning handlar om möten med människor, djur och cyklister. Godiset som fyller hundförarnas fickor kommer väl till pass. Govännen med allergi får sitt eget.

JANNE VINKAR ADJÖ. Första hunden hämtade han klockan åtta, den sista lämnar han kring 15. Sen styr han hem. Sju egna hönor behöver tas om hand och biodlingen tittas till. Men katterna han hade har dött av ålder.

– Som sopgubbe tyckte jag att jag hade världens bästa jobb. Men nu har jag det igen!



HUR MÅNGA SÄTT KAN MAN VARA ANSTÄLLD PÅ?

Vilken typ av anställning har du? Olika anställningsformer ger olika rättigheter och skyldigheter.

Text **John Antonsson** *Illustration* **Mattias Käll**

Vanligast är fortfarande att få tillsvidareanställning, alltså fast jobb. Men utöver det finns tre olika typer av tillfälliga anställningar: Allmän visstid, vikariat och säsongsanställning.

Men. Om fack och arbetsgivare kommer överens går det att förhandla fram ytterligare anställningsformer, vilket också är ganska vanligt.

Här är de fyra grundformerna.

1 Tillsvidareanställning.

Vissa kallar det för fast anställning. Det är den vanligaste anställningsformen. Enligt lag får arbetsgivaren provanställa i sex månader. I transportavtalet är det två veckors uppsägningstid om arbetsgivaren väljer att avbryta provanställningen.

Om arbetsgivaren inte säger något så övergår provanställningen i tillsvidareanställning efter sex månader.

När du väl är tillsvidareanställd måste arbetsgivaren ha saklig grund för att säga upp dig. Om uppsägning sker på grund av arbetsbrist gäller ”sist in – först ut” som huvudregel. Med undantag i mindre företag.

2 Vikariat

Vikariat är kopplat till en annan persons frånvaro från jobbet. Exempelvis föräldraledighet. Kollektivavtalen säger hur ett vikariat kan avbrytas. I transportavtalet gäller två veckors uppsägningstid.

Om du ska skriva på ett vikariat: Läs anställningsavtalet noggrant. Jobbar du på en arbetsplats utan kollektivavtal kan det vara svårt att säga upp sig i förtid, om det inte är angivet i kontraktet.

3 Allmän visstidsanställning

På många sätt är det arbetsgivarens joker i leken. Den går att använda på flera sätt. En anställd för dagen: allmän visstidsanställning, eller en ettårig satsning på ytterligare en kollega i ett skiftlag: allmän visstidsanställning.

Om arbetsgivaren inte skrivit in några klausuler går det inte att säga upp en visstidsanställning i förtid. Om det står inskrivet i anställningskontraktet att det ska gå att säga upp, krävs fortfarande saklig grund från arbetsgivaren. Det måste alltså finnas personliga skäl eller att företaget har arbetsbrist.

4 Säsong

Säsongsjobb är, som det låter, tätt bundet till arbeten som bara kan utföras under en bestämd tid. Det kan vara bärplockarsäsong eller den tid som isen förväntas ligga på bilprovningsbanorna i Norrbotten.

Om en säsongsanställd jobbat minst sex månader de senaste två åren måste arbetsgivaren berätta att det inte blir ytterligare en säsong senast en månad före den nya säsongen.

SÄRSKILDA FORMER I KOLLEKTIVAVTAL

Anställningsskyddet går att förhandla. Det gör att det finns flera särskilda anställningsformer i vissa av Transports kollektivavtal.

Vid hamnarna finns exempelvis en behovsanställningsform som kallas blixt eller extringar. De kallas i regel in dagen innan ett skift och har ingen företrädesrätt till fasta jobb.

I bevakningsavtalet finns behovsanställning som löper tillsvidare. För den som jobbat regelbundet mer än nio månader ska arbetsgivaren erbjuda en annan anställning, baserat på hur den anställda faktiskt jobbat under den räknade perioden. Juni till augusti är inte en del av beräkningsgrunden.

I transportavtalet för åkerichaufförer och terminalarbetare finns extra vid behov. I avtalet står det att anställningsformen inte får användas för att täcka ett kontinuerligt arbetskraftsbehov.

FÖRETRÄDESRÄTT

Grundregeln är att om du jobbat på arbetsplatsen i mer än 12 månader har du företräde till nya tjänster.

Har du jobbat på företaget i mer än 24 månader under en femårsperiod har du rätt till en tillsvidareanställning. Vissa avtal har andra villkor. I nya transportavtalet är det i stället 18 månader som gäller.

Anställningsformen måste ha varit av samma typ. I praktiken innebär det att 13 månaders vikariat och 11 månaders allmän visstidsanställning inte är lika med fast jobb.

Det går att förhandla bort företrädesrätt i kollektivavtal, som man gjort för behovsanställda vid hamnarna.

Experten



Charn Ispa, jobbar på fackets rådgivningslinje Transport på direkten.

Vilka frågor brukar ni få om anställningsformer?

– En person ringde mig alldeles nyss. Han var chaufför och anställd som extra vid behov och hans chef sa att han inte fick tacka nej till att jobba. Chauffören får så klart tacka nej, den som är anställd extra kan aldrig tvingas att jobba. De har inte någon uppsägningstid heller.

Andra frågor?

– En hel del undrar faktiskt hur lång uppsägningstid de har. Många har det så dåligt på jobbet att de hellre är arbetslösa än stannar kvar. De flesta som vill sluta jobbar på terminal, därefter kommer lastbils- och taxichaufförer.

Vad är bra att veta för den som inte är heltidsanställd?

– Det är vanligt att arbetsgivare beordrar övertid av personer som inte har heltidsjobb, men i grunden får de inte beordra övertid då.

– Jag har också märkt att arbetsgivare ofta beordrar väldigt mycket övertid av sina heltidsanställda. Det finns en begränsning hur mycket övertid man får jobba, sen måste facket in och förhandla.



Jobb i gråzon

Tusentals transportarbetare jobbar för företag som inte vill se sin personal som anställda. För att slippa arbetsgivaransvaret använder bolagen så kallade egenanställningsföretag.

Text **JOHN ANTONSSON** *Foto* **JAN LINDKVIST**

När du köper mjölk från Coop, burgare från Max eller en pyjamas till kompisens bebis kan du välja att få leveransen hem till dig. Sedan kommer en stressad kille eller tjej att knacka på din dörr, kanske le. När du tagit emot leveransen kommer personen att springa ner till vägen och cykla eller köra vidare till nästa kund, så fort de bara kan. Killen eller tjejen kanske bär en företagslogga som du sett när du beställde.

Tror du att personen som knackade på din dörr är anställd av företaget?

Om du svarar ja, då kan du mycket väl ha fel. Svaret är snarare: oklart.

HEMLEVERANSERNA SLOG IGENOM i storstäderna först. Men nu annonserar till exempel Budbee efter terminalarbetare i både Jönköping och Örebro. Snart kommer jobbarna att sortera e-handelsvaror som lastas in i små bilar av caddymodell eller på lastcyklar. Vissa av buden kommer att jobba för små åkerier utan kollektivavtal. Andra kommer att jobba som Lorenza Duarte Walker nyligen gjorde: genom ett egenanställningsföretag.

NÄR HON FLYTTADE hem till ett coronadrabbat Sverige, och skulle in på en tuff arbetsmarknad. Då stod dörren öppen hos Velove. Ett företag som levererar paket med elassisterad cykel med skåp, ibland släp.

NÄR HON GICK på sitt första provskift fick hon skriva på ett papper. Digitalt. Men. Företagsnamnet där var ett annat än Velove: Frilans Finans.

Hon insåg då att upplägget inte var som en ”normal anställning”. Anställningsformen kallades ”intermittent” i kontraktet. Det finns inga datum. Ingen lön. Hon ska bara jobba då hon och arbetsgivaren är överens om det.

Hur snabbt hon cyklar, levererar paket, springer i trappuppgångar, jobbar – det är det som avgör vilken rating hon får. Avgör om hon får jobba vidare eller inte.

Det här är vad som vissa kallar för gigjobb. Andra säger plattformsjobb. Frågar du fackföreningsfolk kommer de mest troligt tänka på gammeldags daglöneri.

LORENZA DUARTE WALKER började ställa frågor i Veloves gemensamma digitala kanaler. Hon försökte skriva så att andra kunde haka på och får informationen som arbetstagarna behövde. Oftast hänvisades hon till någon mejladress inom Velove. Det var först när hon fått sin första lön hon hänvisades till Frilans Finans.

Ingenstans i den kompensationsmodell som Velove skickat henne eller på lönespecifikationerna står det att lönen är inklusive semesterersättning.



Stephen Schad, vd Frilans Finans.



Mats H Andersson, ombudsman Transport.



Sirin Celik, utredare Transport.



Lorenza Duarte Walker, före detta cykelbud.

Om Lorenza Duarte Walker och hennes kamrater ville ha ett kollektivavtal. Vems dörr skulle de knacka på?

– Det är min dörr, säger Stephen Schad. Han är vd på Frilans Finans. Också ordförande för branschorganisationen Egenanställningsföretagen.

FÖR ATT FÖRSTÅ vad egenanställning är, ur Schads perspektiv, så kan vi backa bandet.

