TRANSPORTARBETAREN
Nummer 12 december 2020



Statligt bolag fuskar med färdskrivarna

Tjärna Ängar väcker starka känslor

Lastsäkringen släppte – vems är felet?

KULTUR
Kyrktorn som vägvisare

Aldrig mer ett chaufförsjobb

Åkeri Oroliga förare vill slippa YKB *Flytt* Fiffelföretaget med nio liv
Taxi Franska förare stämmer Uber *Reklamutdelning* Skitlöner prövas i AD

DETTA ÄR EN ANNONS.

Jobba? Plugga?
Jobba? Plugga?

Just nu behöver du kanske tänka över ditt nästa steg. Är det läge att byta till ett framtidsyrke? Att ta en kurs? Vi stöttar dig med verktyg, tips och råd.

Välkommen till hela
Sveriges arbetsförmedlingen.se





ARBETSFÖRMEDLINGEN
SWEDISH PUBLIC EMPLOYMENT SERVICE

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Kranbilsföraren Bea
Foto: Lilly Hallberg

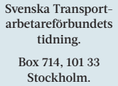
ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 28–29 december.

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

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

JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 12











4 VÄLKOMMEN
Jan Lindkvist om att göra tidning i corona-tider.

6 AVTALSRÖRELSEN
Transport förhandlar på bred front.

8 ILSKA I FRANRIKE
Taxiförare stämmer Uber.

9 ORKAR INTE
Flyttfirman som kör vidare trots konkurs.

10 REKLAMUTDELNING
Skitlöner prövas i AD.

12 YKB-KRAVET
Oroliga förare vill slippa fortbildningen under pandemin.

14 STATLIGA SVEVIA
Bryter systematisk mot kravet på färdskrivare?

15 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

16 SNABBKOLL KONFLIKT
Strejk, vad gäller egentligen?

17 BEIJERS BYGGVAROR
Blev en mardröm för kvinnlig chaufför.

20 RUMÄNSK FÖRARE
Skadade ryggen när godset på trailern lossnade.

22 TJÄRNA ÄNGAR
Vi pratade med dem som jobbar och bor där.

33 KULTUR
Domkyrkor som ledfyrar.

36 DECEMBERKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Om arrogans hos arbetsgivarna.

38 MEDLEMSSIDOR
Med varning för ändringar i programmen.

42 MÅNADENS MEDLEM
Färdtjänstförare målar sig ur barndomens trauma.

44 LEDARE
JAN LINDKVIST
Hallå! Det gäller din pissiga pension.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Kaostider

Pandemin skapar ett lågfrekvent kaos, även på Transportarbetarens redaktion. Vår ägare, Transport, tar smittan på stort allvar och har gått ut med nya instruktioner till all personal. Inklusive oss.

De som kan ska jobba hemma.

På tidningen har vi i omgångar noga diskuterat läget. Ska vi lägga ner alla resor, sluta besöka medlemmar ute och flytta hem datorerna? Bara göra telefonjobb?

Det känns fel. Minst 95 procent av Transports medlemmar tvingas jobba på som vanligt. Vi var överens om att det, trots corona, är viktigt att fortsätta skildra transportarbetarnas vardag. Inte minst i en tid när riskerna i jobbet ökat markant.

Det skulle också bli svårt att göra en vettig tidning, utan möten med människor (på corona-avstånd) och riktiga bilder.

BESLUTET BLEV ATT köra vidare. Åtminstone ett tag till, det kan ju komma nya ännu hårdare restriktioner de närmaste månaderna. Som tvingar oss att stänga ner och bara gör webbnyheter.

I nuläget gör vi kontinuerligt riskbedömningar inför reportagen. För att inte utsätta oss själva och andra för smittrisker.

Och vi stannar hemma vid minsta halsont eller hosta. Det är främst det här sista som skapat kaoset. Vi är en liten redaktion, fem anställda. Alla är nyckelpersoner.

Mitt i produktionen av detta nummer måste flera vara hemma. Det var inte meningen att jag skulle ha skrivit den här krönikan. Jag har ett eget utrymme i ”baksätet”.

Fast nu blev det så ändå.

I TIDNINGEN HITTAR du som vanligt nyheter. Om avtalsrörelsen. Om Tjärna Ängar i Borlänge. Vi for dit med två reportrar, inte med målet att förstärka den negativa mediebilden av bostadsområdet. Utan för att försöka snacka med transportarbetare och andra som bor eller jobbar där.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”Vi var överens om att det, trots corona, är viktigt fortsätta skildra transportarbetarnas vardag. Inte minst i en tid när riskerna i jobbet ökat markant.

Jan tipsar

Se SVT:s kortdokumentär *En bondes längtan.*

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om avtalsförhandlingarna:

”Vi är ju viktiga för Sverige, att det ska finnas mat och allt . Så vi gör ju en stor grej för Sverige. Jag tycker att vi borde få en rejäl höjning nu.”
Hoppaspåallt

”Äntligen är vi igång! Acceptera inga skambud. Försvåra för företagen att hyvla arbetstid. Man ska inte behöva vara beroende av övertid eller flera anställningar för att få ekonomin att gå ihop.”
Peter Olsson

”Ge er inte vi behöver ett rejält lyft nu”.
Vikting Ottosson

”Varför försöka dra ut på förhandlingen? Det måste ju göras oavsett.”
Adrian Höglund

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Nu är löne-matchen igång för chaufförer och terminalare
2. Det tycker chaufförerna är viktigast
3. Industrin tecknade nytt löneavtal på 29 månader

Pressgrannar

Rätten säger ja till kisspauser på tågen

Vår pressgranne Sekotidningen berättar: Förvaltningsrätten har beslutat att tågvärdarna på Pågatågen har rätt att ta paus och gå på personaltoaletten efter högst 2,5 timmars arbete.

Skyddsombuden vände sig till Arbetsmiljöverket 2018, för att tågvärdarna ibland tvingades jobba fem timmar utan möjlighet till riktig paus.



Myndighten gick på skyddsombudens linje. Men Arriva, som driver tågen, överklagade beslutet. Arbetsgivaren ansåg att det var fullt möjligt att använda sig av kundtoaletterna på tågen. Rätten köpte inte argumentet på grund av ”risken för smitta och kraftig nedsmutsning”.

”Jag har gjort det klart för företagsledarna. Facken kommer att få mera makt”

JOE BIDEN
Bara dagar efter att han valts till USA:s nästa president.
Från Fox Business.

läsarbilden



FOTO: CONNY HÅRD

”HELT PLÖTSLIGT SÅ händer det . Blåljusen och bärgare kom enkelt fram till olycksplatsen”, berättar chaufförenConny Hård som förevigade ögonblicket.

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

Sagt på webben

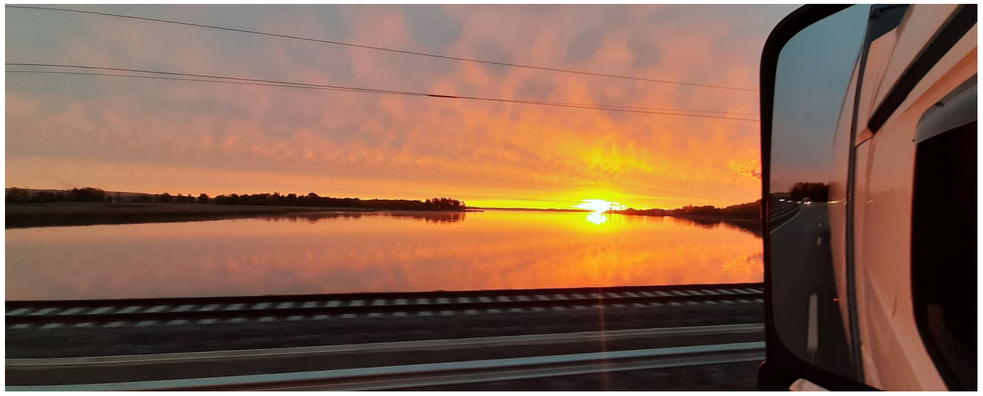
Vi skrev om avtalsförhandlingarna:

”Varför tar inte Transport till strejk? Utan utbildade chaufförer stannar Sverige. Alla dessa arbetsgrupper som hyllas för att de håller Sverige igång under rådande pandemi skulle inte kunna göra något jobb alls utan transporter. Vi får avstå löneökningar, vi är ej välkomna hos våra kunder mer än just utanför hytten. Vi är tvingade att förflytta oss mellan alla regioner trots smittorisk. Och om vi blir sjuka så finns det ingen som kan utföra vårat jobb för det utbildas för få chaufförer. Vilket ej är konstigt då vi är lågavlönade vägpirater i allmänhetens ögon. Kul om Transport kunde stå upp för oss någon gång...”
Så besviken och less

Bilderna



FOTO: CONNY HÅRD



CONNY HÅRD: ”Lite bilder på det som vi får uppleva som yrkesförare, små ögonblick lite varstans...”

Debatt

Det var en gång...

Villkoren som arbetare i Sverige har före 1900-talets början varit allt annat än bra. Vilket leder till att arbetare i slutet 1800-talet går ihop på arbetsplatserna, som med tiden blir fackföreningar.

SÅ SMÅNINGOM MÄRKER man att det inte hjälper att bara påverka arbetsgivaren, utan man måste påverka politiken. För att kunna påverka politiken på såväl kommunal nivå som riksdagsnivå så bildar bland annat 51 fackföreningar Socialdemokratiska arbetarepartiet (SAP) 1889.

Socialdemokratiska arbetarepartiet och fackföreningarna, senare LO (1898), lyckas tillsammans arbeta fram allmän rösträtt, kollektivavtal, semester, barnbidrag, föräldraledighet, förbud mot barnarbete, pension, sjukförsäkring, medbestämmandelagen, lagen om anställningsskydd med mera.

Socialdemokratiska arbetarepartiet och fackföreningarna har haft ett gott samarbete som gett ett bra arbetsförhållande för alla parter – det som kallas den svenska modellen. Vårt samarbete har utvecklat Sverige till ett välfärdssamhälle.

Socialdemokratiska arbetarepartiet väljer att sälja sin själ när man kraftigt vill försämra arbetsrätten. Att Socialdemokratiska arbetarepartiet vill arbeta vidare med Svenskt Näringslivs och PTK:s förslag, när ett enat LO har sagt nej, säger vilken politik och vilka som partiet nu kämpar för. Det är något som vi inte kan stå bakom.

Tack för dessa 131 år av samarbete!

ANDREAS KINDESJÖ, ombudsman Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 4.

MATS ANDERSSON, ombudsman Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 4.

CHRISTIAN ÖSTRÖM, ansvarig FAPU, regionen Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 4.

PETER ERIKSSON, ansvarig FAPU avdelningen Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 4.

ANDERS BROMAN, RSO Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 4.

CARINA LÖVGREN, RSO Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 4.

Delta i debatten!

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

> **”Socialdemokratiska arbetarepartiet väljer att sälja sin själ när man kraftigt vill försämra arbetsrätten.”**



Transports förbundsordförande Tommy Wreeth, plus centrala ombudsmännen Joakim Guttman och Magnus Larsson, håller digital kontakt med avtalsdelegationen.

Lönerörelse i skuggan av corona

Facket. Avtalsrörelsen rullar vidare. När du läser det här kan Transport redan ha tecknat de första avtalen. Eller varslat om stridsåtgärder.

– Förhandlingarna går trögt. Vi är i ett läge där vi måste öka trycket på arbetsgivarna, sa Transports ordförande Tommy Wreeth efter två dagars nötande vid förhandlingsbordet.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Torsdag kväll den 19 november. Bara timmar kvar tills vi ska skicka Transportarbetaren till tryckeriet. Sedan är vägen lång till medlemmarnas brevlådor. Med all sannolikhet är den här artikeln inaktuell redan när du läser den.

Fast inget är sig likt detta coronaår, inte avtalsrörelsen heller.

NORMALT BRUKAR TRANSPORT möta arbetsgivarna i Näringslivets hus på Östermalm, tillsammans med grupper av fackligt aktiva och yrkesverksamma arbetare som ingår i förhandlingsdelegationerna.

Den här gången kan Transport bara skicka dit ett par personer i taget. Resten av ombuden är med digitalt. Vid datorskärmarna.

Förbundsordförande Tommy Wreeth inleder ännu ett videomöte.

Vid det här laget vet alla att industrin redan gjort upp om ett avtal. En uppgörelse som LO ställt sig bakom och som är styrande för alla förbund. Alla som accepterat den så kallade samordningen.

5,4 procent på 29 månader.

Märket.

Ett mantra.

I praktiken ett lönetak som det kommer att pratas mycket om under vintern.

MÄRKET INNEBÄR ATT det finns ett löneutrymme på totalt 5,4 procent de kommande åren. Då ingår *inte* retroaktiv betalning för de sju månader som gått sedan de gamla avtalen löpte ut. Den sålde industrifacken bort.

Tommy Wreeth konstaterar att det kommit grus i avtalsmaskineriet på flera punkter.

INDUSTRINS PARTER ENADES också om en låglönesatsning. Förenklat innebär den att alla som tjänar under 26 100 kronor får en större löneökning än de 5,4 procenten. De får i stället ett fast, högre påslag i kronor.

Industrifacken och LO tänkte sig att låglönesatsningen skulle ligga utöver ramen. Utöver de 5,4 procenten.

Arbetsgivarna håller inte med. De hävdar att satsningen på de lågavlönade ska rymmas inom löneramen.

Handels och Hotell- och Restaurangfacket tvingades varsla om konflikt och vann en delseger. Det mesta av låglönesatsningen kommer att ligga utöver märket. Men omkring 10 procent av notan får de båda facken betala själva. Genom så kallad avräkning.

I MEDIERNA SÄGS att låglönesatsningen ger alla under 26 100 kronor en större lönehöjning än vad resten av kollektivet får. Det är inte sant. Många av LO-förbunden har sedan länge accepterat individuell lönesättning.

Pengarna som är tänkta att gå till de lägst avlönade hamnar i den gemensamma lönepotten. En pott som sedan fördelas individuellt.

Det gör att de extra kronorna mycket väl kan gå till anställda med de högsta lönerna på arbetsplatsen. Vissa förbund har ingen så kallad individgaranti alls. Det kan bli noll kronor i höjning för anställda som anses lågpresterande.

TRANSPORT ÄR I princip det enda förbundet på arbetsmarknaden som fortsätter säga nej till individuell lönesättning. Förbundets så kallade tarifflöner ger alla rätt till i stort sett samma löneökning. Tariffsystemet har också gjort att Transports lägstalöner är högre än i många andra fackförbund. Det är få transportarbetare som ligger under 26 100 kronor i månaden.

I årets avtalsrörelse valde industrin en lösning där lönerna räknas upp i två omgångar:

➜ den 1 november höjdes lönerna med 3 procent.

➜ och den 1 april 2022 höjs de med ytterligare 2,4 procent.

Fast så mycket får inte löntagarna. Inte i verkligheten.

Varför?

Jo, för att fackförbunden parallellt förhandlat fram en förbättring av avtalspensionen. Den viktiga tjänstepensionen som går till alla anställda som jobbar på företag med kollektivavtal.

Överenskommelsen med Svenskt Näringsliv handlar om en sänkning av åldern då arbetsgivarna börjar betala in premier till avtalspensionen. Åldern sänks nu stegvis från 25 till 22 år.

Fast det är inte gratis. Arbetsgivarna kräver numera att kostnaden för varje förbättring av arbetsvillkoren för löntagarna ska räknas av från märket. Från de 5,4 procenten.

Avräkningen för avtalspensionen ska dessutom vara olika för LO:s yrkesgrupper. Den blir högre i branscher med många unga arbetstagare. Och lägre – billigare – där medelåldern är högre.

FÖR TRANSPORTS CHAUFFÖRER, terminalare och miljöarbetare kommer den förbättrade pensionen att kosta ungefär 0,3 procent av löneutrymmet på 5,4 procent.

I bevakningsbranschen är medelåldern lägre. Här beräknas avräkningen bli större, runt 0,5 procent. Det som återstår av märket är alltså 4,9 procent.

Arbetsgivarna är numera extremt samordnade när det handlar om att hålla tillbaka löneökningar på arbetsmarknaden. Märket och industrins normerande roll är ifrågasatt. Men det har åtminstone fördelen att det går hyggligt lätt att förutse vad Transports olika yrkesgrupper kommer att få i lönelyft.

För väktare och ordningsvakter är snittlönen i dag 27 452 kronor. Det har parterna kommit fram till. Träffar man på märket – minus avtalspensionen – hamnar den totala löneökningen på knappt 1 350 kronor i månaden, under den kommande avtalsperioden.

EN HET FRÅGA i Transports fackliga delegationer är den retroaktiva betalningen. Trycket är stort på ett rejält engångsbelopp lagom till jul. Många transportarbetare jobbade på under pandemin, trots smittrisk. Man förväntar sig kompensation.

Transports ordförande Tommy Wreeth är också besviken. Inför avtalsrörelsen hade han stora förhoppningar på ”retroaktivitet”:

– Jag förstår medlemmarna. När pandemin slog till i våras gick vi ju med på att förlänga avtalen, utan några lönehöjningar. Men skulle vi i nuläget få igenom retroaktiv betalning, kompensation, blir det som att pinka i brallorna. Varmt en kort stund, och kallt sedan.

Wreeths resonemang bygger på märket och den starka återhållande effekt det fått på lönerna. Skulle Transport eller något annat förbund strida för retroaktivitet, kommer arbetsgivarna omedelbart kontra med att beloppet ska räknas av från de ursprungliga 5,4 procenten.

WREETH GÖR ETT snabbt räkneexempel. Låt säga att väktarna begär och får igenom en kompensation, ett engångsbelopp, på 3 600 kronor.

– Då kommer arbetsgivarna omedelbart kräva att lönehöjningen ska reduceras med minst 100 kronor i månaden. Vilket är bäst? 3 600 kronor i en engångssumma till jul? Eller 100 kronor mer i månaden resten av yrkeslivet? För mig är det ett enkelt val, jag tar lönehöjningen på 100 kronor.

UNDER HÖSTEN NÅDDES Transport av nyheten att den globala speditören DHL betalat ut en bonus på 300 euro (drygt 3 000 kronor) till alla anställda, i alla länder. Som uppskattning för arbetsinsatserna under coronakrisen.

Tommy Wreeth påpekar att många av företagen i Transports branscher klarat sig lindrigt undan pandemin. En del har till och med ökat omsättningen. Fler skulle följa DHL:s exempel, anser han:

– Vi borde egentligen inte behöva kräva kompensation för de sju månader företagen slapp betala lönehöjningar. Finns det någon heder borde företagen betala ut ersättningen till de anställda ändå. Skulle något bolag ta det initiativet kommer Transport inte att protestera, det lovar jag.

I SKRIVANDE STUND har Transport inlett avtalsförhandlingarna för chaufförer, terminalare, miljöarbetare, samt väktare och ordningsvakter. När den här tidningen valsar runt i tryckpressen har även hamnarbetarna klivit in i ringen.

Totalt är det 27 olika kollektivavtal som ska omförhandlas i Transports lönerörelse.

➜ På webben, transportarbetaren.se, rapporterar vi löpande hur förhandlingarna går.