Vi är någonstans i mitten av 1990-talet och Stephen Schad jobbar med scenproduktioner. Han hjälpte några killar, som var frilansare, med att fakturera till ett annat bolag. Sedan växte det. Just före millennieskiftet bildades det som skulle bli ett av Sveriges första och största egenanställningsföretag: Frilans Finans.

Egenanställning är, som branschen ser det, en blandning mellan att vara anställd och företagare. Du som egenanställd letar då fram ett uppdrag. Till exempel att en illustration för en tidning. Enligt Skatteverket ska du först kontakta egenanställningsföretaget innan ersättning bestäms. Den som vill ha illustrationen betalar därefter en faktura från egenanställningsföretaget, som i sin tur betalar lön till den som gjort jobbet.

Ett annat egenanställningsföretag beskriver det som att de ”lånar ut sin F-skattsedel”.

MEN DEN SOM sökt jobb på ett företag och därefter får ett anställningskontrakt i händerna, med ett annat organisationsnummer. Det är väl ändå inte samma sak?

Nej. Det håller Stephen Schad med om. Det är enligt honom en del av Frilans Finans verksamhet som kallas för workforce management. Där förhandlas lönen fram mellan uppdragsgivaren och egenanställningsföretaget. Men är inte det ett vanligt bemanningsuppdrag?

– Det finns något som särskiljer hur arbetet utförs. Det vi jobbar med kan vara väldigt korta uppdrag med stora mängder människor. Traditionell bemanning anställer tillsvidare och har längre kontraktuell tid. Workforce management är korta anställningar och uppdragsbaserat.

Men om någon jobbar två, tre, fyra, kanske fem dagar i veckan med att köra ut mat eller paket. Är det verkligen kort och uppdragsbaserat då?

Stephen Schad suckar och säger:

– Jag vet till exempel att vi anställer mycket studenter som vill kombinera jobbet med studier. Det finns inga skarpa linjer men det håller på att utkristallisera sig.

Koncernens svenska bolag omsätter mer än en miljard kronor om året.

Sedan några år tillbaka har Frilans Finans ett råd, eller en klubb, som jobbar med socialt ansvarstagande och som ska se till att egenanställda ska ha lön och ersättning som inte är för låg.

– Det är därför vi till en början tackade nej till flera av matbudsföretagen, säger han.

FRILANS FINANS OCH Stephen Schad har läst det företagsavtal som avtalet Transport tecknat med Foodora.

– Vi har sagt att vi är intresserade av det avtalet. Men att vi skulle behöva gå tillbaka till våra kunder, eftersom avtalet innebär en fördyring. Men att det nog skulle gå att göra. Men Transport ville inte. De sa att det var av ideologiska skäl, säger han.

> ”Jag vet till exempel att vi anställer mycket studenter som vill kombinera jobbet med studier. Det finns inga skarpa linjer men det håller på att utkristallisera sig.”
>
> Stephen Schad, vd på Frilans Finans.

Transport håller inte riktigt med. Förbundet anser inte att Frilans Finans och deras konkurrenter är arbetsgivare. Möjligtvis bemanningsföretag.

– Vi ser gärna att Frilans Finans har kollektivavtal. Att de går in i ett arbetsgivarförbund. I deras fall innebär det nog bemanningsföretagens organisation. Men det vill de inte, för i bemanningsavtalet är det tillsvidareanställning och heltid som är normalt arbetstidsmått, säger Mats H Andersson, central ombudsman på Transport.

ARBETSGIVARE SOM INTE ser arbetare som anställda hotar den svenska modellen. Det anser Transport, som just nu jobbar med att ta fram en strategi.

Vi kan börja med ett exempel: För ganska exakt ett år sedan valde det kollektivavtalsbundna företaget Bzzt att säga upp samtliga chaufförer och anlita nya genom egenanställningsföretaget Cool Company. Lönemodellen som facket och företaget kommit överens om dumpades. Det gjorde också de fasta anställningarna.

Sedan dess är det Bzzt och egenanställningsföretaget som affärsmässigt förhandlar om lönerna. Arbetarnas rätt att förhandla kollektivt rundades.

SIRIN CELIK ÄR utredare på Transport och har ägnat mycket tid på att förstå vad egenanställning är.

– Från början är det en påhittad anställningsform för att personer som just börjat med en verksamhet eller genomför enskilda uppdrag då och då ska slippa starta egna företag.

– Men på senare år används anställningsformen snarare av företag som vill slippa ta ett arbetsgivaransvar, säger Sirin Celik.

MATS H ANDERSSON satt som central ombudsman i många och långa förhandlingar med Foodora, innan det till slut blev ett kollektivavtal.

Mats H Andersson är inte särskilt sugen på att knacka på Stephen Schad och Frilans Finans dörr och teckna ett företagsavtal. Som Anderson ser det är den så kallade plattformen den formella arbetsgivaren. Eftersom det är plattformsföretaget som schemalägger, väljer var och när du ska jobba, om du ska jobba alls. Dessutom är det de som beslutar vad du ska tjäna. Då är de också arbetsgivare.

– Vi tittar på olika sätt vi kan agera. Men i slutändan blir det nog en domstol som kommer att avgöra vem som är arbetsgivare, säger han.

> ”Jag har inte sett någon politiker komma med förslag om hur vi ska sudda ut gråzonen kring vad som är en anställning, som man har gjort i många andra länder.”
>
> Mats H Andersson, ombudsman på Transport.

FÖRRA MÅNADEN TRÄFFADE Mats H Andersson ett antal tunga socialdemokratiska politiker för att berätta om Foodora-avtalet. Då sa han:

– Ni kan egentligen strunta i det. Foodora anställer sin personal. Där fungerar den svenska modellen. Sedan är de korta anställningarna ett problem för oss, det blir svårt att behålla organisationsgrad. Men det är en annan fråga.

Som han ser det blir det desto svårare för facket att agera när det finns ett egenanställningsföretag mellan facket och arbetsplatsen. Ett företag som står på anställningskontraktet men har en väldigt svag koppling till både arbetsplatsen och den som utför arbetet.

– Jag har inte sett någon politiker komma med förslag om hur vi ska sudda ut gråzonen kring vad som är en anställning, som man har gjort i många andra länder, säger Mats H Andersson.

DEN SOM JOBBAR för ett företag eller en plattform via en egenanställningsfirma skriver i regel på ett anställningskontrakt om allmän visstidsanställning. I de kontrakt Transportarbetaren läst finns varken arbetstidsmått eller lön angivet. Mats H Andersson har många frågor som ännu inte har något svar:

– Kan man anställa en person på noll timmar? Är det ens en anställning då? Har vi så kass LAS och så lite krut i maskineriet att vi inte kan ställa krav på ett fast arbetstidsmått? Om svaret är ja, då är anställningsskyddet inte mycket värt.

ALLMÄNNA VISSTIDSANSTÄLLNINGAR (AVA) infördes av alliansregeringen 2007. Det innebar att företag inte längre behövde motivera varför en person togs in för en kort anställning. Kvinnodominerade fackförbund som Handels och Kommunal

OKLART RÄTTSLÄGE

Egenanställningsföretag har funnits sedan 1990-talet. Inget fack, varken i Sverige eller övriga Norden, har till domstol drivit frågan om det är egenanställningsföretaget eller uppdragsgivaren som är arbetsgivare. Det visar en rapport från Nordiska ministerrådet.

Källa: Nordiska ministerrådet



FOTO: JOHN ANTONSSON

Det lilla elfordonet ägs av Bzzt. Förr var förarna anställda av företaget, och hade kollektivavtal, nu jobbar de för egenanställningsföretaget Cool Company.

Ordlista

EGENANSTÄLLNING: Det är egentligen ett begrepp som bolag likt Frilans Finans själva skapat. Företagen säger att det är en blandning av att vara anställd och företagare. Formellt är egenanställningsföretaget arbetsgivare. I en ”vanlig” egenanställning förhandlar den egenanställda om lön med den som vill ha jobbet utfört. Egenanställda arbetare som jobbar för digitala plattformar har i regel inget inflytande över lönen.

WORKFORCE MANAGEMENT: Affärsspråk. Oklart vad det betyder på svenska. Egenanställningsföretaget Frilans Finans säger att den del av deras verksamhet som rör transportarbete är just workforce management. Fungerar som egenanställning. Enda skillnaden är att arbetaren blir skickad från plattformen till ett förutbestämt egenanställningsföretag. Lönen och arbetstiderna bestäms i uppgörelse mellan företagen.

GIGJOBB: Som det låter kommer uttrycket från musikvärlden. Det sägs att jazzmusiker i efterkrigstidens USA var gigarbetare. Numera är gigjobb ett namn för tillfälliga arbeten som förmedlas genom digitala plattformar.

PLATTFORMSARBETE: Jobb som läggs ut på en digital plattform. Det kan vara taxitjänst hos Uber, mat för Wolt eller paket för Budbee. Vad som kännetecknar jobbet är att ägaren till den digitala plattformen ensidigt bestämmer vad arbetarna ska tjäna. Personer i ledningen på plattformarna vill i regel inte vara arbetsgivare och använder egenanställningsföretag. Facket anser att plattformen är arbetsgivare och därför ska teckna kollektivavtal.



FOTO: THOMAS PETTERSEN

Lorenza Duarte Walker under Foodora-strejken i Norge.

vittnade tidigt om att AVA ledde till att fler fick otrygga jobb.

Då pratade man om sms-jobb, sedan mitten av 2010-talet har vi sett en explosionsartad ökning av det som kallas gig- och plattformsarbeten.

De med tidsbegränsade anställningar är ofta kvinnor, utlandsfödda och unga, enligt SCB. Bland dem som inte har gått ut gymnasiet har andelen med tidsbegränsade anställningar ökat från 20 till 37,9 procent mellan 2005 och 2019. Mer än hälften av dem med tidsbegränsade anställningar hade föredragit fast jobb, enligt samma undersökning. Suget efter fast anställning var också klart större bland dem som är utlandsfödda. Men plattformsjobben öppnar väl dörrar? Svaret är nej. En rapport från forskningsinstitutet IFAU, som kom i slutet av förra året, visade att jobb i gigekonomin inte leder till bättre chanser att få jobb för den som har ett ”osvenskt” namn.

TILLBAKA TILL GRUNDFRÅGAN. Finns egenanställning?

Sirin Celik:

– I Sverige är systemet riggat för att du antingen är anställd eller inte. Det finns ingenting däremellan i lagen eller det sätt vi valt att konstruera våra trygghetssystem på. Men den som är egenanställd hamnar ändå där, i en slags gråzon. Det blir exempelvis oklart om du har rätt till a-kassa eller vem som ska betala din sjukpenning när du står mellan uppdrag. Som jag ser det kan man gå två vägar:

– Jag vill att man skärper lagstiftningen och ser över reglerna om vem som får räknas som egenanställd, eller helt förbjuder anställningsformen.

– Eller så gör vi tvärt om, som egenanställningsföretagen vill, och riggar om hela den svenska modellen så att alla våra trygghetssystem, som a-kassa, socialförsäkringen, medlemskap i fack och så vidare anpassas utifrån den här nya anställningsformen.

MATS H ANDERSSON vill också ha politisk draghjälp. Han vill förbjuda visstidsanställning och egenanställning där det finns ett kontinuerligt behov av arbetskraft, och oroar sig för vad som händer annars.

– Vi hade ett avtal för budbilarna och nu är hela branschen utsatt för en stenhård underbudskonkurrens.

– Vad händer när Amazon säger att de ska driva terminalen i egen regi. Med bara egenanställda. Då har vi 400 människor som blir arbetslösa. Det kommer bara ske. Redan nu har vi 10 procents arbetslöshet, så det finns alltid någon som ställer upp. Vi kommer se det här i andra branscher också.

TILLBAKA TILL LORENZA Duarte Walker. Hon hade stött på liknande företagsupplägg i Norge för två år sedan. Hon hade varit fackligt aktiv i ett par år då. 2019 satt Foodora och norska Transport i hårda förhandlingar. De kunde inte komma överens. Den sommaren cyklade Lorenza Duarte Walker en cykeltävling genom Europa. När hon gick i mål i Brest, Frankrike, fick hon veta att hon var uttagen i strejk.

När hon kom hem fanns kärntrupperna redan på plats vid Youngstorget i Oslo. De skrek sina slagord, serverade våfflor och värvade medlemmar.

– Vi hade väntat i två år. Vi var beredda.

Arbetsgivaren Foodora hade också en plan.

En person som jobbat för företaget startade firma. Bolaget skulle förse Foodora med frilansande, egenanställda, cykelbud för att hålla leveranserna i gång under strejken.

Men Lorenza Duarte Walker och hennes kamrater var motiverade efter flera år av uppladdning och hade inte en tanke på att ge sig. De värvade medlemmar och blev fler. Nu valde också tidigare svårvärvade kollegor som inte förstod norska att gå med i facket. De gick från 70 medlemmar till att organisera nära 300 på kort tid.

Frilansarna värvades och när norska Transport ifrågasatte att de var ”frilansare” skrevs de snabbt över på Foodora.

Efter fem veckors strejk tecknades ett av världens första kollektivavtal för gig-jobbare.

MAN VÄLJER SINA strider och Lorenza Duarte Walker valde att gå vidare till ett annat jobb efter en månad på Velove. Hon orkade inte göra det som krävdes en gång till: Värva medlemmar, organisera och ta strid för kollektivavtal.

Hon är inte helt säker på att de norska Foodora-buden hade lyckats organisera sig och bli så många som de blev om de jobbat på ett företag med Veloves upplägg. Norskt anställningsskydd är mycket starkare än det svenska. Som anställd i Norge får du tillsvidareanställning direkt. Förvisso var den först på bara tio timmar i veckan. Men i Norge kan du gå till din arbetsgivare och kräva högre anställningsgrad om du jobbat med än vad som står på anställningskontraktet.

– Jag kände mycket mera press på Velove än på Foodora. På Velove hade vi ingen kontroll över hur många paket vi skulle få. En dag fick jag typ hälften så många. Då var jag klar efter bara en och en halv timme. Jag kunde ha dragit ut på tiden och jobbat långsamt. Jag hade tjänat mer då, men då får jag dålig rating och riskerar att bli av med jobbet.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Uber anställer varken matbud eller taxichaufförer. De är hänvisade till egenanställningsföretag eller underentreprenörer.

ARBETSMILJÖANSVAR?

Arbetsmiljöverket (AV) försökte hävda att egenanställningsföretaget Cool Company var arbetsgivare och arbetsmiljöansvarig när en taklägga-re jobbade utan skyddsutrustning. AV krävde 400 000 kronor i företagsbot men förlorade i rätten. Takläggaren hade planerat att kontakta egenanställningsföretaget efter att jobbet var utfört. Därför sågs Cool Company inte som arbetsgivare.

Det finns ännu ingen dom som säger vem som är arbetsgivaransvarig i ett läge där det redan finns ett kontrakt mellan arbetaren och ett egenanställningsföretag.

Källa: Arbetsmiljöverket

”Jag vill att man skärper lagstiftningen och ser över reglerna om vem som får räknas som egenanställd, eller helt förbjuder anställningsformen. ”

Sirin Celik, utredare på Transport.

Ministern efterlyser tydlig praxis

Facket ropar på politisk hjälp. Socialdemokraternas arbetsmarknadsminister Eva Nordmark svarar.

– Det är ett otyg att det finns arbetsgivare som försöker smita från sitt arbetsgivaransvar och använda upplägg med egenanställningar.

Text **John Antonsson**



FOTO: NINNI ANDERSSON / REGERINGSKANSLIET

Eva Nordmark (S) är arbetsmarknadsminister.

Utifrån Eva Nordmarks och regeringens perspektiv är vägen framåt att inlemma företagen i den svenska modellen. Att få dem att teckna kollektivavtal.

När en arbetsrättslig tvist avgörs i domstol skapas praxis. Som säger vad som egentligen gäller. Eva Nordmark påpekar att det finns väldigt lite praxis gällande vem som är arbetsgivare, när egenanställningar är inblandade.

– Därför är det viktigt att personerna som det handlar om vänder sig till sitt fack, och att facken tar till vara på medlemmarnas rättigheter.

– Människor är inte rättslösa. Det går att pröva vem som har ansvaret. Jag tycker att det vore välkommet med mer praxis.

REGERINGEN HAR GETT Arbetsmiljöverket i uppdrag att granska plattformsföretag och egenanställningsföretag, för att rättsligt pröva vem som har arbetsgivaransvaret.

– I februari presenterade jag en ny arbetsmiljöstrategi. Oavsett om du jobbar på stan genom en app eller sitter hemma vid köksbordet ska det inte vara några oklarheter kring var arbetsmiljöansvaret ligger. Jag menar att vi behöver se över arbetsmiljölagen och tydliggöra i de delar där det inte är lika tydligt. När den kom till på 1970-talet fanns det inga appföretag.

”Oavsett om du jobbar på stan genom en app eller sitter hemma vid köksbordet ska det inte vara några oklarheter kring var arbetsmiljöansvaret ligger.”

Arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S).

SOCIALDEMOKRATERNA HAR vid flera valrörelser lovat att ta bort anställningsformen allmän visstid. I LAS-uppgörelsen mellan PTK och Svenskt Näringsliv, som ska bli ny lag, byter allmän visstidsanställning namn till särskild visstid. Men allt pekar på att den går att använda på samma sätt som med den gamla lagen.

Den stora skillnaden blir att den visstidsanställda får förtur efter nio månader och fast jobb efter tolv. Exakt hur överenskommelserna ska se ut i lagtext vet vi inte.

En utredning i frågan är på gång, men försenades till efter att den här artikeln skickats till tryck.

Betyder LAS-uppgörelsen att otrygga anställningar är fredade från politisk påverkan?

– Ja. Vi behöver förutsägbarhet på arbetsmarknaden och undvika ryckighet. Vi kan inte gå in och pilla, det måste vara stabila förutsättningar, säger Eva Nordmark.

Är du:

- med i facket och
- tänker ta ett lån?

Då har vi en lösning.