Franska taxiförare stämmer Uber

Taxi. Tusentals chaufförer i Frankrike attackerar Uber för brott mot arbetslagstiftningen. – Vi vill konkurrera på lika villkor, säger Abdel Grine, som kör taxi i Lyon.

Text **Anna Trenning-Himmelsbach**



Abdel Grine, taxichaufför i Lyon, är en av de 2 600 som stämmer Uber för illojal konkurrens.

FOTO: PRIVAT

Under sommaren åkte Abdel Grine runt i Frankrike och träffade andra taxichaufförer. Han kör själv taxi i Lyon och är vice ordförande i facket FNTI. Målet med turnén var att samla kollegorna för en gemensam attack mot Uber France.

Resultatet är att 2 600 taxichaufförer snart lämnar in en stämning mot företaget hos Handelskammaren i Paris.

Samtidigt förbereder också hundratals enskilda Uber-chaufförer stämningar mot plattformen.

VÅGEN AV RÄTTSLIGA processer mot det amerikanska företaget har tagit fart efter ett uttalande från Frankrikes Högsta Domstol i mars i år. Det handlade om chauffören Maximilien Petrovic som hade klagat över sitt partnerskapskontrakt med Uber. Han hävdade att han inte alls var ”fri yrkesutövare”.

Det var ju Uber som bestämde vilka körningar han skulle få, vilken väg han skulle ta och hur mycket han kunde ta betalt av kunderna. Uber skickade varningar om han sa nej till flera körningar och sa dessutom plötsligt upp kontraktet unilateralt.

Domstolen gav chauffören rätt i att han inte var fri i jobbet och därför borde ha haft ett regelrätt anställningskontrakt. Domen gjorde att Maximilien Petrovic kunde vända sig till en arbetsdomstol för att kräva skadestånd från Uber. I slutet av november får han besked om han får de 80 000 euro, alltså cirka 830 000 kronor, som han har begärt.

– HÖGSTA DOMSTOLENS uttalande har skapat stora förväntningar hos andra chaufförer, säger Maximilien Petrovics advokat, Fabien Masson.

Han företräder själv ett femtiotal klienter som vill angripa Uber eller andra plattformar på samma grunder. Men han förklarar att HD-domen inte automatiskt ger dem rätt i att de borde ha ett anställningskontrakt.

– Varje nytt fall behandlas för sig. Det handlar om oerhört komplicerade processer, där allting måste bevisas i detalj, till exempel genom mejl, säger Fabien Masson.

HD-domen har alltså även väckt förhoppningar bland dem som kör traditionell taxi.

ABDEL GRINE HAR ingen egen bil och ingen egen taxilicens, men är ändå egen företagare.

Han säger att coronapandemin har slagit hårt mot branschen, inte minst under nedstängningen i våras. Sedan den 30 oktober stängs återigen en rad verksamheter i landet ner.

– Men plattformarna har under flera år tillbaka gjort att vi har märkt en tydlig nedgång i verksamheten, säger han.

I Frankrike måste taxiägarna ha en licens, och antalet är begränsat i förhållande till befolkningen. Abdel Grine hävdar att plattformarna inte konkurrerar på lika villkor, eftersom företaget inte behöver betala sociala avgifter för sina chaufförer.

– Vi stämmer därför Uber för illojal konkurrens.

Han säger att den rättsliga processen kommer att ta minst ett år, och tror att en dom till chaufförernas fördel skulle få positiva konsekvenser för alla som arbetar med persontransporter i Frankrike.

UBER FRANCE TILLBAKAVISAR kritiken i ett mejl. Kommunikationschefen Rym Saker skriver att chaufförernas självständiga ställning har stärkts under de senaste åren. Han pekar också på att företaget flera gånger har friats i franska domstolar för liknande anklagelser med motivet att:

”Uber inte är ett transportföretag, utan en teknologisk plattform som fungerar som länk mellan oberoende chaufförer och passagerare.”

Inte ens advokaten Fabien Masson tror att chaufförerna ska vara alltför optimistiska över utgången. Han hoppas i stället på nya, övergripande regler för hela branschen. Just nu arbetar en kommission tillsatt av den franska regeringen, med förslag till förändringar för dem som jobbar för plattformarna.

Taxiföretag fortsätter hämta förare utanför EU

Taxi. I storstäderna, främst Stockholm, fortsätter taxiföretag att ta in förare från länder utanför EU – trots att corona har slagit extremt hårt mot taxibranschen. Bara i Stockholm har Transport fått 21 ansökningar sedan pandemiutbrottet i mars.

Över hela landet vittnar taxiföretag om en nedgång på uppåt 80 procent av intäkterna under 2020.

Många bolag har sagt upp eller korttidspermitterat chaufförer.

Ändå är det åtskilliga åkerier som anser att nya förare måste hämtas utanför Sverige och EU:s inre marknad. Under de åtta månader som gått sedan pandemilarmet gick har Transport fått ansökningar för totalt 29 förare från ”tredje land”.

Facket får ansökningarna, för yttrande till Migrationsverket. Elva av ansökningarna kommer från taxiåkerier utan kollektivavtal.

Förarna hämtas främst från länder i Asien. I topp ligger Pakistan och Iran.

Arbetskraftsinvandringen från ”tredje land” är omdebatterad och både facket och myndigheterna får signaler om fusk. Många som kommer utnyttjas hårt och migrantarbetare vågar sällan berätta om missförhållanden. Av rädsla för att bli hemskickade.

Nya siffror visar att omkring 70 procent av de flyktingar som kom till Sverige under Syrienkrisen 2015 fortfarande saknar arbete. I pandemins spår förutspås den öppna arbetslösheten ligga på cirka 10 procent framöver.

JL



Bilden är tagen 2018, när *Orkar inte* hade lokal på Roslagsgatan i centrala Stockholm.

Flyttföretag kör vidare trots konkurs

Flytt. Firman som opererar under namnet *Orkar inte* lever vidare, trots avslöjanden om svartarbete, skattefiffel och två konkurser. I dag hävdar huvudmannen att flyttjobben bedrivs via en enskild firma. En restaurangrörelse som inte redovisat en krona i arbetsgivaravgifter det senaste kvartalet.

Text och foto **Jan Lindkvist**

För två år sedan fick Transportarbetaren av en slump ögonen på *Orkar inte*, som hade ett litet kontor mitt i centrala Stockholm. På gatan utanför stod fyra, fem lätta lastbilar strajpade med firmanamn och telefonnummer.

Bilarna bemannades av ett tiotal svarta män med afrikanskt ursprung – klädda i gympaskor, jeans och täckjackor.

En koll hos Skatteverket hösten 2018 visade att Orkar inte, som formellt hette Orkar Tjänster AB, varken hade F-skattsedel eller var registrerat som arbetsgivare. Inga skatter eller avgifter flöt in till staten, trots att firman enligt egen utsago hade ”ganska många” egna anställda.

Skatteverket inledde en granskning. Den visade att flyttbilarna var skrivna på privatpersoner eller underentreprenörer, som inte heller redovisade någon omsättning. Det ledde till upptaxeringar och sommaren 2019 begärde Skatteverket Orkar Tjänster i konkurs. På grund av skulder på flera hundra tusen kronor.

Ägarna sprattlade emot. Genom att betala av mindre skuldbelopp lyckades ägarfamiljen förhala konkursen. Men i oktober 2019 satte Stockholms tingsrätt ner foten. Det blev konkurs nummer två för Orkar inte, som tidigare verkat även under namnet Norrmalms Flytt och Städ.

– Därmed trodde vi ju att Orkar inte var borta från marknaden, säger en källa på Skatteverket.

I OKTOBER 2020 fick Transportarbetaren plötsligt ett mejl. Det var från en man som precis hade anlitat Orkar inte. Vid flyttuppdraget hade flyttpersonalen skadat möblerna. Och nu vägrade Orkar betala ut ersättning, trots upprepade löften om att pengar skulle komma.

Transportarbetaren gör en ny utryckning till flyttfirmans adress i Vasastan. Den blir resultatlös. Orkar inte finns inte kvar i kontorslokalen. Ett par parkeringsvakter berättar att de inte sett till flyttbilarna på flera månader.

> **”Med det här upplägget blir det väldigt svårt för oss att kontrollera verksamheten.”**
> Anonym källa på Skatteverket.

Fast hemsidan finns kvar och ett samtal till firman ger napp direkt. Transportarbetaren utger sig för att vara en presumtiv kund och får svaret:

”Visst, kan vi hjälpa till med en flytt”, svarar den 55-årige man som hela tiden varit den drivande i Orkar inte.

Lite trixigare blir det när Transportarbetaren ber om firmans organisationsnummer. För att kunna kolla att det finns F-skattsedel. Som kund vill man ju vara seriös …

Först efter tre dagar kommer uppgiften, via sms. Det visar sig vara ett nummer som går till en enskild näringsidkare, en 33-årig kvinna med firman Volcantis. Enligt uppgift ska det vara en restaurangrörelse.

En ny koll hos Skatteverket. Kommer det in några arbetsgivaravgifter från Volcantis?

Nej. Noll kronor gäller för juli, augusti och september.

TRANSPORTARBETAREN SKICKAR under täckmantel ett nytt sms till den 55-årige huvudmannen i Orkar inte. Vi påpekar att det inte kommit in några arbetsgivaravgifter på det organisationsnummer han lämnat.

”Var betalas flyttgubbarnas avgifter in?” undrar vi.

Svaret lyder:

”Vi jobbar genom Cool company och Pay2me. Du får googla vem de är och se.”

Det vet vi redan. Det handlar om aktörer på den nya tidens arbetsmarknad. Företag som tar sig an ”egenanställda”. Det är en märklig hybridform mellan anställda och egenföretagare. Den egenanställde är inte anställd hos Cool company eller Pay2me, utan får bara hjälp med fakturering för uppdrag som utförts.

Källan på Skatteverket säger:

– Med det här upplägget blir det väldigt svårt för oss att kontrollera verksamheten. Vi får vara vaksamma och se om det dyker upp ansökningar om rot-avdrag. Gissningsvis förväntar sig privatpersoner att kunna göra avdrag, om man köpt flyttjänster.

KUNDEN MED DE förstörda möblerna väntar fortfarande på ersättning. Han betalade för flyttjobbet direkt till en av flyttarbetarna. Via swish. Telefonnumret går till en man född 1977. Som nolltaxerade i senaste deklarationen för 2019.

Flyttkunden suckar:

– Jag ångrar att jag inte googlade på Orkar inte innan jag anlitade dem. Då hade jag sett er artikel från 2018. Jag lär aldrig se röken av ersättningen. Orkar inte har slutat svara på mina samtal. De här tusenlapparna får väl bli lärpengar.

Transportarbetaren ringer Orkar inte. Huvudmannen svarar.

Hur blir det med ersättningen till kunden med de skadade möblerna?

– Han kommer att få 7 000 kronor den här veckan.

Flyttverksamheten fortsätter uppenbarligen. Men Orkar inte är väl försatt i konkurs?

– Nej. Nej. Vi jobbar med andra företag nu.

Har ni egna flyttgubbar och lastbilar också?

– Vi utför flyttar.

Var är personalen anställd?

– Vi samarbetar med Cool company.

Då är flyttgubbarna inte anställda, utan egenanställda. Stämmer det?

– Ja.

DET GÅR 22 MINUTER efter samtalet mellan Transportarbetaren och Orkar intes huvudman. Sedan tickar det plötsligt in 3 500 kronor på swishkontot hos kunden med de skadade möblerna.

5 tycker till

Vad försöker du främst undvika under coronapandemin?



Kenneth Johansson, hundförare, Sandviken:
– Fysisk kontakt med okända människor på jobbet. Jag tycker att det är viktigt att hälsa ordentligt. Att ta i hand eller fistbumpa med ungdomarna. Det går tyvärr inte att göra längre.



Åsa "Betongbruden" Karlström, kör betongbil, Tumba:
– Kontakt med människor. Men det är jävligt svårt i mitt jobb, vi har ju mycket kundkontakter och så. Det finns vissa situationer när det är svårt att inte komma nära. I privatlivet gör man ingenting som inte är nödvändigt, undviker affärer och träffar knappt folk. Jag är undersköterska i botten så jag fattar vad det handlar om.



Ronnie Persson, färdtjänstchaufför, Storfors:
– Det måste vara stora folksamlingar. Jag drar mig för att gå på köpcentrum och sånt. Men det är svårt på jobbet. Jag arbetar med färdtjänst och sjukresor, vi har minskat ner antalet kunder i varje bil. Vad jag vet har ingen på min arbetsplats blivit sjuk än.



Boban Milosevic , väktare, Stockholm:
– Jag försöker hålla mig längre bort från folk. Men det är jättesvårt när man ska gripa någon. För då måste man komma nära. Då försöker jag hålla mig lite åt sidan. Att göra det bästa som går av situationen.



Patrik Welle, lastbilschaufför, Gråbo:
– Det jag undviker är rusningstider i mataffärer, efter åtta-nio på kvällen är det inte så mycket folk. Jag kör schaktbil och sitter oftast själv i hytten, jag går inte in i fikabyschan. Där kommer jag för nära allihopa.



Reklamutdelarna jobbar i regel för franchiseföretag kopplade till Svensk Direktreklam.

FOTO: LILLY HALLBERG

Domstol ska avgöra lön för reklamutdelare

Arbetsrätt. Reklamutdelarna måste sortera 3 200 bilagor i timmen för att anses prestera normalt. Det bestämde arbetsgivaren utan att fråga facket. Ett par medlemmar reagerade och nu ska frågan upp i Arbetsdomstolen.

Text **John Antonsson**

– För mig var den tändande gnistan när jag såg en stor skillnad mellan verkligheten och det som stod i avtalet. I slutändan jobbar vi mycket mer än vi får betalt för. Om vi skulle vinna i AD skulle min lön behöva höjas med mer än 50 procent, säger Per-Olov Persson, reklamutdelare i Skåne.

Att reklamutdelare tjänar dåligt är ingen nyhet. Transportarbetaren har tidigare berättat om löner neråt 50 kronor i timmen, när reklamutdelare mätt sin egen tid. Det har att göra med att utdelarna kan få betalt enligt en slags ackordslön baserad på vikt, sortering och antal hushåll.

Vissa utdelare hämtar upp färdiga buntar i bostadsområden, andra är bilburna och får reklamen hemkörd.

KORT SAMMANFATTAT handlar tolkningstvisten om:

→ Vad är normalprestation?

Arbetsgivaren har enligt Transport ställt orimliga krav. Arbetsgivaren säger att det går att sortera 3 200 exemplar i timmen. Fackets egna mätningar säger 1 500–2 000 sorterade per timme.

→ När börjar arbetstiden?

Den som kör ut reklam hemifrån borde få betalt när transporten inleds på den egna tomten. Inforsling av buntar till garaget är också arbetstid, anser facket. Arbetsgivaren säger att passet börjar vid första lådan och slutar efter den sista.

TRANSPORTS CENTRALA ombudsman Jerker Nilsson har jobbat med frågan i flera år. Han hoppas att rätten ska slå fast att reklamutdelarna faktiskt kan få den lägstalön som finns inskriven i avtalet.

– Det här är en strid för den lilla mannen och kvinnan, som får slavlöner nu. Om vi får ett bra utslag kommer tusentals att få en låg men relativt anständig lön, jämfört med vad de får just nu. Därför är den här tvisten väldigt viktig för oss.

Arbetsgivaren företräds av Almega, som bestrider Transports krav. Jonas Stenmo är chefsjurist hos arbetsgivarorganisationen. Han anser att parterna till en början har varit ganska eniga. Men att Transport vid ett flertal tillfällen lagt till nya saker i tvisten.

– Det vi i grunden är oense om är vad en normalprestation är enligt avtalet, säger han.

– Det Transport driver är intressefrågor och inte rättsfrågor. De hoppas att Arbetsdomstolen ska ge dem någonting som de inte har lyckats få till i vanliga avtalsförhandlingar.

HUVUDFÖRHANDLING I Arbetsdomstolen är den 25 februari 2021.

”Det här är en strid för den lilla mannen och kvinnan, som får slavlöner nu. Om vi får ett bra utslag kommer tusentals att få en låg men relativt anständig lön, jämfört med vad de får just nu.”



Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport.

Hamnarbetarna får surra igen

Hamn. Transport vann striden om surrningsjobben på två båtar från rederiet CLDN, som anlöper Göteborgs ro/ro-terminal.

– Hamnarbetarna har alltid skött surrningen tidigare. Men i våras fick vi släppa jobbet tillfälligt. Sedan blev det tjafs, men nu är det klart att vi får tillbaka surrningen vid årsskiftet, säger Lars Nydén, facklig förtroendeman i Transport.

Text **Jan Lindkvist**

Vem som ska utföra säkringen av gods och fordon ombord på fartyg har varit en tvistefråga världen över. Transport drev på hårt för att få igenom en internationell överenskommelse som förtydligar är det är hamnarbetarnas jobb. Inte besättningsmännens – som behöver vila den korta tid båtarna ligger i hamn.

Förra året blev avtalet klart och i flera svenska hamnar har stuveriarbetarna legat på för att reglerna ska få genomslag.

I Göteborg är rederiet CLDN delägare i ro/ro-terminalen, som tar emot trailrar och kassetter lastade med containrar. Rederiet har två båtar som anlöper hamnen två gånger vardera per vecka.

I februari kallade CLDN till mbl-förhandling. Budskapet var att besättningarna tar över surrningsarbetet i två månader. Transport protesterade, utan framgång.

Efter sommaren stod klart att rederiet inte tänkte släppa ifrån sig surrningen. Transport krävde nya förhandlingar. Situationen spetsades till av att ro/ro-terminalen parallellt ville varsla 40 hamnarbetare om uppsägning på grund av arbetsbrist.

Under hösten begärde terminalen sedan förhandlingar om nya lokala arbetstidsscheman. Transport satte ner foten och förklarade att det inte blir några nya scheman så länge CLDN vägrar släppa ifrån sig surrningsarbetet ombord.

Lars Nydén säger:

– Det blev märkligt när CLDN, som delägare till terminalen, ville ta ifrån stuveriarbetarna jobb och samtidigt sparka 40 personer. Men vi fick gehör för vårt krav. Den 1 januari får vi tillbaka surrningen. Det känns bra. Det är mycket folk, 10–15 personer, som behövs ombord när jobbet ska göras.

Hur har det blivit med varslen?

– De har inte genomförts ännu.

EU:s lagförslag om minilöner sågas av LO

Politik. EU-kommissionen har presenterat sitt lagförslag om att höja minimilönerna för miljontals av Europas fattigaste arbetare. LO och svenska politiker ser den nordiska modellen som hotad.

Text **John Antonsson**

Alla partier, fack och arbetsgivarorganisationer i Sverige har varit kritiska sedan frågan började diskuteras. De anser att EU lägger sig i saker de inte borde och argumenterar för att försvara den nordiska modellen. Av goda skäl: Också i kommissionens förslag slås det fast att kollektivavtal leder till högre medellöner, jämför med lagstadgad minimilön.