Du som är medlem i facket kan ansöka om vårt Medlemslån på upp till 350 000 kronor utan säkerhet och med 5,30 procent i ränta. I lånet ingår betal- och livskydd. Dessutom har vi tagit bort uppläggningsavgiften.

Läs mer och ansök på swedbank.se/medlemslan

Swedbank

Räkneexempel Medlemslån
Ett lån på 100 000 kronor till 5,30 % rörlig ränta (senast ändrad 2020-06-26) med rak amortering, återbetalningstid på 5 år, aviseringsavgift och uppläggningsavgift 0 kr, ger en effektiv ränta på 5,43 %. Totalt belopp att betala under lånets löptid är 113 471 kr. Återbetalningsbeloppet är i snitt 1 891 kr och antalet betalningar är 60 st.

Försäkringsgivare
Försäkringsgivare för grupplivförsäkringen är Swedbank Försäkring AB. Försäkringsgivare för betalskyddet är BNP Paribas Cardif Försäkring AB.



Aj, aj, lägga handen i en myrstack… Gör det inte ont? ”Nej, det kliar lite”, hävdar insektskocken Ola Albrektsson. Så gör han för att fånga myror till dagens insektstacos. Myrorna smakar syrligt, som citron och lime.

Käka myror?

Hos insektskocken Ola Albrektsson kittlar de dödsskönt i kistan. Och ger en syrlig smak på tungan – både tillagade och levande. Vi pratar nymat över några insektstacos i det gröna.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

VÅREN HAR KOMMIT av sig men fåglarna sjunger, när vi parkerar bilen i en skogsglänta utanför Örebro. Ola Albrektsson försvinner snabbt bort mot två myrstackar, välbekanta skördeställen som brukar ge utdelning.

– Jaaa!

Han har funnit pricken över i:et som ska krydda och försköna anrättningen. Harsyra, små C-vitaminrika blad som påminner om klöver.

– De är så vackra och goda, smakar extra mycket nu på våren när de blommar.

Ola Albrektsson packar upp gasolköket, inhandlat långt innan det blev årets julklapp, och medhavd stekpanna. Bäst att laga coronasäkert, i det fria. Det passar honom, som tillbringat mycket tid i skog och mark med sin pappa. Han radar upp hackad tomat, rödlök och skivad purjolök mellan myrstackarna. Plockar sedan rädisor, riven ost och chilimajonnäs ur väskan.

Alltihop trygga ingredienser vi känner igen.

Men så visar insektskocken en burk med döda kryp, syrsor, inhämtade direkt hos en uppfödare. Frysta och tinade. Det är de han ska röra ihop till insektsfärs, tillsammans med några nävar ovetande myror, hemmagjord glace, olja, salt och peppar.

Ola Albrektsson lägger ner handen över den närmaste stacken. Hans favoriter, röda skogsmyror, skyndar till. Snart är hans hand ett svart myller.

Gör det inte ont?

– Man kan tro det men faktiskt inte. Det kliar lite av syran de ger ifrån sig och efteråt får man svagt rosa märken, men det är allt.



Ola Albrektsson är tidigare kock, måltidsekolog och just nu verksamhetsansvarig för Agro Örebro som arbetar för hållbar mat, hälsa och näringsliv i Örebro län.



Dagens första fångst – några nävar skogsmyror.

SMAKGUIDE



Röd skogsmyra
(Formica rufa)
Hög syra med inslag av umami *(se faktaruta)* och toner av skoasbär.



Hussyrsa
(Acheta domesticus)
Hög halt umami, stora inslag av nötighet och vissa grönsakstoner.



Mjölmask
(Tenebrio moliter)
Ger rätten djup, rik på umami med en touch av kraftig buljong.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Syrsor och myror bidrar med protein.

Fast ibland biter sig några små krigare sig fast i skinnet, vill inte släppa taget trots att Ola Albrektsson skakar med handen så att merparten faller ner i hans medhavda yoghurtburk. Några nävar till så har han sin skörd. Just här har Ola Albrektsson fyra stackar han brukar besöka. I en av dem har någon satt fula spår.

– Tråkigt, det är viktigt att inte förstöra. Jag vill ju kunna komma tillbaka hit. I Danmark, som kommit mycket längre med insekter i maten än vi, har jag sett kollegor gräva upp hela myrstackar.

GREJEN ÄR ATT samla myrorna så fria som möjligt från tallbarr och skräp när han samlar hem till frysen, förklarar Ola Albrektsson. Tänk: plocka svamp och slippa efterjobb vid spisen.

Himlen mulnar, ett litet stekmoln letar sig upp mellan granarna och kocken sträcker fram en sked med hoprörd syrsmet. Insektsdelar som ben, huvud och antenner avtecknar sig. Lätt motvilligt för jag röran till munnen och upptäcker till min förvåning:

Det är gott. Smakar lite nötigt.

– Umami, säger Ola Albrektsson och ler. Den femte grundsmaken, lite som buljong och sjögräs.

Ola Albrektsson blandar mer protein i färsen.

Äta myror, varför då?

– För att de är så goda! Smakar citron och lime, ännu mer när man tar dem direkt så här.

HAN FÅNGAR NÅGRA myror i stacken och lägger direkt på tungan, hänvisar till mexikanska tacos med citron. Och berättar om danska krogar som ibland skiftar citron mot myror. Det är dags att ladda stekpannan med små tortillas. Albrektsson fyller dem med grönsaker, insektsfärs och garnerar med nyskördad harsyra. Jag glömmer att det är insekter jag äter och Sveriges kanske enda insektskock slår ut med armarna:

– När jag lagar vill jag skapa en upplevelse av en måltid. Det här kommer du att komma ihåg, liksom jag minns pappas makaroner med köttfärs i skogen.

Måltidsekolog är hans officiella titel efter utbildning vid Örebro universitet och praktik vid Restaurang- och Hotellhögskolan, Grythyttan. Ämnet greppar över hela livsmedelskedjan från jord till bord och siktar på hållbarhet. Fast Ola Albrektsson är varken miljöaktivist eller predikant för förändrad livsstil. Han äter det han är sugen på, vegetariskt och kött.

– Men det ska vara svenskt. Jag tycker man kan äta allt, men med måtta.

Insekter sägs i dag vara vardagsmat för

Umami – den femte grundsmaken

Sött, surt, salt och beskt är våra mest kända grundsmaker. Den femte, umami, upptäcktes först i början av 1900-talet, i Japan, och har nu vetenskaplig status. Smaken förknippas ofta med asiatisk mat och påminner om en mix av salt och sött med en nötig ton. Tänk fyllig buljong och misoppa, som serveras till sushi.

Lagrad ost som parmesan smakar umami, sardeller, lufttorkad skinka och torkad svamp. Umami finns i bland annat asiatisk fisksås, ketchup och tabasco.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Webbtips



➔ Mer om insektskocken Ola Albrektsson finns på atamyror.com. På Instagram hittar du honom under samma titel, atamyror.

➔ Journalisten Anders Engström bloggar på bugburger.se om att odla egna insekter med mera.

➔ Danska ”insektsambassadören” Nina Askov, kallad Buglady, tipsar på buglady.dk.

Fotnot: Bug = insekt.



Insektsfärs på syrsor och myror ersätter köttfärsen i dagens tacos.



Voilà, fräsch taco i ny tappning!



Ola Albrektsson smakar av kryddningen. De frysta syrsorna har han hämtat direkt hos en uppfödare.

SMÅTT & GOTT

Insektsföretagen är en bransch- och livsmedelsorganisation. Den startades 2017 för att skynda på regelarbete och industriproduktion av insekter, som lanseras som miljösmarta.

Andra unionsländer gick före, men efter ett beslut i EU-domstolen gav Livsmedelsverket i oktober 2020 klartecken till försäljning av insekter i Sverige.

Jordens befolkning ökar snabbt, enligt FN:s beräkningar. För att klara att föda oss alla bör vi vara beredda att inom en snar framtid ställa om både kost och produktion, manar bedömare.

minst två miljarder människor. Albrektsson räknar upp delar av Afrika, Öst- och Sydostasien, Syd- och Centralamerika.

– Både Finland och Danmark har kommit längre än Sverige när det gäller att sälja och servera insekter. Sverige tolkade EU:s regler väldigt strikt, innan insekter godkändes.

Vad behövs för att svenskar ska sätta gaffeln i insekter?

– Vi måste börja med den viktiga frågan: hur smakar insekter? Under min utbildning tog jag fram beskrivningar av smaken på olika insekter, ungefär som skyltarna på Systembolagets hyllor. Det är också stor skillnad på färska och frysta insekter. De färska smakar mer, torkade rekommenderar jag inte alls. De är mycket svårare att hantera.

Myror och syrsor, okej då. Men slingrande mjölmask...?

Ola Albrektssons recept är att servera maskar och insekter aptitligt, gärna insmugna i rätter vi känner igen, som tacos. Kräsmagade behöver ju inte börja med rostade mjölmaskar i fullformat (som sägs smaka ungefär som salta pinnar men med mer tuggmotstånd).

Maskarna kan malas till mjöl, mixas till färs och tillföra protein och fett till olika livsmedel. Google guidar också till en dansk tillverkare av ekologisk syrs-juice.

UTE I VÄRLDEN äts insekter främst för att de anses smaka gott. De har högt näringsvärde och innehåller, förutom protein och fleromättat fett, olika mineraler och kostfibrer.

– En del insekter, som syrsor, innehåller också mycket järn och kan bidra till att motverka järnbrist. Vill du ha mer?

Ola Albrektsson borstar av förklädet och hämtar några myrnävar till. Sveriges lantbruksuniversitet skriver att insekter ”kräver betydligt mindre foder för att växa och ge kött”. Började vi spisa insekter skulle vår jordbruksmark ”kunna föda fler människor och utsläppen av växthusgaser minska”.

Men. Det tar nog några år innan småkryp ersätter falukorv i våra kök, tror Ola Albrektsson. Även om han själv ser fram mot att kunna plocka syrsor ur frysen i hembutiken. Till skolkök och krogar når nog insekter först om tio år, spår han.

– Motståndet är så pass stort och egentligen är det ju inte så konstigt. Vad har vi för associationer till insekter? Sjukdoms- och parasitbärare, mjölbaggar som skadedjur i mjölet. Det är inte så lätt att ändra på.

MJÖLBAGGAR AVGER ETT starkt sekret, upplyser skadedjursbekämparen Anticimex. Ola Albrektssons min antyder smaken. Fast det är baggens larver som lagas och de smakar faktiskt gott, tycker han.

Skildringar av insektsben och vingar som fastnar mellan tänderna finns. Fast dagens kock kontrar med att hallonkärnor och kött också gör det.

Ola Albrektsson bjuder på ännu en mini-taco, lagom för stekpannan.

Men hur ska en fullvuxen lastande och lossande chaufför bli mätt på det här?

– De får väl göra fler och större tacos! Fast det lär nog dröja innan insekter serveras på vägkrogar, ha ha. Redan vegetariskt är ju lite knepigt.

Ola Albrektsson får ibland gliringar om att stoppa i sig spyflugor eller höra att han kan väl gå ut i skogen och hämta mat. Fast riktigt så lätt är det inte. Han jämför med att plocka svamp och undvika de giftiga arterna i skogens skafferi. Själv bor han i lägenhet, saknar intresse för egen uppfödning och råder andra att vända sig till uppfödare. Som han.

Vad säger du till personer med ”neufobi”, rädsla för nya saker?

– Det är upp till var och en vad du vill äta. Jag moraliserar inte.

Fast Ola Albrektsson är nyfiken och ständigt på jakt efter nya smaker. Torsköga i Köpenhamn och grismatstrupe i Tokyo var riktigt vidrigt.

– Som att äta rent brosk, men ändå kul att ha testat. Snabbmakaroner med köttfärssås i skogen bräcker ändå det mesta, för att det var pappas!



Varför ska vi äta insekter? Insektskocken Ola Albrektsson svarar kort: ”För att det är så gott!” Men han är försiktig med pekpinnar till den som räds krälande kryp.

Vinn en bok!

Transportarbetaren lottar ut tre ex av boken *Äta insekter* av journalisten Anders Engström med recept av insektskocken, Ola Albrektsson. Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se senast den 15 juni, så är du med i utlottningen. Skriv *Myrmat* i meddelanderaden.




FOTO: BIGSTOCK

ÄTA		HAR LAGER PÅ LAGER		FLOTT-ENHET	BLIR KÖK IBLAND		MED-DELA	HA FÖR ÖGONEN	KALLAS PER-OLA	SPEL-KEDJA?						HAR NYSS FALLIT
STÅNKA							STÅNG / SLINGER-VÄXTER						LJUS-BILDEN / PAMP				
KASK				FLOD I BERLIN / SYNDI-KAT						FOLK I NORR / LYFTA						STACK-ARE	
NER-VÖSA								LOPPA / PRÖJSA						SKICKLIG PERSON / DRAG			
BYGGA BORT SNUSK		LUNCH? / INGEN-TING							VARSÅ-GOD! / INTAR LAGER			DEN KAN MAN LÖSA / ERFOR					
						KOFÖT-TERNA / BARK-KRYDDA									RÖJER GÖMT / STJÄR-NAN		
RINGLEK MED SPETS					HAR PUNG / KOPIERA						DE OM-FLUTNA / ÄR RUFF						ÄR VÄL LIV UTAN MAN?
FLIT			DE VÄXER LÄNGE / FISKE-REDSKAP							FICK RISAD / ÖDLA				TAIPAN / OM-SLUTET LÄGE			
							REGION / VARIT NÄRA NOG						FYRA I ROM / GLÄNSA			SON-DERAR	
BILLIGA FAR-KOSTER?		ISOLERAT / MOT CENT-RUM							BLIR FÄRRE / HALT UNDER								TA PÅ KLÄDER
SÄTTER VI VÅR TILL VISSA				BRÄDA / INTE SÅ LJUDLIG				GULL-MAR / MOR ROR				RADIO / ÄMNE					
FÖR-STOD NÄSTAN						JOLLE MED SKOVLAR / FRÅN									REDSKAP / SKURK		
KAR			HAR GRÖN							KÄND HOVMAN							
FUNKAR IHOP MED TAPPAR							MEDITA-TIONS-ORD							LOVA			

							FINNS NÄRA OSS	BÅDE GOD OCH OND	FIRAT			ÄR DE SOM KOM SIST?	FLABB			
DEM KAN MAN SLÅ KNUT PÅ																
MATT									KAN SÅR / BLEV DE FÅNGADE IBLAND							
RYSK FLOD								STÖD-LINA / KURVA								
												TA ÖVER				
DEM KAN MAN LITA PÅ							VÄLJER BORT / CHAR-MAR									
VET VAD SOM SKER?											151 I GAMLA ROM / SPELET					

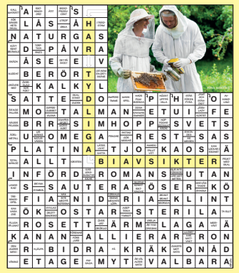
Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 15 juni. Märk kuvertet **”Junikrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på majkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Jan Asplund, Brösarp
Anders Johansson, Hovmantorp
Alex Byström, Sollefteå.

Vinnarna av en trisslott:
Anita Siggelin, Skövde
Linda Andersson, Uppsala
Ingemar Svedberg, Söderhamn.

”Vill visa den värld jag kommer från”

Låt oss presentera: Mats Källblad. Transportarbetarens nya serietecknare.

Text **John Antonsson**

Mats Källblad har gjort karriär av att rita serier där arbetarna har snus under läppen, mekar motorcyklar och bor på landsbygden.

Men varför tecknar han hela tiden arbetare?

– Jag minns att i barnprogrammen och böckerna tog pappan alltid på sig rocken och tog upp sin attachéväska. Men så såg det inte ut i min värld. Min pappa var metallare och mamma var med i Kommunal.

DEN NYA SERIEN heter *På väg* och tecknas specifikt för Transportarbetarens läsare. Mats Källblad hoppas att den ska locka både stora och små.

– Jag försöker teckna så att bilderna berättar en hel berättelse, så att ett barn kan förstå. Samtidigt ska det finnas innehåll som bara vuxna kan ta till sig.


Mats Källblad är serieskapare och musiker, född 1969 och uppvuxen i Osby. Numera bor han i Malmö.

FOTO: PRIVAT

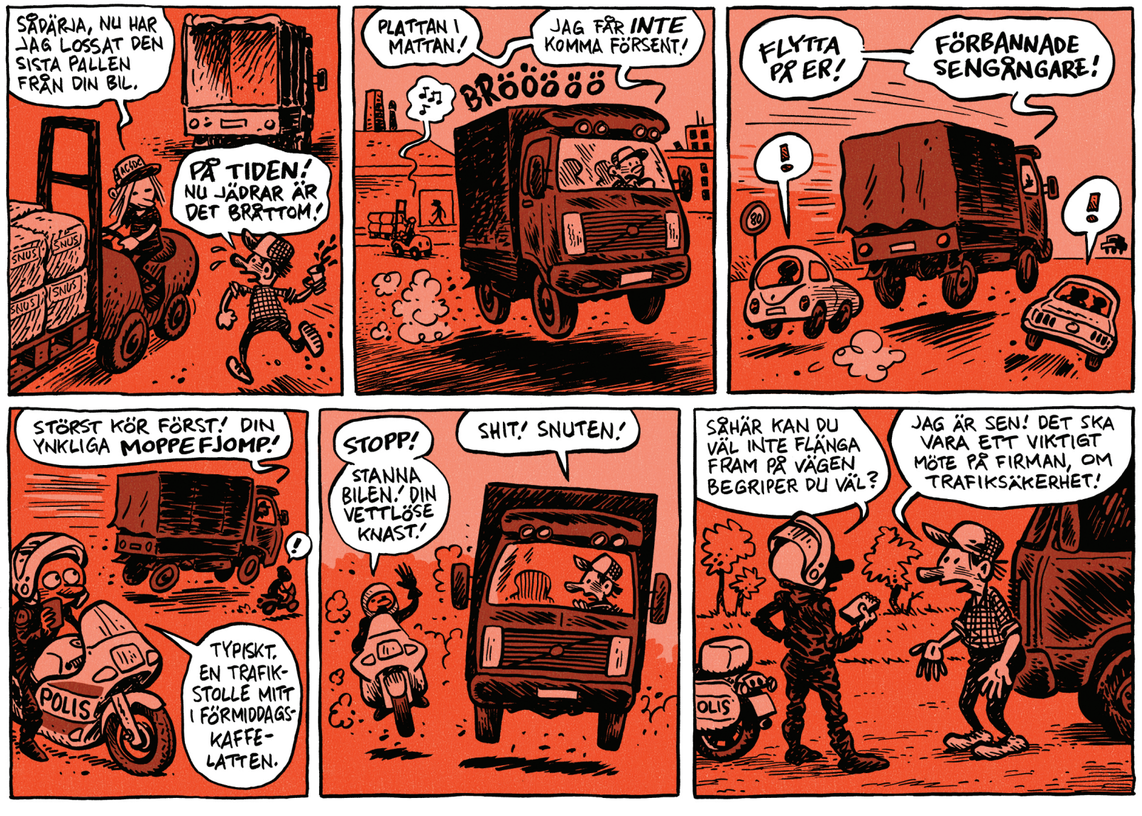
DET NÄRMSTA MATS Källblad kommer egen erfarenhet av transportarbete är när han körde lastbil i lumpen.