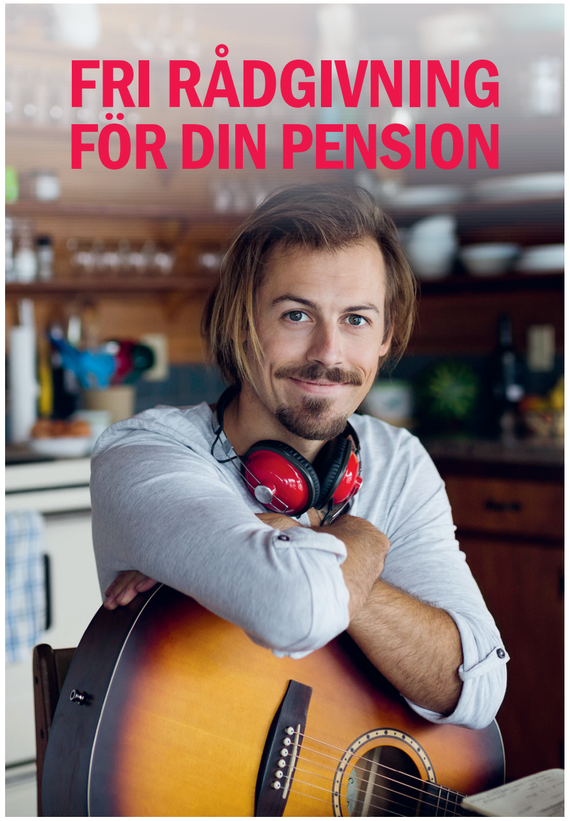
Enligt lagförslaget, som kallas direktiv på EU-språk, ska inget land tvingas att byta modell. LO har inte litat på utfästelsen och gör det inte nu heller.

– Hur mycket du ska ha i lön, vilket kollektivavtal som ska gälla på din arbetsplats eller hur hög avtalspensionen blir den dag du slutar jobba, är frågor som vi idag gör upp om med arbetsgivarna i kollektivavtal. Om förslaget blir verklighet ger vi ifrån oss den makten till byråkraterna i EU, säger LO:s vice ordförande Therese Guovelin i ett pressmeddelande.

LO skriver att det finns en risk för att EU-domstolen ska tvinga på Sverige en modell med minimilön, som skulle underminera kollektivavtalen.

Kommissionären Schmit avfärdar resonemanget:

– Vi vill införa en lag som säger att inget land kan tvingas att införa minimilön. Domstolen ska respektera lagstiftningen. Det finns ingen marginal att tolka lagen på något annat sätt.



En schysst pension och rätt försäkringsskydd är viktigare än någonsin, och därför är det extra bra att du är med i Svenska Transportarbetareförbundet. Vi på Folksam LO Pension ger dig en timmes rådgivning, utan några måsten, och oavsett om du har din tjänstepension hos oss eller någon annanstans.

Välj en tid som passar dig så hörs vi i lugn och ro över videosamtal eller telefon. Boka på folksamlopension.se

Läs av QR-koden så kommer du direkt till bokningssidan.

FOLKSAM • LO PENSION

Oroliga förare: Slopa kravet på YKB under pandemin

Corona. Pandemin har slagit till i en andra våg. Nu trycker både chaufförer och åkare på för att nya, tillfälliga, dispensregler ska införas i de EU-styrda yrkeskompetensbevisen (YKB).

Text **Justina Öster**



Orolliga chaufförer ringer fackligt engagerade Freddy Welle. ”Förläng undantaget fram till halvårsskiftet 2021 eller året ut”, råder han EU-politikerna.

Oron över att behöva ”tvingas in” i kurslokaler med ett antal okända människor sprider sig bland landets yrkesförare. Samtidigt skärps restriktionerna allt mer i samhället. Freddy Welle är ordförande i åkerisektionen vid Transports avdelning i Göteborg och får många samtal från oroade kollegor.

– Min kompis ska på kurs och är så orolig att han mår illa. Mitt eget YKB löper ut i juni och jag har två delkurser kvar. Chaufförerna ringer mig och säger att de varken vill eller vågar sätta sig ihop med andra nu när smittan ökar igen, säger han.

FREDDY WELLE LYFTER fram råden om att man bara ska träffa sin närmaste familj och restriktionerna om grupper på högst åtta personer. Kommentarsfältet under Transportarbetarens webbartiklar om YKB fylls också av reaktioner. Ett antal chaufförer har dåliga erfarenheter av bristande coronaskydd och trånga lokaler. Andra skriver att kursanordnarna skött skyddet bra med avstånd, handsprit och så vidare.

Ytterligare förare oroar sig mindre för smittan än för hur de ska hinna få ihop sina kurstimmar i tid, när YKB-utbildarna stänger. På grund av covid-19. EU har gett klarteckен till att 12 kurstimmar får ske digitalt. Många chaufförer efterfrågar fler distanstimmar eller vill att hela utbildningen ska ske via dator. Frågan borde skötas nationellt, anser några.

I våras införde EU-kommissionen tillfälliga dispensregler genom den så kallade omnibusförordningen. Det innebar att tiden, för att hinna genomgå utbildningen, förlängdes med sju månader för många chaufförer i unionen. I augusti var frågan uppe till ny prövning i EU, behövdes en förlängd dipens?

Då hade smittan lagt sig och Transportstyrelsen gav nekande svar. Innebörden var: Har du ett YKB som upphör den sista augusti ska du sätta dig på skolbänken igen. Myndighetens uppgifter från YKB-utbildarna var att de skötte coronaskyddet för deltagarna.

Men ytterst är det fortfarande arbetsgivarna som ansvarar för de anställdas arbetsmiljö och säkerhet – även när de är på utbildning, betonade myndigheten.

YRKESFÖRAREN FREDDY WELLE har sitt förslag klart:

– Förläng undantaget fram till halvårsskiftet 2021 eller hela året ut.

Stöd kommer från Transportföretagen. I en skrivelse uppmanar arbetsgivarorganisationen regeringen att vända sig till EU-kommissionen och begära ny dispens. Maria Sjölin ansvarar för kompetensförsörjning och lyfter på organisationens hemsida fram svårigheterna att gå på kurs och förnya YKB under pandemin.

– Samtidigt måste det säkerställas att det finns tillgång till förare så att de samhällsviktiga transporterna fungerar, betonar hon.

Får regeringen inte gehör hos kommissionen föreslår Transportföretagen att en möjlighet att reglera och förlänga giltighetstiden för bevisen införs, på nationell nivå.

Sektionschef Anna Westerlund på Transportstyrelsen berättar att myndigheten också får många samtal från oroade chaufförer.

– Jag har full förståelse för att de i dagsläget inte vill sätta sig i en utbildningslokal med andra människor som de inte känner. Frågan är uppe på bordet hos oss och vi jobbar med den.

Infrastrukturdepartementet svarar i ett mejl att regeringen ”är väl medveten om problematiken som råder kring YKB-utbildningar och det behov som finns av en förlängning av Omnibusförordningen”. Infrastrukturminister Tomas Eneroths (S) pressekreterare Lovisa Alm förklarar att regeringen har påtalat för EU-kommissionen att ”behovet av en förlängning är stort och skyndsamt. Regeringen driver frågan och är beredd att vidta ytterligare åtgärder, om så skulle vara nödvändigt.”

Vilka åtgärder det kan vara är inte klart. EU-parlamentariker Johan Danielsson (S) har också tryckt på EU-kommissionen. Svaret han fått är att kommissionen för samtal med medlemsländerna i frågan för att formulera ett förslag. Det kan komma i december, uppger Danielsson. Han hoppas på en snabb process och att beslut ska kunna tas inom några veckor efter att förslaget presenterats.

LARS MIKAELSSON I Transports högsta ledning är glad att regeringen tagit tag i frågan.

– Vi hoppas att EU-kommissionen lyssnar. Förarnas hälsa måste sättas i främsta rummet. De behövs för att hålla Sverige i gång och se till att varor och gods kommer fram när så mycket annat i samhället stannat av, säger han.

Röster om YKB

Åkeri. Så här kommenterar några yrkesförare våra artiklar om yrkeskompetensbevis och dispens – i pandemitid.

Text **Justina Öster**

ANNICA:
”Japp, ska gå kurs. Jag tycker det är lite obehagligt eftersom jag inte har någon aning om hur många det är på kursen och liknande. Samtidigt avråder regionen från sånt här för att minska smittspridningen. Det går inte ihop.”

CLAES:
”Inga chaufförer ska gå nån kurs. Det är oerhört konstigt att våra liv inte är värda ett skit. STANNA HEMMA.”

ANDY:
”Skrota YKB helt i stället!”

TOMMY:
”Kursen via länk funkade svinbra.”

CONNY:
”Ja de vill att vi ska gå kurserna, själva så behöver inte tjänstemännen ens vara på jobbet utan jobbar hemifrån. Tycker väl att det räcker med att vi går in i soprummen bland blöjor och begagnade handskar, munskydd från äldreomsorg och sjukhus med mera.”

NIKLAS:
”Vi ska gå på lördag och jag är riktigt rädd. Faktiskt! Jag är i riskgruppen och det känns inte bra alls. Men man måste ju ha behörigheten kvar.”

BIRGITTA:
”Det går ju för gymnasieelever att studera digitalt. Då borde det gå att göra repetitionen av YKB digitalt. Man förlorar visserligen diskussionsmomentet och utbytet av erfarenheter mellan deltagarna. Men man vinner å andra sidan att kurserna kan gås igenom när man har tid.

Testerna i varje delmoment bör också kunna göras digitalt, precis som körkortsfrågorna.”

MAGNUS:
”Det enda rimliga är att avskaffa YKB.”

MADDE:
”Hade kurs i oktober, satt som packade sillar... Det var bara att välja kollegan. Jag hade någorlunda koll på att han inte var sjuk att sitta bredvid. Skulle vara kurs nu i helgen med men den ställdes tack och lov in.”

JONAS:
”Ta bort alla dessa delkurser å kör en bara med färdskrivare, abc å lastsäkring på en dag, det räcker.”

SANDRA:
”Har gått två delkurser i augusti och september. Avståndet hade de gjort bra, man höll tillräckligt. Dom hade minskat ner antalet deltagare till sju. Handsprit fanns överallt.

PETER:
”YKB skulle höja chaufförernas status och värde, men det enda det gjort är att kosta tid och pengar.”

JOHANNA:
”Våra chefer har fixat så vi gör våran YKB hemma via datorn”.

ALEXANDER:
”Varför ska 26 andra medlemsländer bestämma över vad Sverige ska göra och inte göra? Tycker Sverige ska kunna bestämma sina egna undantag och relatera till sin egen smittbild och värna om svenska chaufförer.”

ERIKA:
”Våran kurs ställdes in nu i november och mitt YKB går ut i december.”

LISEN:
”Gick min sista kurs i måndags... Kändes lite olustigt...Men de hade spritt ut borden och det var en person per bord. Helt okej.”

JESSICA:
”Jag har fem kurser som måste göras inom en månad.”

PATRIK:
Man har ju möten på kontorsjobb mellan Malmö och Norrland så varför skulle det inte funka med YKB?. Är nog principen bara tror jag.”

STIG:
”Går väl att beställa på postorder ;-)”

YKB-ANORDNAREN ANN-MARIE ÅHLANDER:
”Förra veckan hade jag sex deltagare, min kurslokal rymmer 28. Jag hade spridit ut dem i lokalen men tre av dem ville sitta tillsammans. Hur man än gör så blir det tokigt...”

Miljövänligt och Driftsäkert Batteri- och Kraftpaket som driver elektrisk och hydraulisk utrustning på lastbilar, släp och trailers.



P-LIGHT driver allt från parkeringsljus, blixtljus, arbetsbelysning, värmare, kapelltäckning och bakgavelliftar till dubbelplan, 1- och 2-axelstyrning och ramper på släp och trailer.

P-LIGHT Magnum ger Miljövänlig och Driftsäker bakgavellift på Lastbil, Släp och Trailers



- Utöver driften av bakgavelliften får du funktioner såsom parkeringsbelysning, arbetsbelysning, blixtljus, m.m.

- Testad ihop med de flesta märken och rekommenderas av de flesta lifttillverkare.

P-LIGHT har unik återladdning från fordonets belysningskrets under körning. Laddning finns från 5A till 45A och batterier från 17Ah till 200Ah, beroende på modell och behov.

Släpet blir oberoende av lastbilen och funktionerna går att manövrera även när släpet är frånkopplat.

P-LIGHT säljs, monteras och servas av de flesta påbyggare och verkstäder. Säljs av de etablerade återförsäljarna av reservdelar och tillbehör för tunga fordon.

Fakta finns på www.p-light.com och support.p-light.com

Kundtjänst och Support
Telefon: 0472-483 83
E-mail: sales@innonet.se

P-LIGHT® Safe Power! established 2000

P-LIGHT är ett registrerat varumärke ägt av:
InnoNet AB - Olvägen 7 - 342 50 Vislanda Tfn 0472-483 83
www.innonet.se

”Svevia fuskar med fär dskrivarna”

Chaufförer. Statliga Svevia struntar systematiskt i kravet på färdskrivare vid byggen och underhåll av vägnätet. Genom att runda kör- och vilotidsreglerna kan chaufförer sedan jobba massor av övertid. Det hävdar Kalle som körde för Svevia i Jönköping.

Text **Jan Lindkvist**

– Svevia går ut hårt med att man är ett seriöst företag. Det är skitsnack. Trötta förare äventyrar trafiksäkerheten. Det är inte länge sedan en chaufför somnade och körde in i ett mitträcke.

Svevia hette tidigare Vägverket produktion och är helägt av svenska staten. Företaget är en av jättarna när det handlar om vägbyggen och underhåll, med en omsättning på över åtta miljarder kronor.

Kalle bor i Mellansverige och började köra så kallad snabelbil på Svevia våren 2017. Han reagerade snart över flera saker.

– Det första var gps-övervakningen. Som chaufförer övervakades vi ständigt, i realtid. Det räckte med att man stannade till några minuter för att fixa med gräsklipparaggregatet för att arbetsledningen skulle ringa och kolla varför bilen stod still.

KALLE KONTAKTADE BÅDE Svevia centralt och Datainspektionen. Enligt Kalle ledde det till att ett antal chefer fick utbildning i dataskydd, GDPR. Men inte bara. I juni 2020 fick han sparken.

I en lokal förhandling, som Kalle inte fick kännedom om, blev han uppsagd med motiveringen att ”… den förändrade marknadssituationen kan innebära arbetsbrist vid Svevia Drift.”

I likhet med andra Svevia-anställda är Kalle med i fackförbundet Seko. Trots att den lokala Sekoklubben godkänt uppsägningen, gick Seko in och ogiltigförklarade den.

Det blev startskottet till en tvist där Kalle valt att lyfta fram även andra saker han reagerade på under åren på Svevia.

– Ur chaufförsperspektiv är det allvarligaste kanske det systematiska fusket med färdskrivarna. Visst, vi är undantagna från kör- och vilotidsreglerna. Vid akuta vägarbeten, som saltning, snöröjning och asfaltering.



FOTO: PRIVAT

Kalle uppger att Svevia systematiskt fuskar med kör- och vilotidsreglerna. Han har kört en så kallad snabelbil.

– Men inte vid planerade jobb. Mycket av det vi gjorde var ju känt månader i förväg. Det mesta vi gjorde var faktiskt planerade arbeten. Ändå använde vi aldrig färdskrivarna på vår enhet med 20 bilar. På alla möten hette det att reglerna skulle följas, men i verkligheten var det inte så. Mitt kort har aldrig varit i färdskrivaren. Inte på tre år.

Enligt Kalle hade Svevia inte ens den digitala utrustning som krävs för att ladda ner färdskrivardata. En konsekvens av fusket var att chaufförerna kunde jobba övertid. I massor.

KALLE SÄGER:

– Jag är inte guds bästa barn. På Svevia jobbade jag drygt 800 timmar övertid i snitt per år. Det var likadant för andra. Övertidsersättningen var bra, vem säger nej till en månadslön på 60 000–70 000 kronor?

– Som chaufför har jag ett stort ansvar, men det har Svevia också. Företaget låter folk jobba så att de blir en fara både för sig själva och andra.

Transportarbetaren har pratat med flera Svevia-chaufförer som bekräftar att lastbilarna regelmässigt rullar med färdskrivaren i läge ”Out”. En som varit med länge säger:

– Jag minns när vi fick de nya digitala färdskrivarna. Företaget snackade vitt och brett om det. Till en början tömde vi chaufförer som man skulle, problemet var att det inte fanns någon mottagning i andra änden!

– Så jag slutade med det. Inget hände. Jag körde aldrig efter kör- och vilotidsreglerna. Det kunde bli resor på 90 mil i ett sträck. Vid kontrollerna sa polisen bara: ”Jaja, du kör väl på undantaget…” Det är en snårskog att reda ut vad som egentligen är akuta arbeten. Men om Svevia fått en beställning tre månader i förväg, kan det vara akut då?

FÖRAREN SOM BERÄTTAR tycker att myndigheterna borde backa bandet och strama åt bestämmelserna:

– Inga transporter utom mjölk och kreatur borde vara undantagna. Säkerheten blir lidande som det är nu. Jag körde själv in i baken på en annan bil vid ett tillfälle, jag såg den aldrig.

Både Kalle och hans forne kollega påpekar att vägarbetet var annorlunda förr. Då var det mycket jobb under barmarksäsongen och sedan tog man ledigt på vintern. Nu går det i ett. Året om. Det gör att även kollegan kom upp i 500–600 timmar i övertid vissa år.

En tredje förare är försiktig när Transportarbetaren ringer:

– Vi har blivit tillsagda att inte snacka med media. Men jag kan väl säga att jag brukar ha kortet i färdskrivaren. Fast den står alltid i ”Out-läget”. Och vi hävdar ju att det är undantagstrafik vi utför.

– I slutänden blir det nog inte så mycket körtid ändå. Det kan ta en eller två timmar bara att lasta snabelbilen.

KONFLIKTEN MED SVEVIA gör att Kalle inte vill ha sitt rätta namn i tidningen. Han har också lyft en fråga som är ännu mer kontroversiell än arbetstiderna. Det handlar om vem som i slutänden får betala en del av de jobb som Sveviaförarna utför.

Kalle hävdar att det fuskas. Att Trafikverket får ta notor som borde gå till vägföreningar som beställt underhållsarbeten. Ansvariga på Svevia, som Kalle pekat ut, tillbakavisar bestämt alla sådana uppgifter.

Samtidigt fortsätter tvisten om Kalles anställning. Seko har kallat Svevia till central förhandling. Den lokala slutade i oenighet.

Vid den hade Svevia vägrat lämna ut de övertidsjournaler som facket begärt fram. Liksom underlag som styrker att det finns en framtida arbetsbrist som gör att Kalle måste sparkas.

Det som först såg ut att vara en uppsägning med fejkad arbetsbrist visade sig vara mer komplicerad. Under de första tre åren – från maj 2017 till juni 2020 – var Kalle inte anställd på Svevia. Han var inhyrd från bemanningsföretaget Uniflex. Fast inte inhyrd som bemanningsanställd, utan som egenföretagare.

Vid uppsägningen sommaren 2020 skulle inhyrningen ha övergått i en regelrätt anställning på Svevia.

Ett stort statligt företag bemannar sina lastbilar med inhyrda f-skattare. Vems idé var det?

– Det var Svevias, hävdar Kalle och visar ett mejl från Uniflex.

Där går bemanningsföretaget noga igenom upplägget, inklusive de 7 procent Uniflex ska ha på varje faktura för att vara mellanhand.

Meddelandet avslutas med:

”Det som är viktigt för oss gentemot våra avtal, mot kunden samt Bemanningsförbundet är att vi följer rådande kollektivavtal.”

I den senaste årsredovisningen skriver Svevia mångordigt om satsningen på säkerhet och miljö. Under rubriken utvalda mål står:

”Svevias mål är att vara bäst i branschen avseende säkerhet på sina arbetsplatser.”

Kalle fnyser:

– Jag har jobbat för NCC och andra stora aktörer i vägbranschen. Min bild är att Svevia är sämst. Sämst på säkerhet och personalpolitik.

PER-INGE HULTMAN ÄR förhandlingschef på Svevia och väl insatt i ärendet som rör Kalle och uppsägningen.

Transportarbetaren kontaktar Hultman och ber om en muntlig intervju. Hultman lovar återkomma, och begär samtidigt att få frågor skriftligt. Så att han kan förbereda sig. I stället för att ringa tillbaka kommer svaren via mejl. Något som gör det svårt och tidsödande att ställa kompletterande frågor. Här är frågorna vi skickade. Och Per-Inge Hultmans skriftliga svar:

Chaufförerna på Svevia Jönköping registrerar inga körningar i färdskrivaren, uppger flera chaufförer som jobbar eller har jobbat där. Anser ni att all körning, allt arbete som utförs, faller under undantaget i kör- och vilotidsreglerna?

Svevia har tydliga regler och instruktioner för användning av färdskrivare och tillämpning av kör- och vilotider. Dessa är tydliga med att förarkortet alltid ska sitta i färdskrivaren. Vid arbeten som är undantaget kör- och vilotidsreglerna ska läge OUT användas.

Flera förare jag pratat med uppger att det mesta av uppdragen är jobb som planerats månader i förväg. Är det ändå akuta jobb?

Uppdrag i Svevias verksamhet där undantag kan åberopas är icke planerbara arbeten såsom plogning, sandning, saltning och underhållsarbete/transporter i samband med bättring av skador och slitage samt katastrofsituationer typ vägras eller liknande.

Chaufför en Kalle berättar också om stora mängder övertid. Uppåt 800 timmar per år för hans del? Stämmer det? Hur inverkar det på trötthet och trafiksäkerhet?

Vi har ett arbetsmiljöansvar även för inhyrd personal och ska planera arbetet på ett arbetsmiljö- och trafiksäkert sätt. Att arbeta 800 timmar övertid på ett år låter orimligt men jag kan inte kontrollera uppgiften då vi inte har tillgång till bemanningsföretagets övertidslistor.

Chaufför en som berättat detta för Transportarbetaren blev alltså uppsagd. Med motiveringen att det kan uppstå arbetsbrist i företaget. Är det saklig grund för uppsägning?

Uppsägningsreglerna regleras i lagen om anställningsskydd, vilken vi följer.

Föraren var inhyrd som egenföretagare i tre år, innan jobbet skulle övergå i en regelrätt anställning. Hur vanligt är det att inhyrda F-skattare bemannar era fordon?

Föraren har varit inhyrd från ett bemanningsföretag. Svevia bemannar bara från bemanningsföretag och kontrakterar inte direkt förare med F-skattesedel.


seko

SEKO FRÅNTRÄDER LOKAL FÖRHANDLING

Parter: Svevia AB (556768-9848)
Seko, Svevia- och Kommunikationsfacket

Ärende: Seko frånträder förhandlingen från dagens datum

Tid: Den 12 oktober 2020

2020-08-26 Seko förklarar uppsägningen ogiltig p.g.a. Regerad arbetsbrist. Ärendenr. 2020-7206.

2020-09-07 Förhandlingen genomförs där Seko nekas att få ta del av beslutsunderlag som ligger som grund till arbetsbristen. Seko nekas även övertidsjournaler som skulle styrka extrem övertid på personal Svevia med motivering av Per-Inge Hultman förklarar att företaget har förhandlat klart i frågan.

2020-09-11 Seko (LK) skriver ett förslag till protokoll som mailas till Per-Inge Hultman.

2020-09-21 Lars Kempe tar upp vigil av Per-Inge H som är uppsagd över att en journalist har ställt frågor rörande övertid och ovanmöjligheter på Svevia. I samband med samtalet säger han att protokollet är riktigt blankt för att skriva på.

2020-09-26 Erik ringer till Lars och påtalar att hela lön för september har inte utbetalats.

2020-10-05 Lars Kempe mailar till Per-Inge H och efterfrågar protokollet.

2020-10-12 Seko verkar inte få något protokoll inom förväntan tid och frånträder därför förhandlingen, ärendet överlämnas till förbundet.

Vid protokollet

Lars Kempe

I protokollet från förhandlingen där Seko ogiltigförklarar Kalles uppsägning står det ordagrant: ”Seko nekas även övertidsjournaliser som skulle styrka extrem övertid på personal Svevia…”

David Ericsson

Chauffören – en luffare?

Många tror nog att luffarna som drog efter vägarna för över hundra år sedan och tiggde mat i gårdarna, gjorde det för att de antingen var arbetslösa eller arbetsskygga.

Jag tror att sanningen är mer komplicerad än så. Arbeten har nog alltid behövt göras men frågan är till vilket pris. Luffarna gjorde kanske en kalkyl av det enklare slaget: ”Om jag jobbar åt någon bonde eller på ett gods fjorton timmar om dagen så får jag så lite betalt att jag nästan svälter. Om jag vandrar vägarna fram mellan socknarna kommer jag också svälta och dessutom vara bespottad och jagad av bylingen för lösdriveri. Men jag kan ligga och dra mig i en skogsbacke och se solen gå upp över en sjö och jag äger min tid”.

> ”Men också som i Göteborg med Hagas jazzklubbar eller med att tura från Helsingborg till ”vaerdshusen” i Helsingör. En helg i Cognac i Frankrike kunde det också bli med en stadsfest som hette duga.

– SKAFFA DIG ett riktigt jobb i stället! Kunde folk säga till mig då började köra dragbil och dra löstrailers på åttiotalet. Och det låg något i det.

En usel ersättning för varje körd mil, obekväm totalt oreglerad arbetstid, helgvila på hemska ställen. Men också som i Göteborg med Hagas jazzklubbar eller med att tura från Helsingborg till ”vaerdshusen” i Helsingör. En helg i Cognac i Frankrike kunde det också bli med en stadsfest som hette duga.

Jag valde friheten trots det oftast betydligt mindre trevliga bestyret det innebar att vara hemifrån och med en ekonomi på bristningsgränsen. Ungefär som luffarna långt före mig.

I DAG ÄR chaufförsyrket betydligt mer uppstyrt och körningarna går ibland efter tidtabell som för en buss. Men lönen är fortfarande bland de lägsta på arbetsmarknaden och inte ens distributionschaufförerna vet säkert när de kommer hem på kvällen. (Transportledaren: ”Då du är klar för i dag kan du väl åka hit och dit och hämta ditt och datt.”)

Ändå, de flesta av oss som är inne i jobbet älskar det hur mycket vi än svär ve och förbannelse över det. Liksom för luffarna är det för vyerna, sjöarna. skogarna, folk vi möter, alla stadsmiljöer nya som gamla som vi får se då vi far förbi eller lastar och lossar.

Det går knappt att hitta ett mer krävande och socialt sett mer misslyckat yrke. Men då vi som kör någon gång ses är vi som luffarna då de samlades bakom tegelbrukens ugnar under kalla vinternätter.

Och då vi skojar, stojar och härjar med varandra kommer den uråldrigt nedärvda känslan över oss – den av att inte vara förslavade.



Toppen & botten

↑ Att vaccinet mot fladdermusviruset kommer!

↓ Minkarnas hämnd. Coronasmittan från de danska minkarna kanske gör vaccinet verkningslöst…

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



VAD GÄLLER VID STREJK?

Strejk, blockad, varsel och lockout – självklara ord i tider av konflikt, mindre självklart vad de betyder i praktiken. Här kommer grundfakta.

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

1 Varsel

Är en förvarning om stridsåtgärd. Både fack och arbetsgivare kan lägga varsel. Varslar facket om strejk måste det gå en viss tid innan den bryter ut. Både arbetsgivaren och statliga Medlingsinstitutet ska meddelas minst sju arbetsdagar i förväg. Nås en uppgörelse blir konflikten avblåst.

2 Info om konflikt

Facket informerar om vad som gäller för en arbetsplats inför en hotande konflikt. Och går direkt ut med information när den är avblåst. Under en strejk har facket dock inte tillträde till arbetsplatsen. Arbetsgivaren ska också informera om vad som gäller vid strejk/lockout på arbetsplatsen. Till exempel när det gäller tillträde, löneutbetalningar och ersättning, samt hur arbetet ska återupptas efter konflikten.

3 Strejk

På de arbetsplatser som är uttagna läggs arbetet ned helt, eller begränsas till ett minimum av nödvändiga arbetsuppgifter. Det är Transports förbundsstyrelse som bestämmer på vilka arbetsplatser de anställda ska tas ut i strejk.

4 Blockad

Fackets åtgärd för att försvåra för arbetsgivaren ekonomiskt, genom att stoppa vissa former av arbete. Vid strejk tas vapnet fram först efter att förhandlingar misslyckats, och ett varsel lagts. I samband med strejk är det också vanligt att samtidigt varsla om blockad. Exempel på olika former är arbetsplatsblockad, övertidsblockad, blockad mot nyanställningar och inhyrning av personal, samt blockad av mertid för deltidsanställda.

5 Var med!

Det är inte olagligt att utföra arbetsuppgifter under en strejk. Men enligt Transports, och andra fackförbunds, stadgar är medlemmar skyldiga att delta i en varslad konflikt. Om en medlem trots det väljer att arbeta kan hen uteslutas. Det är vanligt att facket ställer ut strejkvakter under en pågående konflikt.

6 Strejkkassa

Bara medlemmar har rätt till ersättning ur förbundets strejkkassa. Hur stor den blir bestäms av förbundsstyrelsen. Beslut om det tas vid varje konflikt.

7 Lön

Tidigare intjänad lön betalas ut som vanligt. För dagarna strejken pågår betalas ingen lön. Under en övertidsblockad betalar arbetsgivaren ut ”vanlig” lön. Någon konfliktersättning för förlorad övertidsersättning blir det däremot inte.

8 Lockout

Arbetsgivarens motvapen. Anställda stängs då ute från arbetsplatsen. Vid en partiell lockout drabbas bara organiserad arbetskraft, de som är med i facket. I annat fall stängs alla anställda ute från arbetsplatsen utan lön, vilket betyder att de som inte är med i facket blir utan inkomst.

9 Risk för strejkbryteri

De som inte är medlemmar omfattas inte av fackets varsel. Facket kan bara vädja till deras solidaritet. De har rätt att följa stridsåtgärderna utan att ”bestraffas” på något vis av arbetsgivaren, men riskerar att behöva agera strejkbrytare.

10 Fredsplikt

Inga stridsåtgärder är tillåtna under den tid ett avtal löper. Fredsplikten bygger på en överenskommelse mellan fack och arbetsgivare. Vilda strejker är aktioner i strid med reglerna för arbetsnedläggelse. En variant är att arbetare strejkar utan fackförbundets godkännande. En annan variant är en varslad strejk som strider mot fredsplikten i kollektivavtalet.

Konfliktexperten



Peter Winstén är avtalssekreterare på Transport.

När får man egentligen strejka?
– Först måste ju avtalet ha löpt ut. Sedan måste facket varsla om strejk, minst sju arbetsdagar innan konflikten ska starta. Efter att ett kollektivavtal löper ut, säg den 30 november, gäller sju dagars ömsesidig uppsägningstid mellan oss och arbetsgivarparten. Så länge vi inte varslat, alltså.

Måste jag som medlem delta om det blir strejk eller blockad?
– Ja, eftersom man får ersättning från oss.

Vem bestämmer hur mycket jag får i ersättning?
– Det är förbundsstyrelsen som beslutar om konfliktersättning.

Får jag ersättning för förlorad övertid vid blockad?
– Nej.

Hur bestäms vilka arbetsplatser som ska tas ut i konflikt?
– Det är ett övervägande varje gång. Bedömningen görs avtalsområde för avtalsområde, hur vi ska kunna genomföra konfliktåtgärder så att de får bäst effekt. Organisationsgrad på arbetsplatsen är A och O.

Varför strejkar vi så lite i Sverige?
– Jag tror att det handlar om att vi faktiskt har en väl fungerande modell, den svenska modellen, på arbetsmarknaden. Vid förra sekelskiftet och i början av 1900-talet var det annorlunda. Då var Sverige bland världens mest strejkdrabbade länder.

”Det är förbundsstyrelsen som beslutar om konfliktersättning.”



Bea är utbildad lastbilschaufför, men tror inte att hon kommer att återvända till yrket efter sjukskrivningen.

Fel hudfärg för kranbilsförare?

N-ordet. Blattehora. Apa. Fitta. Tillfrågad om vilka ”tjänster” hon erbjöd. Bespottad och skälld för att vara efterbliven.

Kranbilsföraren Bea tvingades stå ut med grova sexuella och rasistiska trakasserier. Hon slog larm till arbetsgivaren. Och fick sluta på jobbet.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Bea trivdes mycket bra med jobbet som kranförare. Under flera år var hon anställd vid åkerier som körde ut byggvaror från byggvarukedjan Beijers hubb i Märsta norr om Stockholm. Men arbetsmiljön blev till slut för hård. Inte att arbetet i sig var för tungt, utan bemötan-



På sajten *Gardet* har Bea själv skrivit om de grova trakasserier hon utsattes för under åren som kranbilsförare.

Beijer: ”Vi har agerat enligt de processer vi har”

Bea har berättat i flera medier om trakasserierna hon utsatts för. Beijer byggmaterial AB uppger att de har agerat tidigt, innan fallet blev omskrivet i media.

Text **Lilly Hallberg**

”De borde ha råd att skicka sina anställda på utbildning, där man får lära sig vad det innebär att bete sig anständigt. Många anställda verkar helt sakna värdegrund.”

Transportarbetaren har upprepade gånger sökt någon i ledningen vid Beijers logistikcenter, hubben, i Märsta. Det är där Bea arbetat och haft sin arbetsplats även om hon varit anställd av två åkerier under sina drygt fyra år som kranbilschaufför.

Det har inte gått att få tag på någon ansvarig på hubben, i stället kopplas samtalen till marknadschefen Elisabet Heinrich centralt.

– För att jag ska kunna svara måste jag veta om det är ett fall eller flera. Vi är inte arbetsgivare i den här frågan, men ser oavsett extremt allvarligt på sådana här situationer, säger hon.

TRANSPORTARBETAREN HAR TAGIT del av flera chaufförers berättelser, som stödjer Beas berättelse. En chaufför som tidigare körde för ett annat åkeri berättar också om rasistiska skämt och jargong, men till skillnad från Bea sa han konsekvent ifrån. Ordentligt. Han arbetar heller inte kvar.

Men Beijer vill, för att alls kommentera, veta mer konkret vad och vilka personer det gäller för att kunna ge ett svar. Det är av flera skäl inte möjligt. Samtliga, också de som först tipsade tidningen, vill vara anonyma.

Transportarbetaren: Om vi då bara frågar om Bea, har inte någon i ledningen vid hubben agerat?

– Då ska jag be att få återkomma för att få en samlad bild. Det är ett händelseförlopp med många involverade parter. Det handlar i ärendet med Bea också om att skydda hennes integritet, säger Elisabet Heinrich någon vecka senare.

Ytterligare en vecka senare kommer svar, med mejl och en ursäkt att det dröjt:

”Beijer kan inte kommentera enskilda fall som berör privatpersoner i media, varken medarbetare eller personer som varit anställda hos Beijer. Det innefattar även personer som arbetar hos oss via upphandlade företag. Däremot är vi mycket måna om att eventuella missnöjen och frågor ska utredas. För detta har vi processer som involverar vid behov både fackliga parter, HR och stödpersoner.”

I svaret betonar Beijer byggmaterial också att företaget tar ansvar utöver de egna anställda.

Transportarbetaren (mejl): Har Beijer centralt inte fått någon kännedom alls, i någon form, från någon ansvarig på hubben i Märsta-Arlanda stad?

Elisabet Heinrich (i mejlsvar, dagen efter): *”Gällande detta fall som nu hänvisas till, kan Beijer bekräfta att vi agerat enligt de processer vi har. Vi har agerat innan det blev omskrivet i media.”*

Christer Avelin är skyddsombud på åkeriet där Bea var provanställd. Han jobbar dock på andra sidan stan, och har sina körningar från byggvaruhuset där. Christer Avelin reagerade mycket starkt då han läste på sajten *Gardet* vad Bea utsatts för.

– Jag kan bara beklaga att jag inte hade kännedom om det innan. Hade jag blivit inkopplad hade jag tagit tag i det, och kontaktat vårt RSO (regionala skyddsombudet).

DÅ BEA INTE LÄNGRE är anställd är det betydligt svårare att agera från fackets sida. Christer Avelin har fått veta att det var på grund av mycket sjukfrånvaro hon fick sluta. Och att åkeriet känt till problemen och ”tagit tag i det”. Liksom att de sett Bea som en duktig chaufför, som skött jobbet bra.

Christer Avelin känner också igen att bygghandelsjätten ibland behandlar chaufförerna som underentreprenörer, och inte som anställda med arbetstider fastställda av sitt åkeri:

– Vi är närmast, så det blir ofta så att vi får ta det när det är varor som ska levereras. Men det har börjat sjunka in att vi har våra arbetstider, och det har blivit bättre.

Däremot beklagar han generellt att kvinnor fortfarande blir särbehandlade, i en bransch där det ofta och högt talas om att man vill ha in fler tjejer.

Rättigheter och skyldigheter

➔ Det är arbetsgivarens skyldighet att sätta stopp för diskriminering. Oavsett om det handlar om sexuella anspelningar eller rasistisk jargong. Både arbetsmiljölagen och diskrimineringslagen reglerar detta.

➔ Som drabbad kan du vända dig både till arbetsgivaren och till ditt lokala skyddsombud. Det går också att göra en anmälan till Arbetsmiljöverket, även efter att du slutat din anställning.

➔ Även om du är anställd av en arbetsgivare, som är entreprenör åt ett annat företag, så har också denna ett samordningsansvar.

➔ Alla arbetsplatser måste ha riktlinjer och rutiner mot diskriminering. Men det räcker inte med ett policydokument. Arbetsgivaren måste också aktivt stoppa alla former av diskriminering.

➔ Kränkningar eller missgynnande har enligt lagen sju diskrimineringsgrunder: kön, könsöverskridande, sexuell läggning, etnisk tillhörighet, religion eller trosuppfattning, funktionsnedsättning och ålder.

”Kunderna kunde kränka mig hur djupt som helst, men på åkeriet sa de att de inte kunde göra något åt det, att ord stod mot ord.”

det både från kunder och kollegor.

– Jag vet att problemet inte ligger hos mig, utan hos dem, säger hon.