Källblad är också en del av ett kulturprojekt i Transports Malmöavdelning. Därigenom har han fått kontakt med anställda på Loomis och Securitas och på sikt ska samarbetet leda till en skärmutställning.

– Det känns hedrande att få rita en originalserie till en fackförbundstidning, jag hoppas att läsarna kommer att uppskatta den.

PÅ VÄG

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Jag känner mig verkligen inte trygg …

En fråga man kan ställa sig i dessa i flera avseenden märkliga tider är ju vad som i framtiden kommer att vara det så kallade nya normala.

Jag tänker på flera saker, men vill börja med det som håller på att hända inom LO. En enig LO-styrelse vill ta upp ännu en förhandlingsrunda med Svenskt Näringsliv om anslutning till det så kallade huvudavtalet, som rör LAS.

Jag stödjer beslutet, till viss del. Men jag skulle föredra att förhandlingen enbart handlar om att lösa de delarna av LAS-problematiken som avser just LO:s omställningspaket och tryggheten via TSL- och AGB-försäkringarna.

Förhandlingen borde enbart omfatta detta och inte innebära att man överväger att ansluta LO till något huvudavtal i övrigt. Vi har faktiskt ett beslut i LO:s representantskap om att säga nej och detta bör gälla även fortsättningsvis.

Fast jag känner mig verkligen inte trygg i vad som är på väg att hända. Speciellt inte när jag får en känsla av att flera förbund som står utanför överenskommelsen knappast kan ha för avsikt att ansluta sig till huvudavtalet. Läget i LAS-frågan lär ju sannolikt vara oförändrat oavsett nya förhandlingar eller inte. Ett antal förbund kommer att säga nej, precis som förra gången.

Jag köper heller inte snacket om att jag, som ledamot i LO-styrelsen, ska se till en större helhetsbild än mitt eget förbunds intressen. Och inte ens när jag försöker se en sådan större bild, ser jag några fördelar med LAS-uppgörelsen för alla de arbetare som jobbar på små och medelstora arbetsplatser.

> ”Jag köper heller inte snacket om att jag, som ledamot i LO-styrelsen, ska se till en större helhetsbild än mitt eget förbunds intressen.

DET SOM RISKERAR att blir verklighet är otryggare anställningar och tystare arbetsplatser – i utbyte mot en något förbättrad omställningsförsäkring och rätt till utbildning. Jag är fullt övertygad om att det en arbetare vill ha i första hand är trygghet i anställningen, i andra hand kommer tryggheten om anställningen upphör.

Transport kommer att driva linjen om begränsade och villkorade förhandlingar både i LO:s styrelse, representantskap och kongress framöver.

Jag fruktar att LO:s vägval kommer att leda till att det i framtiden är IF Metall och Kommunal som i stora delar dikterar vilka beslut LO ska ta. Vi övriga tolv LO-förbund kommer att få mycket begränsade möjligheter att påverka LO:s framtida roll, inriktning och beslut.

Det är en utveckling som inte känns rätt och rimlig på något vis.

Personligen behöver jag regelbundet vara ute i våra medlemmars vardag för att både se och höra vad som är de faktiska problemen på arbetsplatserna. Under normala omständigheter sker detta oftast genom att jag deltar i aktiviteter och uppsökeriverksamhet som ordnas av förbundets lokalavdelningar.

PANDEMIN HAR STARKT begränsat dessa möjligheter under det senaste året. Därför var det bra att jag i mitten av maj kunde delta i ett uppsökeri utomhus ihop med vår avdelning i Nyköping.

Vi besökte Kuehne + Nagels och DHL i Eskilstuna. Jag hoppas verkligen att vår verksamhet kan normaliseras framöver. En fördel med den varmare delen av året är ju att det går att ha en hel del uppsökande verksamhet utomhus. Jag uppmanar härmed er medlemmar som har idéer om uppsökeri eller företagsbesök att kontakta lokalavdelningen.

Slutligen hoppas jag att ni alla får en skön sommar och att så många som möjligt tar del av vaccineringen mot covid-19.



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 15 juni till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Sommartider Avdelningen är bemannad hela sommaren.

Lättast får ni tag i oss på växelnummer 010-480 30 04.

Sommarhälsning Vi önskar alla en trevlig sommar, och hoppas att vi får träffas till hösten!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Vill du att vi besöker din arbetsplats? Informera oss så sätter vi upp ett besök. Digitalt eller fysiskt, allt enligt coronaföreskrifterna. Vi vill träffa våra medlemmar!


Sälen.


Branäs.

VÅRA STUGOR

Nu är det dags att anmäla intresse till våra stugor i Sälen och Branäs inför säsongen 2021–22. Tilldelning sker under hösten 2021.

Våra sektioner söker personer som vill bli förtroendevalda. Och fackligt intresserade personer till uppdrag, och deltagande. Utbildning sker kontinuerligt.

Digital utbildning kommer att hållas, som tar upp fackföreningars roll i samhället, hur våra förfäder fått kämpa för det avtal som finns i dag, avtalsförsäkringar med mera. Anmäl dig till avdelningen på tel 010-480 30 06.

Under hösten hoppas vi att det ska gå att ha fysiska utbildningar. Anmäl gärna ditt intresse.

Behöver din arbetsplats ett skyddsombud, eller skulle du själv vilja bli skyddsombud? Ring avdelningens skyddsansvariga RSO på tel 010-480 31 82 för tips och råd.

Avdelningsstyrelsen håller som vanligt möte den 15 juni kl 9.00. Ordinarie ledamöter lämnar besked snarast, om de inte kan delta, så att ersättare kan kallas (det här är sista mötet före semestern).

Sommarhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en skön sommar, med sol och bad!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Sommarhälsning Avdelningen önskar alla en skön sommar!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nu är sommaren här och vi önskar alla medlemmar en trevlig och varm sommar!

Tänk på att vi har begränsat med personal på avdelningen under sommarperioden. Och tyvärr begränsade öppettider på grund av smittspridning.

Ring 010-480 30 09, och boka tid i förväg, om du vill träffa oss eller prata med oss.

Kommande möten

➤ Nästa representantskapsmöte är den 18 september.

➤ Nästa styrelsemöte är den 2 september.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna släpkärra gratis av avdelningen? Hör av dig till oss på tel 010-480 30 09 för att boka den.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Kontoret håller endast öppet för förbokade besök på grund av rådande pandemiregler.

Utbildning

➤ Nyblivna medlemmar som är nyfikna på att få en bredare grund att stå på angående att vara medlem i en fackförening kan fortfarande anmäla sig till en digital Startpunkt. Anmälan görs till studier.11@transport.se.

➤ Eventuellt kan vi komma i gång med fackliga utbildningar i ”det verkliga livet” igen till hösten. Om allt går enligt plan så kommer en ViT (Vi i Transport) att kunna hållas vecka 43 (25–29 oktober). Anmälan görs till studier.11@transport.se.

Försäkringsinfo Är du medlem och önskar få en uppdatering/information om vilka avtalsförsäkringar som kan vara aktuella för just dig? Boka gärna en informationsträff med någon av våra försäkringsinformatörer på tel 010-480 30 11.

Här är kontaktuppgifter till oss på avdelningen:

Lagar, arbetsrätt, lön, scheman med mera

➤ Ombudsman: Niclas Sandström, 010-480 32 41 eller e-post niclas.sandstrom@transport.se.

➤ Ombudsman: Magnus Dawest, 010-480 32 46 eller e-post magnus.dawest@transport.se.

Arbetsmiljöärenden

➤ Regionalt skyddsombud: Fredrik Ohrling 010-480 32 45 eller e-post fredrik.ohrling@transport.se.

Organisationsfrågor

➤ Ordförande Kecke Strandberg, 010-480 32 49 eller e-post kecke.strandberg@transport.se.