Bea är i dag sjukskriven, på grund av utmattning efter akut stress. Och hon har svårt att tänka sig att gå tillbaka till chaufförsyrket.

– Mycket stannade jag kvar så länge som jag gjorde, tack vare bra kollegor. De som stöttat mig, och också sagt ifrån till kunder eller andra.

Men oftast höll Bea tyst, och grät ensam i hytten efter trakasserierna. Vanligen skedde det ute på byggarbetsplatser. Men också bland andra chaufförer vid lagret som chaufförerna utgår ifrån.

BEA VAR DEN ENDA kvinnliga icke-vita chauffören bland ett drygt trettiotal på hubben, bygghandelskedjans logistikcenter. Och hon blev omgående negativt särbehandlad. På grund av färg och kön.

– Det var fler som hade problem med transportledningen. De pressade oss till övertid, eller att lägga på mer last. Stämningen blev otroligt aggressiv om man ifrågasatte något, säger Bea.

– Det enda de brydde sig om var att det skulle generera pengar. Efter en incident förra vintern slog jag larm.

Men varken då eller senare, när Bea tog upp problemen, ledde det till någon förändring.

– Kunderna kunde kränka mig hur djupt som helst, men på åkeriet sa de att de inte kunde göra något åt det, att ord stod mot ord. Men företagets representanter kunde skriva ursäkter till kunder som klagat på sådant som att jag kört sönder grindar, som redan varit trasiga.

ATT OCKSÅ CHEFERNA måste varit medvetna om att hon var utsatt är Bea övertygad om: Flera gånger grät hon efter att ha utsatts.

På ett avslutande möte förklarade åkaren för Bea att de pratat med Beijers, men att det inte gett något.

Också andra chaufförer vittnar om problem med den stressiga arbetsmiljön på hubbens lastgata. Goda relationer med kunderna gick före allt.

Men Beas utsatthet var en annan. Hon trakasserades på grund av att vara ”den annorlunda”, i en omfattning som också rätt hårdhudade manliga kollegor chockats av.

– Jag vill verkligen inte svartmåla chaufförer överlag. Men jag tycker att det räcker med att bli objektifierad för att det ska vara oacceptabelt, säger Bea.

Så gott som varje dag ledde ”avvikelserna” till reaktioner. Allt ifrån kommentarer om hudfärg, som ”lät blond” på telefon, till kunder som velat känna på hennes hår. På arbetet har Bea blivit kallad allt som sägs om rasifierade i slutna, rasistiska rum. Huding, svarting, blatte, svartskalle och apa. N-ordet.

På ett ställe dit hon levererade material kommenterade några arbetare att de hört att ”blattebrudar är duktiga på att suga kuk”. På andra ställen kunde de hon levererade till stöna av låtsad sexuell upphetsning och häva ur sig kommentarer om vilken godbit som kom.

Också kollegor har reagerat på hur grovt det varit, nu i efterhand. De har bara sett en liten del. Även de schysta har ibland gett rådet att skaka av sig kommentarerna. Sett det som en del av en kultur, med hård jargong.

Framför allt var det ute på byggarbetsplatser hon blev utsatt. Där ingen såg.

ANNARS VAR ARBETET som kranbilschaufför något av ett drömjobb för henne, med varierande arbetsuppgifter och uppdrag. Och Bea har blivit uppskattad, som noggrann och med bra säkerhetstänk.

Som kranbilsförare har Bea under perioden varit anställd av två olika åkerier. Men det hon framför allt reagerat på är att Beijer byggmaterial AB, en av landets största byggvarukedjor, inte ser till att personalen är trygg:

– De borde ha råd att skicka sina anställda på utbildning, där man får lära sig vad det innebär att bete sig anständigt. Många anställda verkar helt sakna värdegrund.

Kort före att Bea tvingades sluta hörde hon en annan chaufför skryta om en erövring på en fest. Det var i samband med upplastning, och mannen berättade för de andra att han haft sex med en kraftigt berusad kvinna mot ett handfat. När han var klar tog hans polare över och hade samlag med den närmast medvetslösa kvinnan.

BEA TOG UPP övergreppet med sitt åkeri, två veckor före hennes provanställning gick ut. Det mumlades om att det inte var okej. Desto tydligare var det med klagomål när det gällde Beas frånvaro, både för vård av sjukt barn och att hon varit sjukskriven.

– Två dagar senare får jag veta att jag inte får fortsätta. Åkeriet sa att de också var pressade, och att de måste ha chaufförer som är där på 100 procent.

Bea frågade om hon gjort något fel. Hade det kommit in allvarliga klagomål? Hade hon kört sönder något eller åsidosatt säkerheten? Men nej, det var tvärtom: På åkeriet var man mycket nöjda, såg Bea som en kompetent förare som alltid ställt upp. Hon fick också höra att hon alltid kunde använda åkaren som referens.

Bea är på väg bort från branschen. Hon, som själv varit handledare för yngre tjejer, är i dag tveksam om hon skulle råda någon att satsa på chaufförsyrket. För henne blev det en återvändsgränd.







FOTO: PRIVAT

Chauffören Vasile ville inte köra godset. Han anså inte att det var säkert och han saknade rätt utbildning. Efter 60 kilometer upptäckte han att spännbanden lossnat och att metallkonstruktionen började svaja. När han försökte lösa problemet fick han diskbråck.

Skulle du köra det här?

Den rumänske chauffören Vasile skadade ryggen när han försökte rädda en kollapsad lastsäkring. Företaget nekar till inblandning i skadan och säger att han är ute efter att hämnas.

– Jag vet inte vad jag ska göra. Min läkare säger att jag inte får lyfta mer än två kilo. Jag kan inte lyfta min sexåriga son, säger Vasile.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

Vasile (som egentligen heter något annat) körde för det svenska åkeriet Trans4you. Han var anställd av ett rumänskt bolag med samma ägare. Det här är hans version av vad som hände:

Vasile har sin bas i Skåne och kör gods från hamnarna i södra Sverige. Ofta för DFDS. Om helgerna bor han i hytten vid garaget i Lomma. Han och ett 20-tal andra kollegor delar kök och toalett. Han beskriver miljön som rökig och skitig.

– Vi behandlades som ohyra.

Enligt det anställningskontrakt han skickat till Transportarbetaren tjänar han ungefär 5 000 kronor i månaden som betalades ut från det rumänska bolaget. Sedan toppades lönen upp med ungefär 15 000 kronor i månaden, genom överföringar från privata konton.

EN NOVEMBERDAG 2019 åker Vasile till Göteborgs hamn för att hämta en trailer.

– Jag brukade i vanliga fall köra container. Då och då med annan last. Jag hade aldrig förr transporterat ett så stort och skrymmande gods.

Det var en metallkonstruktion som vägde 16 ton. Fastspänd med slitna spännband. Vilande på smala träbalkar. Den stack ut längst bak, utan varningsvimpel.

– Jag hade ingen utbildning för den typen av gods. Jag ansåg att det inte var säkert att köra med det. Utan att utsätta mig och mina medtrafikanter för livsfara.

Vasile tar bilder på godset och skickar dem till sin transportledare på Trans-4you. Sedan ringer han.

– Transportledaren sa att om jag inte kör godset kommer Alexandrin (företagets vd) att tvinga mig att betala kostnaden för transporten. Efter ett bråk på telefonen börjar jag köra mot Lund.

Vasile berättar att han hinner ungefär 60 kilometer innan han stannar på en rastplats i Varberg. Han har sett att godset börjat kränga och spännbanden lossna. Några har gått sönder. Det visar sig att träbalkarna under en del av godset fallit bort och en bit av godset nu hänger löst i luften.

Chauffören tar fotografier och skickar dem till åkeriet.

– Jag bad dem att skicka någon som kunde säkra upp godset på rätt sätt. Men de sa att jag var tvungen att lösa det själv och köra godset till Lund i tid.

VASILE HOPPAR UPP på trailern och försökte pressa in träbalkarna. Han kämpade i 20 minuter. När han kände en obehaglig värme på ryggen slutade han och ringde än en gång till transportledaren.

– Vi bråkade och jag försökte än en gång lösa problemet med mina två tomma händer. Till slut tar jag i med hela kroppen och trycker så hårt jag kan och får balken på plats. Jag får en häftig smärta i ryggen och faller ihop. Sedan stannar jag i 20–25 minuter utan att kunna röra mig.

Godset kom fram till Lund i tid.

Vasile berättar att han inte kan sova mer än en timme den natten. Dagen därpå tar han sig till en vårdcentral som ger honom värktabletter och han jobbar vidare. Han vill sjukskriva sig men skickas till Varberg för att hämta en container.

När helgen kommer är han tillbaka vid garaget i Lomma. Vasile ligger mest i hytten och har ont. En kollega ger honom medicin.

– Jag sa att jag var sjuk men fick veta att jag måste jobba. Företaget hade kontrakt på en transport och det fanns ingen back-up till mig.

VASILE BÖRJAR KÖRA på söndagen igen. Natten till måndagen kan han inte sova alls. Han promenerar från rastplatsen till vårdcentralen i Varberg och får smärtstillande tabletter. Han kör hela tisdagen och sedan faller han ihop på en rastplats vid 41:an nära Borås.

– En man som hittar mig på vägkanten ringer efter ambulans.

Vasile minns att han ser ambulansen komma. Sjukvårdarna ger honom en injektion och sedan minns han ingenting mer förrän han vaknar upp på akuten i Borås.

Läkaren konstaterar diskbråck och skriver de opioida läkemedlen Oxycontin och Oxynorm. Vasile blir sjukskriven i två veckor, han förbjuds också att köra när han medicinerar, enligt det läkarintyg han visar upp för Transportarbetaren.

KORT DÄRPÅ HAMNAR Vasile och företagets vd Alexandrin Popescu i bråk.

Enligt Vasile blir arbetsgivaren arg för att chauffören inte kan jobba på två veckor. Och att Vasile kräver att företaget ska stå för akutnotan på 3 500 kronor.

Vasile säger att han sparkas omedelbart utan att få hämta sina ägodelar från lastbilen. och har inte jobbat för Trans4you sedan dess. Han flyttar hem till Rumänien och stod utan inkomst och sjukhusräkningar som hopar sig. Med en rygg som gör det svårt att ens sitta längre stunder.

En tid efter olyckan kontaktar Vasile det rumänska transportfacket för att få hjälp. Han har inte fått några pengar från företagets försäkringsbolag och vill att företaget ska betala för hans kostnader för sjukvård och medicin, samt förlorad arbetsinkomst.

Vasile vill också att han ska räknas som utstationerad arbetskraft och att företaget därför ska betala honom retroaktiv lön enligt de regler som gäller i utstationeringsdirektivet.

Företaget nekar till ansvar för olyckan

Enligt Trans4you har Vasile inte skadat sig på jobbet. Att han saknade kompetens för godstypen eller att det var dålig lastsäkring stämmer inte heller, enligt företagets representant.

– Det har kommit ett beslut från det rumänska arbetsmiljöverket som säger att han inte har skadat sig på jobbet. Eller att vi gjort något fel mot honom eller under transporten, säger Carmen Popescu, styrelsesuppleant och ekonomiansvarig på Trans4you.

Företagets bild av händelserna skiljer sig kraftigt från Vasiles. Carmen Popescu menar att han är ute efter att hämnas för att han inte fått ett svenskt samordningsnummer och anställning tillräckligt fort och istället anställts av företagets rumänska bemanningsföretag.

Tillbaka till olyckan. Enligt Carmen Popescu hörde Vasile av sig klagade på godset vid några tillfällen. Men han valde själv att inte ta emot hjälp. Företaget säger att de erbjöd honom att skicka dit Assistancekåren om det var något fel på hans trailer, men att han tackade nej.

– Han klagade inte på ryggen och fortsatte att jobba fram till helgen.

Att han skulle sakna kompetens för att köra godstypen förnekar företaget. Tvärtom hävdar de att han kört liknande gods 15–20 gånger.

– Han varken lastar eller lossar. Han skulle bara hämta en trailer och köra den från Göteborgs hamn till Lund. Som han gjort väldigt många gånger. Godset kom fram till destinationen utan anmärkning. Ingenting onormalt hade hänt.

Helgen efter olyckan, före akutbesöket, bodde Vasile i hytten på lastbilen vid garaget i Lomma. Enligt företaget agerade han precis som han brukar, som att han inte alls skadat sig allvarligt.

– Om man är sjuk kan man gå till vårdcentralen eller akuten. Men han var i Lomma hos oss med alla andra chaufförer. Alexandrin (vd) erbjöd sig att köra honom till sjukhus men han sa nej. Ingen hos oss hade hört eller sett att han var dålig på något sätt. Han hade skrattat, druckit och lagat mat med alla andra, säger Carmen Popescu.

JOHN ANTONSSON

Fotnot: Det är märkligt nog det rumänska arbetsmiljöverket som har fattat ett antal beslut i Vasiles ärende, där man i olika tvistefrågor gått med på olika parters linje. Det rumänska transportfacket SLT har valt att engagera sig i hans sak och jobbar på att få svenska myndigheter att utreda händelserna.

”Till slut tar jag i med hela kroppen och trycker så hårt jag kan och får balken på plats. Jag får en häftig smärta i ryggen och faller ihop.”

Transport vill ha ny myndighet

Trots beslut om lika löner och nya lagpaket som tröskats genom EU jobbar tusentals chaufförer i Sverige med låg lön under usla förhållanden. De flesta omfattas inte av utstationeringsdirektivet och det är oklart vem som ska se till att reglerna i mobilitetspaketet följs.

Text **John Antonsson**

Mer än två år har gått sedan Europaparlamentet klubbade igenom en lag som skulle ge utländsk arbetskraft rätt till lika lön. Utstationeringsdirektivet. Det gäller närapå alla, utom en majoritet av de lastbilschaufförer som jobbar tillfälligt i Sverige. Deras öde avgjordes i långköraren mobilitetspaketet så sent som i år.

UTSTATIONERINGSDIREKTIVET innebär att facken får ta strid för att svenska avtalslöner ska gälla för dem som tillfälligt jobbar i Sverige.Mobilitetspaketets löneregler för dem som kör internationell trafik gäller från 2022.

– Men kör du som utländsk utstationerad chaufför nationellt, till exempel på ett bygge, Då gäller svenska minimilönen redan nu. Vi har inte haft något fall kring det. Men det borde vara så att botten i våra kollektivavtal blir svensk minimilön, säger Transports samhällspolitiska chef Magnus Falk.



FOTO: JAN LINDKVIST

Transports Magnus Falk.

I DAGSLÄGET FINNS flera kryphål som gör att åkerier som verkar regelbundet i Sverige kan komma undan både svenska skatter och löner. Hur regering och stat ska göra för att se till att de kommande hårda reglerna följs är fortfarande oklart.

– Ju tidigare vi kan ha de nya kontrollfunktionerna på plats desto bättre. Det handlar inte bara om utstationering. Utan också om regler kring cabotage, kör- och vilotider, var förarna ska sova under helgen och när chaufförer ska åka tillbaka till hemlandet.

EN STATLIG UTREDNING jobbar med att ta fram regler för kontroller. En del av utredningen skulle ha varit klar i slutet av november. Men den har blivit uppskjuten till den 1 mars 2021, då alla förslag ska presenteras. Transport och Magnus Falk hoppas på en ny myndighet.

– Jag kan förstå att det ibland finns motstånd till att skapa en ny myndighet. Men i det här fallet är det helt nödvändigt. Alla former av satsningar på kontroll av vägtransporterna skulle drunkna bland allt annat hos en annan myndighet.

– En ny vägkontrollmyndighet skulle också kunna jobba med att få bättre ordning på andra delar av vägtransporterna. Som taxi och buss. Jag har en känsla av att det är det här Eneroth vill, men vi får se vad som händer när utredningen kommer.

Kamrater som trivs på Trollskogens förskola. Storasyster Ahlaam och mamma Djir Jamiilo (i bakrunden) är med vid hämtning. Lillebror Ibrahim leker med kompisen Anas. Föräldrarna är mycket nöjda med förskolans verksamhet, men vill att de äldre barnen går i skolan i andra områden.

Granne med Paradiset

Tjärna Ängar väcker känslor. Bostadsområdet är landets nordligaste på Polisens lista över utsatta områden. Transportarbetaren åkte till Borlänge för att få en bild av verkligheten. Det blev många olika bilder. ”Se det från två håll” uppmanar en trygghetsvärd. Vi gör ett försök.

Text LILLY HALLBERG / JUSTINA ÖSTER

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Viktor Oharanja utanför gallerian Kupolen i Borlänge. Han vill inte träffas i sitt gamla utdelningsdistrikt Tjärna Ängar, och känner sig fortfarande otrygg efter överfallet i området.

Rånade tidningsbudet: ”Jag känner fortfarande rädsla”

När Viktor Oharanja var ute på sin utdelningsrunda omringades han av ungdomar. Han blev hotad och rånad på sin tidningsbil. Det skapade diskussion om Tjärna Ängar i hela landet.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Jag tänker mig noga för var jag går, ser mig för. Det skulle inte kännas tryggt att ses där i centrum, säger Viktor Oharanja.

Natten till den 2 oktober överföllsn han på Tjärna Ängar när han var i tjänst. Det var vid 4-tiden och fortfarande mörkt ute. Viktor blev attackerad av tre ungdomar. De uppträdde hotfullt. När Viktor tog upp sin mobil skrek en av killarna att han skulle skjuta.

– Jag såg inte något vapen, men han kom mot mig och gjorde gesten med handen in under jackan, du vet. Och är man där tror man att det är sant, säger Viktor Oharanja.

När Transportarbetaren möter honom har det gått en dryg månad. Det är Viktor som valt platsen, han vill undvika området där överfallet skedde. Ensamarbetet om natten känns också mer utsatt efter det som hänt.

Viktor är tillbaka i tjänst men har bytt utdelningsdistrikt. Efter ett arbetspass går han oftast direkt hem, eller till någon vän. Att komma bort från stan och hälsa på i Arvika eller Falun har varit skönt.

Han hoppas kunna gå en utbildning i Falun för att bli bussförare. Efter rånet kontaktade Viktor Arbetsförmedlingen för att höra om möjligheterna. Viktor påbörjade en sådan utbildning i södra Sverige, där han tidigare bodde. Till Borlänge flyttade han för det är här han har sina närmaste släktingar i landet. Viktor bor nu hos sin morbror med familj.

Vi samtalar på engelska. Viktor Oharanja, som ursprungligen kommer från Nigeria, är närmast tvåspråkig då han lärt engelska sedan förskoleålder i sitt gamla hemland.

– Det som hände mig i Tjärna var en slump. Jag var på fel plats vid fel tidpunkt. Men jag känner fortfarande rädsla, säger han.

Viktor Oharanja tycker att han fått bra stöd från omgivningen och samhället i stort. Både från arbetsgivaren, Tidningstjänst AB (Tab), och facket, Transports avdelning i Dalarna.

– Polisen har också varit väldigt hjälpsam.

Knappt tre veckor efter att Viktor Oharanja attackerades besökte statsminister Stefan Löfven (S) Borlänge och Tjärna Ängar. Det tack vare S-distriktets försorg. Det betydde mycket för Viktor Oharanja att ”the Prime minister” kom. Samtidigt också att Viktor dels fick ställa in det planerade mötet om sin egen utbildning, dels att de som överföll honom fick kännedom om hans identitet. Lokalmedia uppmärksammade mötet på Tjärna Ängar och publicerade bilder.

– Men mötet med Stefan Löfven gjorde mig säkrare, fick mig att tänka att här betyder allas liv något. Everyone´s life matters.

Paradisvägen bär hit. ”Tryggt”, säger en taxichaufför som bor där. ”Jag är rädd att åka dit” kontrar en åkerichaufför som levererar varor.

Miljonprogramsområdet Tjärna Ängar i Borlänge är omskrivet, oftast i negativa ordalag.

Klockan slår nio i ”möjligheternas centrum”, som det står på en högt svävande neonskylt och en vakt från Securitas gör sig beredd att stänga butiken. Hans ansikte är neutralt, inbjuder inte till småprat och 82-åriga Connie Södergren har för länge sedan rullat hem rullatorn, packad med matkassar.

Rapporteringen från området i riksmedia handlar nästan bara om kriminalitet. Skottlossning, överfall, rån. Under hösten har såväl vaktbolag som taxi och Hemglass stoppat arbete i området. Det har bedömts som för farligt för medarbetarna.

”Ingenting har hänt”

I maj i år brann Tjärnaängskolan. Stora delar av byggnaden totalförstördes. På en stor, inhägnad byggarbetsplats uppförs en ny skola.

– Nu har vi kommit halvvägs, vi började efter semestern, säger en av byggarbetarna på plats.

Han heter Jonny Bengt och pendlar från Rättvik.

– När vi började jobbet här sa alla att det skulle hända så mycket, att vi måste låsa och kolla allt hela tiden. Men det har inte varit några problem. Det har inte hänt något alls, säger han.

Jonny Bengt är mer intresserad av att tala om samhällsutvecklingen i stort, och om oron för försämringar i lagen om anställningstrygghet. Inte om det utpekade området på arbetsorten.

Fakta om området

➜ Stadsdelen Tjärna Ängar i Borlänge ligger cirka tre kilometer väst om stadens centrum.

➜ Området är uppfört under 1960- och 1970-talen, som en del av miljonprogrammet. Bebyggelsen består till största delen av längor med trevåningshus.

➜ I Tjärna centrum finns flera butiker, bland annat en större Hemköpsbutik, frisör, klädbutiker och lokaler för kommunens verksamheter.

➜ Officiellt bor omkring 3500 personer i området (2018). Analyser av sopmängd och vattenförbrukning tyder på att det verkliga antalet är minst det dubbla.

➜ Nio av tio invånare är födda i ett annat land. På senare år har många somalier flyttat in och området har fått öknamnet ”Lilla Mogadishu” efter Somalias huvudstad.

➜ Klassat som riskområde* av polisen i listan över utsatta områden i landet, totalt ett 60-tal.

*Ett riskområde är ett område som uppfyller kriterierna för ett utsatt område, men inte bedöms vara så farligt som de särskilt utsatta områdena. Läget är dock så allvarligt att det finns stor risk att ett riskområde hamnar där om inte rätt åtgärder sätts in.

Tjärna Ängar är det nordligaste belägna området i polisens lista över utsatta områden. Listan är sammanställd av Polisens nationella operativa avdelning (Noa).



FOTO: LILLY HALLBERG

Förskolläraren Johanna Telhammar tycker att hon själv växer som människa genom arbetet, tack vare mötet med barn och föräldrar från många länder.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Allt lugnt på bygget. Jonny Bengt på arbetsplatsen där en ny skola uppförs.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Barnrikehus på nytt? På Tjärna Ängars gångar och gräsplättar leker många mindre barn igen.

Bästa förskolan

Johanna Telhammar har jobbat på andra daghem, men trivs speciellt bra på Trollskogens förskola där hon arbetar nu. Miljön är intressant, det är kul med olika kulturer och språk, beskriver hon.

– Minst fyra. Främst somaliska förstås, kurmanji som talas av kurder och … jag kommer inte ihåg alla. Vi tränar språk dagligen, jobbar med ordförståelse, och ser hur barnen utvecklas.

Johanna Telhammar uppskattar kontakten med föräldrarna.

Kan det bli språkförbistring? Jo, men det löser sig, oftast genom kroppsspråk eller på andra sätt. Någon gång med tolk.

Kulturkrockar då?

– Jo, det händer, men man ser hela tiden barnens och föräldrarnas utveckling och växer själv som människa. Jargongen är annorlunda än på andra förskolor. Jag känner mig mer uppskattad. Men trångsynt kan man inte vara om man jobbar här!

Flera föräldrar hämtar sina barn. Alla är mammor. Två talar om hur bra förskolan är. Däremot har de sämre erfarenheter av skolan för de äldre barnen.



Osman Juwara, till vänster, har lämnat det kriminella livet i Stockholm bakom sig. Han ser Tjärna Ängar som sant familjevänligt och trivs. Här med kompisen Abdul Ali.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Musu, 4 år, har följt med pappa ”King Moo” Cinqi till serveringen på tredje våningen. (Där hänger också kompisen Osman, i bakgrunden.)

– Det är ofta stökigt, det finns en del bråkiga elever. Lärarna klarar inte av det. Men min dotter har en bra lärare, säger Djir Jamiilo.

Hon trivs bra på Tjärna Ängar. Även om hon sett en del bråk, framför allt mellan ungdomar.

– Det är inte okej. Fast vi vill inte flytta. Tidigare bodde vi i Stockholm och det är bättre här, mindre stress. Jag studerar på sfi nu, och matte.

Djir Jamiilos väninna Rahma dyker upp. Hon är glad eftersom hon just klarat proven och fått körkort.

– Jag har kämpat i trafikskolan. Min man är taxichaufför, och han har också hjälpt mig, säger Rahma.

Hon tycker att Borlänge är en bra stad.

– Men området… Det är inga bra skolor här, vår äldre son har vi tagit till en skola i ett annat område. Fast förskolan här är jättebra!

Fika med Youtuber

Människor vi möter är öppna och nyfikna, hejar i trappan när vi upptäcker en skylt till Hyresgästföreningen och knallar in. De har flyttat till ny lokal, upplyser en kvinna med täckt hår.

Vi tar några trappor till och ropar: hallå! En äldre man visar oss in i en liten servering med några bord utefter väggen. En kvinna slevar upp mat vid en enkel disk och fyller på kaffe. Fler unga män slår sig ner.

Är det ett kommunalt initiativ? Vi får inga svar, däremot idel positiva beskrivningar av att leva i Tjärna Ängar. Där jobbar ”alla” som taxichaufförer, enligt en kille. Många i alla fall, ett antal av Transports medlemmar arbetar på Borlänge taxi. Fast Osman har lämnat branschen och trivs bättre med arbetet på Icas lager. Musa klänger blygt i pappa Cinqis knä. Vi skojar om hans ålder. Är han verkligen bara fyra år? Han ser så stor ut. Hans pappa skrattar och berättar att han är musiker, med artistnamnet King Moo. Vännerna bläddrar snabbt fram honom på Youtube, visar.

På vägen ut passerar vi en bunt flerfärgade stammar, nerstuckna i en kruka. Påminner om påskris. Svenska flaggan står lutad mot väggen intill med påskriften *Sverige*.

Lämnade livet som yrkeskriminell

På en gångväg utanför äldreboendet kommer Osman Juwara. Det är han som förklarar att byggnaden är ett äldreboende. Han pekar också ut var studentboendet ligger. Det hamnade i fokus sedan några av studenterna gått ut i medier med att de ville bort från området. Det sågs som farligt, särskilt efter att en kvinna från studentboendet blivit antastad.

– Det är inte bra, verkligen inte. Men jag har bott i Husby och det var mycket värre problem, säger Osman.

Till Tjärna Ängar kom han för ett år sedan, tillsammans med sin fru och sin lilla dotter.

– Jag bestämde mig för att lämna Stockholm för min dotters skull. Hon är två år nu. Att flytta hit var en chans för mig att komma bort från mitt gamla liv, säger Osman Juwara.

– Jag var yrkeskriminell tidigare, har suttit på anstalt. Det var min dotter som fick mig att vakna upp och göra något bättre.

Osman Juwara jobbar med fastighetsskötsel i Falun och bilpendlar, tillsammans med några kamrater från Tjärna Ängar.

– Jag mår bra här i Borlänge och i området.

”Spela för kulorna”, uppmanar en skylt utanför kiosken i Tjärna centrum. En lång kö med väl tilltagna coronaavstånd ringlar utanför Postnords paketutlämning.

Barnen bromsar sina föräldrar vid tuggummiautomaten men i kläd- och diversebutikerna, Rodas presenter och Marva fashion, är kunderna få. Desto fler väntar på klippning hos herrfrisören. Lille Ayub bollar med sin röda ballong, visar att den bär hans namn. Lillebror tultar avundsjukt efter. Hans pappa säger:

– Det är okej att du fotar dem.

Flyttade hit -63

Connie Södergren kommer från Tjärna centrum med rullatorn fullastad av matkassar. Hon 82 år, har rötterna i Danmark och flyttade till bostadsområdet 1963. För att hennes pappa bodde där. I alla år har hon bott på Plogstigen, som går mot centrum. Men för en månad sedan gick flyttlasset till en väg lite längre bort, i områdets ytterkant.

Connie Södergren kom från huvudstaden Köpenhamn och trivdes inte alls i början.

– Jag var rädd, men det har bara blivit bättre och bättre. Nu trivs jag jättebra, har trevliga grannar, kan inte ha det bättre. Jag har fyra barn, sju barnbarn och tre barnbarnsbarn.

Alla barnen har varit Borlänge trogna. Hennes man är musiker. De har det bra, hemtjänsten hjälper till.

– Vi flyttade för att en kille tog sig in och tog min mans plånbok. Polisen kom direkt när jag ringde och sedan blev jag kallad till polisstationen. Bra, men sedan, de gör ju ingenting. Så min man och jag sa till varann, vi kan inte bo kvar, nu flyttar vi.

De bor på andra våningen i nya lägenheten. Låser om sig men är inte rädda, säger Connie Södergren.

– Nej, nej, inte på dagen. Men jag går inte ut på kvällen. Jag får inte säger min man och barnen.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Connie Södergren flyttade till området för snart 60 år sedan. Rädd på dagen är hon aldrig, men om kvällarna går hon inte ut.

Killkväll på Träffpunkten

Organisationen Rädda Barnen håller till på Träffpunkten, en lokal nära centrum. När Transportarbetaren går förbi är flera ungdomar på väg in. Här anordnas en särskild killkväll, en sluten sammankomst för en grupp unga upp till 18 år.

Kvällens tema är ”brott och straff” och en jurist ska komma och prata, förklarar Abbas Ahmed. Han jobbar med verksamheten, men är först tveksam till att prata med journalister.

– Vi är trötta på medias bild, vi vill inte visas upp i sammanhanget, säger Abbas.

– Att Stefan Löfven kom till Tjärna Ängar i oktober och träffade ett tidningsbud som blivit rånat gav bara dålig publicitet, han borde komma tillbaka när det är lugnt i stället. Då skulle han få en helt annan bild.

Att Rädda Barnen har särskilda kvällar för killar respektive tjejer är på begäran av ungdomarna själva, förklarar Abbas.



Salad Jamal är på väg till jobbet, från hemmet på Tjärna Ängar. Han tycker att det var fel att stoppa taxitrafiken hit kvällar och nätter.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: LILLY HALLBERG

"Det har varit gräsligt mycket stölder och incidenter", säger Arne Hedberg. Men själv känner han sig trygg i området.

– Särskilt när det handlar om sex och samlevnad är det lättare för många att öppna sig och prata när grupperna inte är blandade.

"Lugnt att hämta paket"

Vi tar bilen från Tjärna Ängar till Paradiset, ett lugnt villaområde. Där bor två av Transports medlemmar i varsitt rött trähus. En av dem är i 50-årsåldern och jobbar på Securitas, men har inget att säga om "ängarna" intill. "Ingen aning ... bor inte där ... jobbar inte där – handlar inte där", svarar han i ett mess.

Vi fortsätter till åkerichauffören Sören Carlsson men han "ligger ute" på vägen om nätterna och är på väg söderut.

– Vi bor i ett lugnt område. Jag åker bara till Tjärna Ängar om jag ska hämta ut något paket. Jag upplever det som oroligt. Det känns inte riktigt tryggt att vara där. Egentligen är det väl ingen fara, jag är inte rädd eller så. Det är väl bara vissa personer som ställer till det, funderar han.

Inte själv drabbad av stöket

Arne Hedberg hejdar rullatorn i Tjärna ängar. Förr var han skadereglerare på försäkringsbolag. Nu är han pensionär och på väg hem från volontärjobbet på Emmaus. Efter utlandsåren i Thailand kvitterade han ut sina vänteår i bostadskön.

– Jag är 76 år och fick en lägenhet i seniorboendet där borta. Där är lugnt och skönt, jag stortrivs. Hiss överallt. Det finns inte i de gamla husen.

Arne Hedberg nickar mot de grå miljonprogramslängorna. De nyare seniorbostäderna och äldreboendet, på andra sidan gångvägen, bryter av i mild pastellton. Trädgården utanför boendet sticker också ut, som en liten oas, inhägnad med staket och låst med hänglås.

Gated community?

– Det har varit gräsligt mycket stölder och incidenter och borta vid affärn är de väl inte glada heller över ungdomsgängen.

Själv har Arne Hedberg inte råkat ut för något, men säger att några andra seniorer drabbats. Han är snabb att öppna ytterdörren när han ska in, så att ingen smiter in bakom.

Vad tycker du om att bo i ett område med olika kulturer?

– Eftersom det är så jävla mycket skit som vissa dragit med sig hit så... Man får inte vara rasist i Sverige, men man kan väl tänka och fundera. Jag är inte rädd, men går helst inte ut på kvällen.

I seniorbostäderna bor mest skandinaver, berättar Arne Hedberg. Svenskar, danskar och finnar. Han tillägger:

– Men finns det någon "gammal mormor" från ett annat land så kan de bo 14 i lägenheten.

Seniorerna har återkommande träffar, dricker kaffe och "pratar skit", men det kommer aldrig någon icke-skandinav. Kanske skulle de utlysa träffarna på fler språk?

"Jag har hamnat på rätt ställe"

Färdtjänstföraren Salad Jamal känner sig hemma på Tjärna Ängar. Han uppskattar närheten till grönska och tycker att området är familjevänligt, en bra plats för sönerna att växa upp på.

– Det är en helt annan verklighet än den som tidningarna beskriver. Jag har pratat med andra som bor här, vi känner inte igen oss i det som skrivs, säger Salad.

– Det är absolut inte mer problem här är någon annanstans. Det är ett helt vanligt område, det bor många svenskar här som också trivs.



Två hotfulla incidenter när han skulle leverera gods, har gjort Anders Nygren Forssling försiktig. "Jag får inte råka illa ut. Två av mina barn har bara mig", säger han. Fackkompisen Janne Kirkhaug har aldrig upplevt något bråk i Tjärna Ängar.

"Jag var skiträdd!"

Åkeriförarna Janne "Kirre" Kirkhaug och Anders Nygren Forssling är kompisar genom facket. Kirre har kört mat till Tjärna centrum utan incidenter. Anders har råkat illa ut två gånger, men inte där.

Text och foto **Justina Öster**

Chaufförerna kommer till centrala Borlänge i fläckade arbetskläder. "Gurkmasen" Kirre (från Västerås) har levererat grönsaker till Tjärna centrum tidiga morgnar.

– Men då är orosmomenten inte vakna. Vi är solo, men de som kör livsmedel för lastbilscentralen Maserfrakt till mataffären är alltid två. En som står och bevakar och en som kör in varorna.

Privat handlar Kirre bara i centrumet ibland, och hämtar paket.

– Jag har aldrig märkt av något bråk. Ungdomarna kan väl vara lite kaxiga men de har aldrig gjort mig något, säger han.

Två händelser har avskräckt Anders – inte från Tjärna Ängar utan bostadsområdet Jakobsgårdarna. Det ligger några kilometer från "ängarna", kallas Jax – och har också en hög andel nysvenskar. Så här berättar Anders:

– Jag och kollegan skulle lossa sex pall till en livsmedelsbutik vid Jaxtorget. De vägde väl en 700, 800 kilo styck. Vi behövde köra upp en bit på trottoaren för att komma intill, men en bil stod i vägen.

En polisbil dök upp och Anders bad om hjälp att be ägaren flytta bilen, bara en liten bit. Ett tiotal människor närmade sig, brydde sig inte om polisen.

– I stället plockade de upp mobilerna och kollade registreringsnumret på lastbilen. Till slut hade 50, 60 personer samlats kring oss. Stämningen var hotfull. Nu, Krille, drar vi sista pallen sen sticker vi, sa jag till kollegan.

Sagt och gjort.

– Jag var skiträdd, säger Anders och stryker av sig mössan.

Den andra incidenten inträffade vid samma torg, men en annan affär. Anders och kollegan skulle leverera åtta ton ris genom en "jättesmal öppning".

– Det kommer aldrig att gå, sa jag till tjejen som jobbade. Hon ringde ägaren.

Han kom med en man i sällskap och gjorde klart: Trångt eller ej. Riset ska längst in i butiken, beskriver Anders.

– Vi fick bära säckarna för hand, säkert ett ton ris. Det kändes väldigt olustigt, vi ville bara därifrån. Tänk om ett gäng samlats kring lastbilen när vi skulle vidare? Näe, jag vill fan inte åka till Jax mer. Hellre jobbar jag över fyra timmar.

Är dörren för liten så är dörren för liten, anmärker Kirre.

– Visst, vi hade kunnat ställa pallen där och dra, men vad hade hänt då? Vi tog inte den risken, säger Anders.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Vardagskväll i november. Lugnt och milt för årstiden. I Tjärna Ängar bor omkring 3500 personer. Officiellt. Vattenförbrukningen tyder på minst det dubbla.

Han är tillbaka i Dalarna efter en period i Stockholm. Då bodde han i stadsdelen Tensta, och arbetade som busschaufför. Han provade att köra taxi, och uppskattade direkt den ökade friheten som han upplevde. Och han uppskattar fast månadslön, till skillnad från huvudstadens procentbaserade.

Han är medlem i Transport:

– Det är viktigt att vara med i facket, det är tillsammans vi kan göra något. Och få hjälp om det skulle behövas. Men jag har många kollegor som inte är med, tyvärr.

Transportarbetaren träffar honom på parkeringsplatsen utanför bostaden, nära centrum. Salad Jamal är på väg till arbetet. Han arbetar eftermiddagar, 80 procent, och tar ut föräldraledighet. Då arbetar hans fru.

– Vi byts av. Barnen behöver oss båda, därför är jag pappaledig.

Han berättar mer om fördelarna med att bo i området. Själv har Salad nära till jobbet och goda vänner, barnen har nära till kamraterna. De äldre kan vara ute och leka på gårdarna. Familjen har fyra pojkar, 7, 5, 3 respektive 1 år gamla.

– Kolla, det är tryggt här! Jag vill aldrig flytta, jag har hamnat på rätt ställe.