Administrationsfrågor

➤ Kontorist Rose-Marie Eberhardsson, 010-480 32 42 eller e-post rose-marie.eberhardsson@transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Transportsossen

➤ Torsdagen den 10 juni kl 18.00 kallar Transports S-förening (Transportsossen) till medlemsmöte på Transport avdelning 12, Kosterögatan 5.

Mötet kommer att ske fysiskt, men utomhus, med korvgrillning.

Anmälan till ordförande Mats Öhman på 0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com.

Varmt välkomna (även nya medlemmar), önskar styrelsen!

Sektionsmöten

➤ Måndagen den 14 juni kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till ett digitalt medlemsmöte i Teams.

Länk till mötet kommer att finnas på avdelning 12:s hemsida (transport.se/avd12). På dagordningen, bland annat verksamhetsplanering för hösten 2021 och våren 2022.

Välkomna att logga in, önskar styrelsen genom Maths Nilsson (tel 0704-80 89 74).

➤ Tisdagen den 15 juni kl 19.00 kallar sektion 55 (buss/taxi) till digitalt medlemsmöte i Teams.

Länk till mötet skickas ut efter anmälan till ordförande Mats Öhman (0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com).

Varm välkomna, önskar styrelsen!



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!

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

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Till hösten hoppas vi på att dra i gång våra utbildningar. Är du intresserad så kontakta vår nya studieorganisatör Sara Nilsson, tel 010-480 30 14 eller transport.14@transport.se.

Är du fackligt förtroendeman och intresserad av att hålla i utbildningar inom Transport, exempelvis vår Startpunkt så hör av dig till oss på tel 010-480 30 14 eller transport.14@transport.se.

Medlemsmöte Vi vill även påminna om nästa medlemsmöte i sektion 4 den 12 juni kl 10.00. Kallelse, med mer information, kommer att mejlas ut senast en vecka före mötet.

AVDELNING 16, GOTLAND

Grilldag och höstmöte 2021 är preliminärt planerat till lördagen den 11 september. Avdelningen bjuder in alla medlemmar till grilldag/höstmöte utanför Arbetarrörelsens hus. Det här är även en bra möjlighet att fira yrkeschaufförens dag, som är den 9 september. Mötet har en ”öppen dagordning”, där alla som vill får lämna förslag på motioner inför kongressen 2022. Mer information om inbjudan kommer med brev i god tid före mötet.

SOMMARJOBBET

Var noga med att få ut ditt anställningsbevis så fort som möjligt från arbetsgivaren.

Helst redan första dagen på arbetet. Det är ditt bevis på att du är/varit anställd. Utan ett sådant blir det svårt att driva ersättningsfrågor i efterhand.

Nya styrelsen efter årsmötet

Leif Lunnan trappar ner från ordinarie och blir suppleant i styrelsen. I hans ställe går Sammy Arnesson in som ordinarie i styrelsen. Vi tackar Leif för ett gott arbete, och hälsar Sammy välkommen in som ny ordinarie. Övriga styrelseuppdrag har inte förändrats sedan årsmötet 2020.

Almedalsveckan digitalt Årets Almedalsvecka är digital. Om Transport kommer delta med någon från förbundskontoret, är ännu inte fastställt.

Kontakt med avdelningen under sommaren: Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.l6@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vi fortsätter att vara försiktiga och inte ta emot spontana besök på avdelningskontoret.

Är du i behov av att träffa oss? Slå en signal först, så att vi kan planera en coronasäker träff.

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier!

Digital fikastund Tisdagen den 15 juni kl 9.00–10.00 kommer vi att ha en digital RSO-fika, tillsammans med avdelning 32, via Teams. Du är välkommen att hoppa med och diskutera arbetsmiljöfrågor med mera. Länk kommer att finnas på vår hemsida och Facebook.

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl8/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Studenten närmar sig, men inte heller i år kan vi fira som vi brukar göra. Men är du studentmedlem på väg in i arbetslivet? Hör av dig, så ser vi till att allt stämmer med kommande anställning.

Kommande möten Inga möten är planerade i juni.

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

Hör av dig först Vi tar bara emot bokade besök på avdelningen. Kontakt sker via mejl, transport.l9@transport.se, eller telefon, 010-480 30 19.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej kamrater! Nu när semestrarna närmar sig för er, vill vi bara understryka, att ni som jobbar, *inte* ska stressa ihjäl er för att era kollegor har semester.

Fungerar det inte, så är det *arbetsgivarens* ansvar att leda och fördela arbetet.

Har ni några problem på er arbetsplats, så tveka inte att höra av er till oss på avdelningen.

FAMILJEDAG

Boka upp lördagen den 25 september!

Då blir det fiske i Hökensås, med lite familjeaktiviteter.

Det är kongress nästa år, med en hel del val som ska komma att göras. Om just du vill vara med att påverka framtiden i Transportarbetareförbundet och avdelningen, så börja med att delta på ett medlemsmöte för din sektion.

Vet du inte vilken sektion du tillhör kan du kontakta oss på avdelningen. Alla sektionsmötesdatum hittar du på vår hemsida www.transport.se/avdelningar/norra-smaland/.

Tack för att ni uppdaterade era uppgifter på *Mina sidor*.

Sommarhälsning Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar en skön midsommar.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte

➤ Plats: Via Teams.

➤ Datum: fredagen den 4 juni.

➤ Tid: Kl 9.00.

Sommarhälsning Vi önskar alla våra medlemmar en skön sommar och önskar er en härlig semesterledighet.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Webbinarium Transport kommer tillsammans med Folksam att genomföra två webbinarier om den nya juristförsäkringen, den 7 och 14 juni kl 19.00–19.30.

Länk till båda webbinarierna finns på avdelningens hemsida samt på avdelningens Facebooksida.

Uppdatera dina medlemsuppgifter
Har vi rätt uppgifter registrerade hos oss vad gäller din arbetsgivare, lön, mejladress, telefonnummer med mera?

Gå in på transport.se och logga in på *Mina sidor* för att se dina registrerade uppgifter. Ändra eller komplettera om någonting saknas eller är fel. Du kan även ringa oss på 010-480 30 26 så hjälper vi dig.

AVDELNING 28 I NORR

Ny på avdelningen Vår avdelningsordförande Sandra Jakobsson kommer att gå på föräldraledighet, och under den tiden hoppar Lars-Gunnar Sandgren in som tillförordnad ordförande. Lars-Gunnar når du på tel 010-480 34 35 eller e-post lars-gunnar.sandgren@transport.se.



Digital utbildning Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning för dig som vill veta mer om vår förening.

Passa på att gå Startpunkten digitalt! För mer information och anmälan, kontakta lars-gunnar.sandgren@transport.se.

Rätt lön – mer lön Många avtal är nu klara och vissa finns redan hos tryckeriet. Allt eftersom avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi anordna digitala avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att mejla transport.28@transport.se.

Skriv gärna om det är något specifikt i avtalet som du undrar över.



VÅR FJÄLLÄGENHET

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning av vår lägenhet i Hemavan.

Information om regler och bokning finns på transport.se, klicka på *Avdelningar*.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vårens sektionsmöten är i gång och alla möten sker digitalt via Teams. Länk till möten skickas ut via sms.

SÖKES: NYA ANSIKTEN

Skulle du vara intresserad av att delta i våra Youtube-filmer?

Vi behöver nya ansikten i våra filmer framöver. Är du medlem, eller har du kanske förtroendeuppdrag, så tveka inte att kontakta avdelningens ordförande Johan Molin på 010-480 34 69 eller johan.molin@transport.se.

Vår Youtubekanal heter *Transportarbetareförbundet avdelning 32*. Titta på våra filmer och tryck på *Prenumerera* på kanalen, så du inte missar något.

Nästa digitala fika är den 15 juni klockan 9.00, via Teams. Du kan nu också hitta länken till digitala fikat på vår hemsida, transport.se/avdelningar/mellersta-norrland.

Passa på att vara med på dessa fikastunder och ställ dina frågor, eller ta del av den information som ges och diskuteras.

Studier Intresserad av att gå en digital Startpunkt? Kontakta studieorganisatör Johan Molin på 010-480 34 69 eller johan.molin@transport.se.

Har vi rätt uppgifter? Vi blir allt mer digitala och skickar mycket information via mejl eller sms. För att du som medlem inte ska missa den informationen behöver vi dina kontaktuppgifter.

Logga in på *Mina sidor* på transport.se, se över dina kontaktuppgifter och uppdatera dem om det behövs.

Det går även bra att kontakta vår kontorist Ylva, på 010-480 30 32 eller transport.32@transport.se, så hjälper hon dig.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Digitala möten Avdelningen håller just nu digitala arbetsplatsmöten, men även digitala möten riktade till yrkesgrupper inom avdelningens avtal.

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning eller ditt sommarjobb? Du kanske har frågor om ditt avtal, eller om hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Eller vill du gå en utbildning?

Kontakta oss via QR-koden ovan. Skriv i ditt mejl om det gäller din arbetsplats, din yrkesgrupp eller utbildning.

Eller ring avdelningen på 010-480 30 51.

Information gällande möten kommer att finnas på vår hemsida samt på vår Facebooksida (Svenska Transportarbetareförbundet Avdelning 51).