I kvällens mörker

På parkeringen utanför centrum står en klunga med män runt en vit skåpbil. Och vita skåpbilar är ju skumma, det vet man. I alla fall går det väldigt många rykten om vita skåpbilar i hela västvärlden. Vad det handlar om den här kvällen i Borlänge är oklart. Ska bilen säljas? Är det en köpare som gjort ett Blocketfynd? Männen är vänliga men vill inte vara med i tidningen.

I ljuset utanför ingången till centrum står ett gäng unga män. Eller pojkar, kanske. Det verkar vänta på att något ska hända. För en äldre, utomstående, ser det inte särskilt spännande ut. Inne i centrum har bara Hemköp öppet.

Men deras reaktion kommer snabbt när de ser våra kameror. De har uppenbart fått nog av journalister som kommer för att dokumentera deras stadsdel. Eller, än värre, deras liv.

Tre killar lämnar ljuset vid entrén och går mot den lilla gräsplätten intill. ”Hallå! Vilka är ni? Varför fotograferar ni? Får jag se bilderna? Du ska ta bort dem! Ni kommer bara för att skriva skit”

Vi försöker förklara: Vi är här från en tidning för Transportmedlemmar, för att en av våra medlemmar – ett tidningsbud – blivit överfallen. Och för uppmärksamheten Tjärna Ängar fått i riksmedia. Både bra och dåligt om området ska fram.

En kille svarar att det har de hört förut. När journalister från Stockholm kommit hit, till det ”utsatta värstingområdet där alla är kriminella”.

– Ni låtsas vara snälla och lyssna, men så skriver ni ändå något annat än man sagt. Om det dåliga, säger han.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



”Facket måste tänka på sina medlemmars bästa”, säger Martin Tomtlund, skyddsombud på Securitas i Dalarna.

Nytt försök att förklara och berätta om fackförbundstidningens uppdrag. Ni känner väl till facket?

– Självklart. Jag studerar och jobbar på kommunen. Men när jag går med i facket blir det i Kommunal, säger en annan av killarna.

Stämningen blir lugnare. Killarna drar vidare. Först nu ser vi vad det står på de kvarvarande männens västar, Trygghetsvärd.

– Vi är peace makers, säger en av dem och skrattar. Alla som bor här känner oss.

Trygghetsvandrarna vill inte ha sina namn i tryck. Det skulle riskera förtroendet de byggt upp.

– Vi ingår i fältgruppen, samma som fältassistenterna. Jobbar förebyggande, på vardagarna. Ibland hela nätterna, är flexibla.

”Fältarna” arbetar i skolan, säger den äldre av männen, som agerat fredsmäklare i sju år. Under den tiden har han aldrig upplevt att någon kastat sten eller hotat någon. De senaste två veckorna har varit väldigt lugna. Han är kritisk till att taxi inte får köra in i området efter klockan 20.

– Det gör att de äldre inte kan få hjälp och färdtjänst. Alla har ju inte bil.

Bägge värdarna upprörs också över alla skriverier om Tjärna Ängar.

– Folk verkar ha mycket lätt att se det dåliga. Vi ser så mycket mer av det fina, som att alla känner varandra. Här finns gemenskap, rätt igenom! Människorna är väldigt sociala, hjälper och tar hand om varandra.

Trygghetsvärdarna tar upp det vi hört flera gånger tidigare: Inträffar den minsta incident här hamnar det i garanterat tidningen, med Tjärna Ängar angivet.

Sker något på andra håll står det bara ”i Borlänge”.

Det blir en stämpel. Ofta drabbas barnen i skolan också.

– Vi ger dem en motbild: Du har ett värde. Du kan! När de unga säger att arbetsgivare väljer bort dem bara för att de bor i Tjärna Ängar försöker vi vända deras tankebanor in på nya spår. De får inte tappa hoppet.

Vad säger du till den äldre man och kvinna vi träffat som inte vågar gå ut på kvällarna?

– Tro inte på allt du läser.

Killarna då. De som blev arga på oss?

– De skulle aldrig ge sig på en kvinna. Och har respekt för äldre. Lyssna nu, vi säger inte att det här är paradiset men ni måste se Tjärna Ängar från två sidor.

Skyddsombudet som agerade

Martin Tomtlund är gruppledare på Securitas. Och skyddsombud. Han reagerade kraftigt när Borlänge kommun gick ut med att man skulle ”sätta in ordningsvakter” för att rondera i Tjärna Ängar – utan att prata med Transport. Det var efter överfallet mot tidningsbudet i oktober.

Martin hade redan talat med ombudsman Kent Christensen om det olämpliga i att väktare skulle agera störningsjour. Kort därefter skedde både skottlossning och händelsen med Hemglassbilen som omringades.

– Jag är ett vanligt skyddsombud som reagerade, och jag är nöjd med avdelningens gensvar. Facket måste tänka på sina medlemmars bästa. Det är inte fråga om att något mer kan hända, frågan är om och hur allvarligt, säger Martin Tomtlund.

Han har själv erfarenhet av tuff arbetsmiljö i bevakningsbranschen. Under många år arbetade Martin i gallerian Nordstan i Göteborg. Men sedan snart tio år bor han ”i en röd liten stuga i Dalarna”. Men i jobbet möter han fortfarande utsatthet, av flera slag. Martin Tomtlund kan bara beklaga att alla laglydiga, skötsamma medborgare drabbas när verksamheter stoppas i utsatta områden.

– Det är inte privata aktörers roll att ställa till rätta problemen. Jag hoppas på mer poliser i utsatta områden. Men problemet är egentligen så mycket större, säger Martin Tomtlund.

– Ytterst är det politikernas ansvar att bryta nyrekryteringen av kriminella.

Martin Tomtlund är lite besviken på politikerna. Hans uppfattning är dock klar:

– Det är varje enskild människas rätt att kunna röra sig fritt. Oavsett etnisk bakgrund, sexuell läggning eller religion.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Kommunens ungdomscoach Anna Fredriksson coronahälsar på gamla bekanta, Jacob Sansiro Lacag och Abdoul Hassan. Kommunala verksamheten ”2.O” bygger på att ungdomar själva får lämna förslag på vad de vill göra och sedan hjälp att genomföra det, till exempel en sportturnering.

”Tjärna Ängar har blivit ett begrepp”

Socialdemokraten Jan Bohman är Borlänges starke man. Han är kommunstyrelsens ordförande. Och har själv bott tre år på Tjärna Ängar.

Text **Lilly Hallberg** *Foto* **Borlänge kommun**

– Jag upplevde det som trevligt, grönt och fint på många sätt fint, säger han.

– Men helt klart är det ju inte fina gatan. Det är överbefolkat, det förekommer handel med svartkontrakt. Det finns en hel del kriminalitet, framför allt unga som håller på med skit. Olika gäng, narkotika.

Jan Bohman är medveten om att ”det finns utmaningar”. Bland annat handlar det om arbete. En stor grupp på Tjärna Ängar är somalier, som kom under flyktingvågen 2015, och ännu inte är etablerade på arbetsmarknaden.

– Men bilden av ett område i fritt fall stämmer inte. Vår nya områdespolischef presenterade nyligen Brottsförebyggande rådets rapport, som skrevs för 20 år sedan. Statistik visar att det blivit bättre sedan dess.

Redan vid millenieskiftet var alltså Tjärna Ängar definierat som ett problemområde.

– Men frankt uttryckt, det har blivit ett begrepp. Att tala om problem med Tjärna Ängar är för vissa ett sätt att prata om invandrare. Det betyder ”släng ut invandrarna”.

SAMMA DAG SOM Transportarbetaren är på plats i centrum är också Sverigedemokraternas rikdagsledamot Adam Marttinen på rundvandring, i en annan del av Tjärna Ängar. Där sa han bland annat att ”får man bort den hårda kärnan av kriminella blir det lugnare”, rapporterar Dalarnas Tidningar. Han talar annars ofta om vikten av fler poliser ute på gatorna.

Men redan när statsminister Stefan Löfven var på rundvandring, ett par veckor tidigare, hade det kommit fler områdespoliser till Tjärna Ängar. De två områdespoliserna hade då fått fyra nya kollegor. Ytterligare tre är på gång, berättar Löfvens partikamrat Bohman i Borlänge.

– Vi sossar vill också ha ordning och reda. Varje brott ska lagföras. Det har varit en del händelser på Tjärna Ängar som inte kan accepteras, säger Jan Bohman.

Men samtidigt:

– Det är många som trivs. Den första som statsministern möter när han kliver ur bilen är en äldre man, som kommer fram och säger ”Hej Stefan! Jag vill att du ska veta att jag har bott här länge och det är ett bra område”.



”Bilden av ett område i fritt fall stämmer inte”, säger Borlänges starke man, Jan Bohman (S).



”Vårt uppdrag som fackförbund är att se till att arbetsgivarna säkrar arbetsmiljön för de anställda”, säger ombudsman Kent Christensen och regionala skyddsombudet Joakim Hejenstedt på Transports Dala-avdelning.

”Våra medlemmar ska inte utsättas för risker”

Knivbråk och stök. Tidningsbudet som omringades och rånades på sin bil blev droppen för Kent Christensen och Joakim Hejenstedt på Transports avdelning 88 i Borlänge. De började kontakta företagen med verksamhet i Tjärna ängar.

Text och foto **Justina Öster**

Fungerar rutinerna kring de anställdas hälsa och säkerhet? Gör företagen de riskanalyser de är skyldiga till, enligt arbetsmiljölagen? Det ville ombudsman Kent Christensen och regionala skyddsombudet Joakim Hejenstedt veta. Beskeden var lugnade. Men Christensen och Hejenstedt ilsknade till när Borlänges kommunalråd Jan Bohman (S) gick ut i pressen och utlovade fler ordningsvakter och väktare i området.

– Politikerna kan inte ge såna löften utan att kontakta fack och bolag. Inte utgå ifrån att säkerhetsanställda med betydligt mindre befogenheter ska täcka upp i oroliga områden, där det grundläggande polisiära skyddet saknas. Det är polisens uppgift!

– I och med att det finns vapen och droger är arbetsmiljön inte säker. Säg att du som ordningsvakt griper någon. Hur länge får du då vänta innan polisen kommer, undrar Joakim Hejenstedt.

Kent Christensen är engagerad i lokal facklig-politisk samverkan. Först fick han inget gehör, men till slut ett samtal med kommunalrådet.

– Efter det har det inte hörts ett ord mer om fler vakter och väktare i Tjärna Ängar, säger han.

Christensen och Hejenstedt ger arbetsgivarna gott betyg, säger att företagen tar situationen på allvar och gör en uppräkning. Securitas har stoppat allt arbete som rondering, trygghetsjour och låsöppning. Bara låsning på en plats återstår. Taxi Borlänge införde stopp för att köra in i Tjärna Ängar mellan klockan 20 och 06.

Ett åkeri, vars chaufför blev hotad, har också slutat leverera dit. Men sophämtningen fortsätter. Den sker på dagen och inga incidenter har skett.

Aimo park hade dubbelbemanning. Men bolaget slutade köra i området redan tidigare, efter att en p-vakt fått ”en stor sten i vindrutan”, förklarar Kent Christensen. Han berättar om samtal till företaget om felparkerade bilar.

– När p-vakterna sedan åker dit hittar de inga, men blir attackerade av personerna som ringt.

Både Kent Christensen och Joakim Hejenstedt bor nära Tjärna Ängar.

– I perioder har det varit inbrott i äldreboendet, men kommunen har haft flera bra projekt här och invånarna nattvandrar. Goda krafter finns.

Kan Transports agerande leda till att skrämma upp människor mer?

– Det hoppas jag verkligen inte. De flesta som bor i Tjärna Ängar är trevliga och lugna. Det är jättetrist att de drabbas och inte får olika tjänster utförda. Men. Våra medlemmar och anställda får inte bli utsatta för risker på jobbet, säger Kent Christensen.

Dom sticker upp!

Linköpings domkyrka. Allhelgona 2020.

Genom seklen har de stora katedralerna hälsat resande på landsvägar och till sjöss. Högt över andra byggnader och synliga på mils avstånd – välbekanta och kanske lugnande för den som färdats genom mörka skogar eller stormiga hav. Eller bästa landmärket att tävla om att se först från bilen.

Text **LILLY HALLBERG**

SVENSKA KYRKAN RÄKNAR femton domkyrkor. En domkyrka (av latinets Domus Dei, ”Guds hus”) eller katedral (av grekiskans catethedra,”lärostol”) är den kyrka där stiftets biskop håller hus. Residerar.

Det är lätt att tänka på domkyrkorna som oföränderliga där de strävar med sina torn mot himlen. Men det är nästan tvärtom. Liksom i många andra länder har katedralerna snarare årsringar, som visar hur konst och arkitektur förändrats. Både Uppsala och Linköpings dom hade länge inte alls smala, spetsformade tornspiror utan mer ett slags mössliknande prydnad. De så kallade Hårlemanska huvarna. De åkte av i samband med arkitekten Helgo Zettervalls renovering under senare delen av 1800-talet. Han har även restaurerat Lunds, Västerås och Skara domkyrkor. Mot slutet av sin levnad var Zettervall (1831–1907) Sveriges mest utskällda arkitekt. Han ansågs ha förstört framför allt Uppsaladomen, genom att renovera utifrån sin vision av hur de medeltida katedralerna skulle se ut.

Men när det var dags för ny restaurering, redan under första hälften på 1900-talet, hade opinionen vänt. Allmänheten ville ha kvar katedralen så som man vant sig vid att den såg ut, med de två höga tornspirorna. Nu var det i stället förslaget om att ersätta dem med en kampanil som upprörde.

(En kampanil är en fristående klockstapel. Världens mest kända kampanil är förmodligen lutande tornet i Pisa. Begreppet kampanilism används ofta förklenande som en metafor för inskränkthet; att inte kunna se vidare än

FOTO: LILLY HALLBERG



FOTO: LILLY HALLBERG

Uppsala domkyrka hösten 2020. En ständigt pågående renovering.

trakten där hemkyrkans klockklang hörs.)

Hösten 2020 pågår åter byggarbeten utvändigt på en av Helgo Zettervalls med tiden allt mer älskade tornspiror i Uppsala.

DOMKYRKORNA SOM TILLHÖR Svenska kyrkan har ett slags hierarki. Finast är självklart Uppsala, i ärkebiskopsstiftet. Det var inte självklart att Uppsala skulle upphöjas, men så skedde år 1164. Linköping fick plats två i rangordningen. I dag är domen i Linköping Sveriges största kyrkobyggnad, näst Uppsala. Efter att Helgo Zettervall försett katedralen med den nya tornspiran var den under några årtionden landets högsta byggnad. Tills Uppsala fick sina nya spiror, alltså.

Författaren Sven Wernström (1925–2018) skriver i boken *Trälarna*, från 1973, om hur biskopen i Linköping ville ha en lika fin domkyrka som biskoparna i Lund och Uppsala att skryta med. Men så kom digerdöden och arbetarna, som skulle uppföra bygget, föll döda ned till marken.

Ungdomsboken har en tydlig vänsterprägel och är också starkt färgad av tidsandan på 1970-talet.

I samma tid skrev Barbro Lindgren sin självbiografiska trilogi om uppväxten i Bromma i Stockholm. I den första boken, *Jättehemligt*, upplever en av berättarjagets vänner att det är pinsamt med släkten Billings stolta tradition av att inneha höga, kyrkliga poster. Klassens killar pikar henne för att ha”svenskt familjerekord i biskopar”.



FOTO: DANIEL LÖNNBÄCK

Linköpings biskop Martin Modéus.

DAGENS LINKÖPINGSBISKOP, Martin Modéus, kommer inte från någon utpräglad prästsläkt. Fast ”brorsan, Fredrik, är biskop i Växjö”. Något behov av att skryta med katedralen har inte biskop Martin.

– Det är inte en tävling på det sättet. Vi kan tala lite skämtsamt om hierarkin. Men alla vill väl ha det vackert och fint, som någon som vill ha snyggast motivlack på bilen.

Linköpings biskop sedan 2009 talar med värme om ”sin” katedral, som han känner innerligt för.

– Den är oerhört speciell, har stått här i nästan 1 000 år. Tänk alla som gått i mittgången sedan medeltiden, biskopar, präster och diakoner, säger Martin Modéus, nummer 64 i Linköpings biskopslängd.

– Jag tycker att det är en väldigt vacker kyrka, som har både en sorts renhet och värme. Det är inte plottrigt, men heller inte så stort att man tappar andan.

Martin Modéus förstår laddningen den mäktiga katedralen har som landmärke. Traditionen att bygga högt, så att kyrkan syns vida omkring, har sina skäl: Det var hela bygdens angelägenhet att det finaste man hade, ofta skapat med egna händer, bokstavligen skulle få en upphöjd plats.

– Jag tänkte på det här med landmärke, jag talade med en stridsflygare – en Viggenpilot – som berättade att de navigerade efter kyrktornen när de flög över Östergötland.

Påfallande ofta berättar människor om relationen till den egna kyrkan, som man minns från barndomen. En rörande kärlek, tycker Martin Modéus. Själv har han en speciell relation till en fyr i Sankt Anna skärgård:

– Jag har en liten segelbåt, som jag brukar segla runt i. När jag ser fyren



FOTO: KARIN HOLMGREN TYSKLING

Luleå domkyrka ritades av Adolf Emil Melander från Stockholm och invigdes 1893.

Hela listan

➔ **Göteborgs domkyrka:** Nuvarande kyrka invigd 1815, 52,85 meter hög.

➔ **Härnösands domkyrka:** Nuvarande kyrka invigd 1846, 46 meter hög.

➔ **Kalmar domkyrka:** Invigd 1682.

➔ **Karlstads domkyrka:** Nuvarande kyrka invigd 1730, 43 meter hög.

➔ **Linköping domkyrka:** Invigd på 1100-talet, 106 meter hög.

➔ **Luleå domkyrka:** Nuvarande kyrka invigd 1893, 60 meter hög.

➔ **Lunds domkyrka:** Invigd på 1100-talet, 55 meter hög.

➔ **Mariestads domkyrka:** Invigd 1625, 82,5 meter hög.

➔ **Skara domkyrka:** Nuvarande kyrka invigd 1150, 65 meter hög.

➔ **Storkyrkan Stockholm:** Invigd på 1200-talet, 66 meter hög.

➔ **Strängnäs domkyrka:** Invigd 1291, 75 meter hög.

➔ **Uppsala domkyrka:** Invigd 1435, 118,7 meter hög.

➔ **Visby domkyrka:** Invigd år 1225, 58 meter hög.

➔ **Västerås domkyrka:** Invigd på 1200-talet, 91,8 meter hög.

➔ **Växjö domkyrka:** Invigd på medeltiden, 63 meter hög.

Källa: Svenska kyrkan



GRAFIK: SVENSKA KYRKAN



FOTO: SHUTTERSTOCK

Lunds domkyrka, Nordens största kyrka i romansk stil. Det är en äldre stil, som föregick gotiken på medeltiden. En gång var Lund ärkestift för hela Norden. Katedralen började byggas på 1000-talet, under den danska tiden. Men först sedan landet förlorat Skåne och Blekinge, flera århundraden senare, blev den domkyrka i ett svenskt stift.

sticka upp är det en särskild känsla.