Covid-19-information Besök på avdelningen är inte aktuella under pandemin. Om du känner att du vill träffas, kontakta oss och boka tid så tittar vi på olika lösningar. Ring 010-480 30 51 eller mejla transport.51@transport.se.

Sommarhälsning Avdelning 51 vill önska alla medlemmar, förtroendevalda och personal i Transportarbetareförbundet en riktigt trevlig sommar.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Projektanställning: Vi söker en medlemsvärvare!

Avdelning 26 söker en medlemsvärvare för ett projekt.

Avsikten är att ha en medlemsvärvare på 100 procent under perioden 1 september till 30 november 2021. Personen ska verka inom avdelningens område för att värva medlemmar inom bensin och bevakning. Samt informera om Transport och värdet av ett fackligt medlemskap.

Personen vi söker ska i projektet, tillsammans med en annan medlemsvärvare, visa medlemmar och icke medlemmar fördelarna med kollektivavtal. Hur man kan arbeta tillsammans på arbetsplatsen för att tillvarata sina rättigheter och ge medlemmarna förutsättningar att organisera sig med hjälp av avdelningen.

Med detta projekt är förhoppningen att vi som avdelning ska öka i medlemsantal.

Lön för förlorad arbetsförtjänst (det vill säga samma lön som i ditt ordinarie arbete).

Skriv ett personligt brev och tala om vad du skulle kunna tillföra i projektet.

Sista ansökningsdag 14 juni 2021.

Vid funderingar kring projektet så kontakta:

➤ Olov Wiklund: 010-480 34 17 / olov.wiklund@transport.se

➤ Cristian Bergvall 010-480 34 10 / cristian.bergvall@transport.se

Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 26

TRANSPORT ARBETAREN
Läs din medlems-tidning på nätet!
transportarbetaren.se



”Lite kul ska vi ha också”, säger nya förarklubben på Connect bus. Från vänster Rebwar Hamasaeed (ledamot), Ann-Britt Boström (ledamot), Pernilla Lagerholm Sköld (ordförande), Erik Smedjeborg (skyddsombud) och Mikael Davidsson (sekreterare).

Månadens klubb

”Vaccinera oss chaufförer!”

Förarna på Connect bus i Örebro har nyss dragit i gång sin klubb. Gå inte bakom backande bussar, vädjar de. Och tipsar arkitekter och beslutsfattare:
– Lyssna på oss när ni planerar entréer och parkeringar vid sjukhus!

Text och foto **Justina Öster**

Bygget pågår och inflyttning sker succesivt i Universitetssjukhusets nya lokaler i Örebro. På byggbolagets webb utmålas moderna lösningar, närhet och praktiska flöden.

– Men de glömde oss, invänder chaufförerna Pernilla Lagerholm Sköld, Ann-Britt Boström, Erik Smedjeborg, Mikael Davidsson och Rebwar Hamasaeed.

PERNILLA ÄR NYVALD klubbordförande och har ”trummat ihop” styrelsen i fikarummet på Connect bus. De knappa utrymmena vid sjukhuset kommer genast på tal.

– Handikappentrén är en katastrof, säger Ann-Britt.

– Alla ingångar till sjukhuset behöver ändras. De har inte tänkt på var vi ska parkera, hämta och lämna passagerare, fyller nya skyddsombudet Erik i.

HAN TRYCKER PÅ allas säkerhet vid sjukhuset, inte bara förarnas. Det är dags att chaufförerna bjuds in vid nybyggnation, tycker klubben.

– Hur tänker ni? Fråga oss, nu när vi bildat klubb, säger Pernilla.

Hon lyfter sonen Ludvig, tre månader, ur vagnen. En given maskot i Transportklubben.

– Jag finns bara ett telefonsamtal bort för kollegorna, säger hon.

Ibland kan det ju vara skönare att gå till Pernilla än högsta chefen, inflikar Erik. Han kör mestadels sjuktransporter och har arbetsmiljön i fokus. Farliga backningar är ett givet ämne. Skolskjutsförarna Mikael och Rebwar vittnar om att de ibland tvingas backa bland barn, precis som miljöarbetarna.

FÖRARNA HAR EN bra dialog och är nöjda med ledningen, men har startat klubb för att fortsätta utveckla samarbetet. Schemaläggning och arbetstider är viktigt. Och att arbetsgivaren vågar sätta tydliga gränser mot beställningscentralen, Länstrafiken Örebro.

– Vi har fått en bra kommunikation med Länstrafiken. Så länge dialogen är öppen fungerar det, tycker styrelsen.



Förarklubbens maskot, Ludvig tre månader.

CORONASKYDDET DÅ?
Handskar, munskydd, visir och handsprit finns. Och förarna får vaccinera sig på arbetstid. Plexiglasskydd i bilarna har diskuterats, men det stör kommunikationen med passagerarna, invänder flera i styrelsen.

– Rent skyddsmässigt vore det bra, men det skulle ha kommit för tio månader sen. Nu är det lite sent, resonerar Erik.

Klubben föreslår:

– Vaccinera oss i stället! Vi utför ett viktigt arbete och tar vårt samhällsansvar, precis som anställda inom vård och hemtjänst.

FÖRARKLUBBEN CONNECT BUS SANDARNA, ÖREBRO

Startad: 7 april 2021.

Kör: Busstrafik (serviceresor) för Länstrafiken Örebro.

Antal medlemmar: cirka 25.

Motto: ”Kör, bara kör! Ha ha, inte klart än men lite kul ska vi ha.”

Tillbaka som bud på Höglandet



Tidningsbud på väg igen. Elin Larsson är tillbaka hos gamla arbetsgivaren och levererar åter på Småländska Höglandet.

Efter en kort sväng på annat jobb är Elin Larsson tillbaka som tidningsbud. Rutten är ny, bäst är friheten. Ingen natt är den andra lik.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

SNÄLL OCH AMBITIÖS. Så brukar omgivningen beskriva Elin Larsson. Hon ringer för att hon blir några minuter sen till mötet med Transportarbetaren, i Nässjö.

– På jobbet säger de att jag är hjälpsam. Har jag missat att dela ut en tidning en lördag, eller när jag kommer på det, vill jag direkt åka tillbaka ... Om det till exempel står saker framför och skymmer brevlådorna kan det ibland bli fel, säger Elin själv.

Men så länge arbetet flyter på och utdelningen blir rätt så är arbetet självständigt.

– Det är skönt att kunna bestämma tempot själv. Ingen hänger över ens axel.

ELIN LARSSON KOM IN på yrket lite av en slump. Efter att ha studerat på folkhögskola var hon arbetslös under en period. Samtidigt hade hon blivit sambo och ville bidra mer till försörjningen. Elin talade med sin syster, som flera år tidigare kört ut tidningar i trakten. Kanske vore det något?

– Så jag ringde till tidningsföretaget och fick komma på intervju. Där fick jag frågan när jag kunde börja, berättar Elin.

Hon började dagen efter. Det var den 22 februari 2008 och Elin hade precis tagit körkort.

Allt flöt på bra och hon trivdes, bildade familj och blev mamma.

MEN TOLV ÅR SENARE, samma datum – den 22 februari – 2020 sa Elin Larsson upp sig. Hon hade bestämt sig för att byta yrkesbana på grund av de omfattande nedskärningar som väntades inom tidningskoncernen. Under en period förra året arbetade hon på snusfabriken i Sävsjö.

– Men jag kom tillbaka till mitt gamla jobb, och har fått räkna in mina tidigare tolv år i anställningstiden, säger Elin Larsson i dag.

Det andra arbetet fungerade inte så bra. Dels på grund av allergiska besvär, dels på grund av arbetstiderna: 23–06. Att börja tre timmar tidigare än Elin var van vid gjorde att hon blev oerhört trött.



Elin Larsson på kafé i Nässjö. Själv bor hon med man och barn på landet, en bit söder om staden.

Nu ringer larmet vid tjugo i ett på natten.

Hennes nattliga arbetsrunda på drygt tio mil går över Småländska höglandet.

– Jag jobbar mellan två och sju. Att somna när jag kommer hem är inga problem, jag har en app med lugn musik som jag brukar lyssna på, säger Elin.

NÄR ELIN ÄR LEDIG virkar hon gärna. Och odlar hemma i trädgården. Förkultiveringen är i full gång. Säsongen startar något senare än på andra håll i landets södra hälft. Småländska höglandet har ett klimat liknande det i södra Norrlands inland.

– Vi har växtzon 5, efter den kommer fjällen, förklarar Elin, som är med i både en lokal och en nationell trädgårdsförening.

– Vi hoppas kunna använda det vi odlar så att vi blir självförsörjande under sommaren.

ELIN LARSSON

Ålder: 35 år.

Bor: Utanför Bodafors i Nässjö kommun.

Familj: Man, son snart 3 år.

Jobb: Tidningsbud.

Fritid: Odling, virkning och matlagning.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har drygt 55700 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 9.00–11.00.

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

VISION X
PREMIUM LED LIGHTING SOLUTIONS

BLACKOFF CORNER KIT

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

(Endast som option vid fabriksbeställning)

SOLSKYDDS-KIT

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

GRILL-KIT

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



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

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

RINDAB

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