Så att människor använder katedralerna för att orientera sig, också i världslig bemärkelse, är inget fel enligt biskopen. Det kan i stället tillföra en dimension.

– Och någon gång kanske man vill besöka kyrkan när man har vägen förbi med husbilen. Det handlar inte om att försöka lägga på någon en trosuppfattning. Vill man bara titta in är det också bra.

Men Linköpings stift har varit tvungna att flytta fram årets planerade 900-årsfirande på grund av coronapandemin. Inom stiftet tar man det med ro.

– Det visade sig att stiftet är ännu äldre. Vi har skrattat och sagt att vi får fira att det är minst 900 år, men senare. Det är inte helt lätt att veta hur det ska räknas, heller. Det är som med domkyrkan, när exakt kan man säga att det började? Med tanke på alla till- och påbyggnader?

SKARA STIFT RÄKNAS som Sveriges äldsta stift och har rangplats tre. Strängnäs, Västerås och Växjö stift fick senare plats fyra, fem respektive sex. Under stormaktstiden bildades nya stift, både i Sverige och i erövrade områden. Göteborg blev biskopssäte på 1660-talet, efter att Halland och Bohuslän erövrats av Sverige.

Lund hade blivit biskopssäte redan på 1000-talet och upphöjdes knappt hundra år senare till ärkestift för hela Norden. Innan dess lydde alla under biskopen i Hamburg-Bremen.

Trots att Sverige har 13 stift finns det hela 15 domkyrkor. Det beror på att Kalmar stift slogs ihop med Växjö för drygt hundra år sedan, men Kalmars domkyrka har behållit sin status trots att biskopen numera sitter i Växjö. Mariestads domkyrka har kvar sitt namn, trots att den inte längre räknas som en sådan, och ingår i Karlstads stift sedan mitten på 1600-talet.

Stockholm fick en egen domkyrka först på 1940-talet, men den har alltid kallats Storkyrkan.

Domkyrkorna har också fungerat som lärdomscentrum, i Norden såväl som på kontinenten. Även om de som går i Katedralskolan, oavsett (resident)stad, knappast har mer att göra med kyrkan än andra gymnasieelever i dag.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Visby Sankta Maria domkyrka byggdes ursprungligen som gästkyrka för tyska handelsmän.

ÖVRIGA DOMKYRKOR I SVERIGE

➔ Stockholms katolska domkyrka.

➔ Sankt Jacob, syrisk-ortodox katedral.

➔ Sankt Efraim, koptisk-ortodox domkyrka.

Seminarium om klass under fyra sekler

Se ett seminarium om ojämlikhet och klasshierarki i det svenska bondesamhället 1500–1900, på arbark.se. Det är Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek som står bakom seminariet. När historiker diskuterar ger de inblickar i tidigmoderna arbetsgivarstrategier och statens inblandning i lönepolitiken. Till exempel genom en lönekonflikt år 1595.



FOTO: NIKLAS MAUPOIX

Karl-Bertil Jonssons jul blir spelfilm

Den tecknade sagan av Tage Danielsson har blivit en klassiker. Berättelsen om Karl-Bertil har visats varje julafton sedan 1975. Nu blir den spelfilm. Simon Larsson spelar lärverkspojken som i Robin Hoods anda tar från de rika och ger till de fattiga. Och Jonas Karlsson är förvånansvärt lik sin tecknade förlaga – den glöggfryntlige fadern, varuhusdirektör Tyko som tror att alla som frivilligt ger bort något är kommunister.

Sagan om Karl-Bertil Jonssons julafton gavs ut 1964. Teckningarna är gjorda av Per Åhlin, som också regisserade filmen på 1970-talet. Den aktuella filmen regisseras av Hannes Holm och ska bli klar till nästa jul, enligt planen. Handlingen utspelar sig även nu i en förfluten tid, ”då det fortfarande fanns fattiga på stadens gator” med berättaren Tage Danielssons ord. *LH*

Ljudbok talar om liv i en sekt

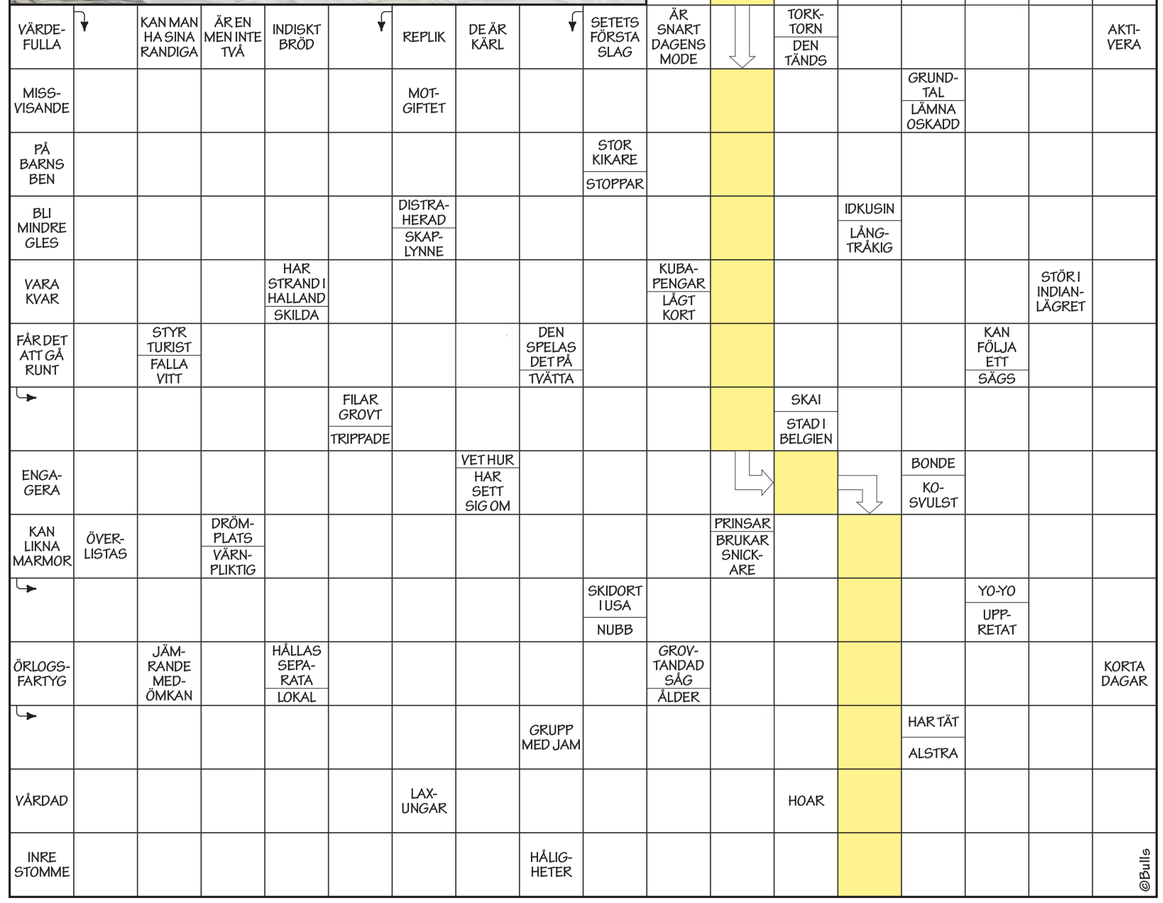


I *Knutbyflickan* berättar Linnéa Kuling om sin uppväxt i den ökända församlingen. Boken släpptes som Storytel-original i oktober och ger en inblick i livet i Knutby, sett ur barnets perspektiv.

Linnéa Kuling kom som femåring med sin familj till församlingen i Uppland. Boken kom till som ett sätt att återta makten över sin egen historia. Men den ger också en inblick i hur en sekt får makt över de enskilda människorna och får dem villiga att offra allt för gemenskapen, också de egna barnen. *LH*



FOTO: ISTOCK



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 8 december. Märk kuvertet **"Decemberkrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Schemalös vardag svår att få ihop

Min sambo är chaufför på ett åkeri med cirka 20 anställda och kör flis, plank, papper med mera. De har inget schema!

Han vet bara när han börjar (klockan 05.00 på morgonen). Men aldrig när han slutar. Vardagen blir svår att få ihop. Jag som har schema får göra allt. Ibland får han veta först dagen innan att han ska övernatta i bilen. Om han fått vänta på en lastning i tre timmar, förlänger chefen hans dag. Ofta blir det arbetsdagar på tretton timmar.

Han jobbar fyradagarsvecka, men livet skulle bli bättre med fem i stället. Han är helt slut och stupar i säng efter maten. Får det gå till så här 2020? *Orolig sambo*

Svar: Hej orolig sambo! På företag med kollektivavtal så ska den ordinarie arbetstiden vara mellan 07.00–16.30 måndag–fredag med 8 timmar per dag. Om man som anställd inte arbetar på sådant vis så ska det finnas ett schema som reglerar när/hur du ska jobba. Det finns också möjligheter till överenskommelser i avtalet om att ha schemalöst arbete. En sådan överenskommelse ska vara skriftlig mellan arbetsgivare och arbetstagare och hur det ska skötas finns reglerat i avtalet.

Om din sambo är medlem i Svenska Transportarbetareförbundet så rekommenderar jag att han tar kontakt med sin lokalavdelning. Det finns frågetecken som behöver redas ut om hur din sambos anställningsvillkor ser ut!

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Exklusivt för våra medlemmar

Jag är inte medlem i Transport, men skulle ändå vilja veta vad ni skrivit på för uppgörelse. Min arbetsgivare genomför uppsägningar nu och frångår turordningsreglerna. Arbetsgivaren säger att Transport godkänt detta. Därför undrar jag om jag någonstans som icke medlem kan se vad ni godkänt. *Tidningsbud*

Svar: Alla som arbetar i branschen kan söka inträde i Transport. Förbundets verksamhet finansieras nästan uteslutande av dess medlemmar. Medlemskapet omfattar ett antal förmåner, som information, rådgivning och att bli företrädd i förhandlingar. Eftersom det är medlemmarna som betalar för förmånerna, är det också medlemmarna som kan ta del av dem. Den som väljer att stå utanför facket har naturligtvis inte rätt till de förmåner som följer med medlemskapet. Du kan förstås vända dig till arbetsgivaren med din fråga, och se vad de är beredda att bistå med. Du har också möjlighet att själv anlita och bekosta ett juridiskt ombud som bistår dig. Bäst är att inför framtiden vara solidarisk med dina arbetskamrater och vara medlem i Transport.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Vad är lägsta timpengen i taxi?

Skulle behöva veta vad lägsta timpengen är inom taxi. Jag har kört i 15 år. Vad har jag rätt till för timpeng som minimum? Vad är det för ob och övertid som gäller? Mellan vilka tider? *Undrande chaufför*

Svar: Vilken lön du minst är berättigad till, beror på om din arbetsgivare har kollektivavtal eller inte. Samt vilken avlöningsform du som anställd kommit överens om med din arbetsgivare.

Finns kollektivavtal, och du har överenskommelse om att lön ska utgå med procent på det inkörda beloppet, är din garanterade lägsta lön 122,73 kronor per timme i Stockholm och 118,11 kronor per timme i övriga landet. Garantilönen beräknas månadsvis. Den som träffar överenskommelse med arbetsgivaren om att lön ska utgå med procent på det inkörda beloppet, skriver även bort rätten till ob- och övertidsersättning.

Finns kollektivavtal, och du avlönas med fast ersättning, ska lönen minst vara 146,06 kronor per timme. Vardagar mellan 19.00 och 06.00, tillkommer ob-ersättning med 26,45 kronor per timme. Lördagar 19.00 till måndagar 06.00 är ob-tillägget 44,22 kronor per timme. Övertidsersättning betalas för de timmar som överstiger ordinarie arbetstid för heltid, med 50 procent extra, beräknat på timlönen.

Saknas kollektivavtal ska din arbetsgivare skriftligen ha informerat dig om avlöningsvillkoren. Vanligtvis regleras dessa i det enskilda anställningsavtalet.

Tips! Kontrollera din lön via Transports app *Taxilön*.

Mats H Andersson, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

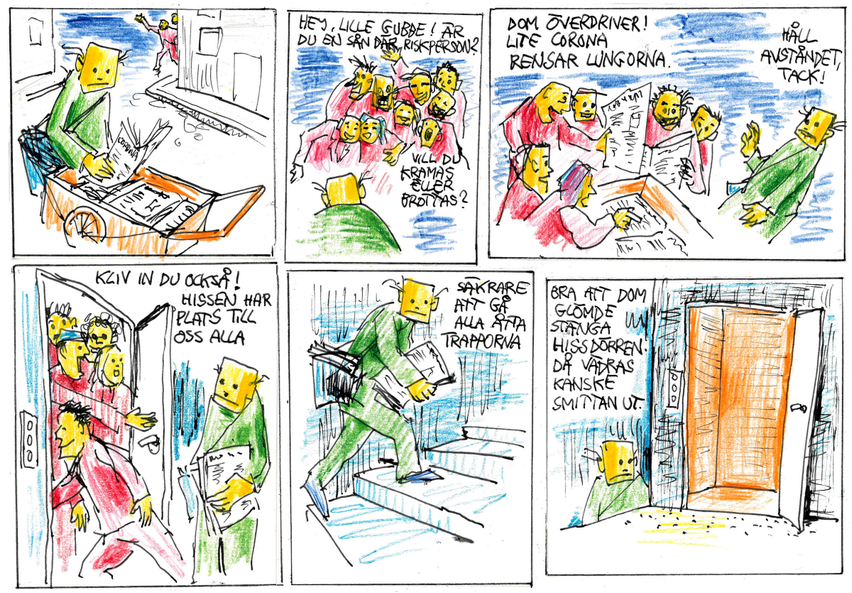
Novemberkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Åke Hagdahl, Motala
Reino Heikkinen, Huddinge
Thord Näslund, Timrå.

Vinnarna av en trisslott:
Sven-Erik Nordsten, Sundsvall
Tommy Olsson, Kalmar
Linus Larsson, Alingsås.

Nattens hjältar

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



Arbetsgivarna agerar respektlöst

Avtalsrörelsen pågår för fullt, och med stor sannolikhet har det hänt en hel del från det att denna krönika skrevs till att Transportarbetaren ligger i din brevlåda. I skrivande stund är vi mitt uppe i en brinnande och högintensiv avtalsrörelse. För tillfället för vi förhandlingar inom transportavtalet, miljöavtalet och bevakning. Utöver detta så är i princip alla övriga avtal på gång att börja förhandlas inom den närmaste framtiden.

> ”Med några få undantag är arbetsgivarnas nonchalanta och respektlösa agerande mot sin personal, som sliter och har slitit hårt under krisen, i det närmaste chockerande.

VI MÖTS AV en arbetsgivarorganisation som är oerhört samordnad runt industrins märke och som utöver det egentligen inte vill utveckla eller stärka kollektivavtalen i någon större omfattning. Intrycket man får är snarare tvärtom. Det mesta gällande löner, arbetstider och arbetsmiljö vill man flytta från fackligt inflytande till någon form av individbaserad verksamhet, där arbetsgivaren ska kunna göra upp med den anställde om det mesta, enskilt.

Vi möts också av en ganska arrogant attityd när det handlar om den så kallade prolongeringen. Den innebar ju att alla avtal flyttats fram sju månader efter utbrottet av covid-19 i våras. Detta komplicerar givetvis förhandlingarna utifrån att vissa branscher drabbats hårt av nedgången medan andra gått igenom krisen mer eller mindre oberörda.

EN SAK ÄR säker, några mer prolongeringar blir det inte tal om i framtiden. Inte så länge jag kan påverka det. Med några få undantag är arbetsgivarnas nonchalanta och respektlösa agerande mot sin personal, som sliter och har slitit hårt under krisen, i det närmaste chockerande. Företagen kammar glatt hem vinster i kristider utan att för en sekund tänka på de anställda som ligger bakom dessa vinster.

DET FINNS DOCK företag som agerar annorlunda och som övriga borde ta lärdom av. DHL är ett av världens största transportföretag. Nyligen delade koncernen ut en så kallad ”covidbonus” på cirka 3 000 kronor till alla anställda inom bolaget, i hela världen.

Detta är ett agerande som flera företag borde överväga att följa, tycker jag. Det är för mig helt orimligt att inte företagen har mer heder och samvete i denna fråga.

Mitt resonemang kring avtalsrörelsen kan låta negativt men för min del är det tändvätska och inspiration. Arbetsgivarnas agerande gör att vi driver frågorna om löner, arbetstider och arbetsmiljö ännu hårdare.

Är det något man kan konstatera så är det att en stark fackförening behövs mer än någonsin.

FÖR ÖVRIGT SÅ vill jag under den rådande situationen avsluta med att uppmana er till fortsatt försiktighet och att vara rädda om er. Tillsammans reder vi ut även tuffa tider.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 8 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten Avdelningen håller just nu på att undersöka nya sätt att hålla möten på. Så håll koll på hemsidan och vår Facebooksida (www.facebook.com/groups/transportavd4) för info om när vi kommer att hålla nomineringsmöten i sektionerna.

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en riktigt god jul & gott nytt år!

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Inom kort lämnar vi 2020 bakom oss, men innan dess har avdelningen ännu lite verksamhet kvar på agendan.

Årets sista representantskap kommer även det att ske digitalt och går av stapeln måndagen den 7 december. Du som är representantskapsledamot kommer i vanlig ordning att få handlingar samt länk till sammanträdet skickat till dig.

Annat omställt och digitalt är Startpunkten, har du som medlem ännu inte gått Startpunkten? Hör av dig till avdelningens studiemejl: studier.5@transport.se.

TACK KAMRATER!

Sist men absolut inte minst: stort TACK alla kamrater för gott samarbete under detta märkliga 2020, med allt vad in- och omställningar med det mesta inneburit! Ser fram emot att se vad 2021 ger oss!

Kamrater tillsammans!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Repskapsmöte Den 12 december håller vi representantskap på hotell Gustaf Fröding, Höjdgatan 3. Detta startar 9.00.

Det ska vi fira! Den 12 december kommer vi att hålla en middag för våra jubilarer som varit medlemmar i 30 och 50 år på hotell Gustaf Fröding. Denna startar 18.00. Jubilarerna kontaktas på telefon.

Julhälsning Avdelning 6 önskar alla medlemmar och blivande medlemmar en riktigt god jul.


Sälen.


Branäs.

VINTERN 2020/2021

Hyr våra stugor i Sälen och Branäs. Det finns fortfarande lediga veckor kvar under vintersäsongen. Mer info på avdelningens hemsida. Ring eller mejla om du vill boka.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Julhälsning Avdelningen önskar alla en riktigt god jul!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Julhälsning Vi skulle vilja tacka alla våra förtroendevalda för detta år och önska god jul och gott nytt år!

AVDELNING 12 MALMÖ

Kallelse till medlemsmöten
➤ Securitasklubben Den 15 december kl 18.00 kallas alla medlemmar till Securitashuset i Malmö. Detta är årets sista möte, så vi på klubben vill önska alla en god jul och gott nytt år! Varmt välkomna!

➤ Sektion 90 (bevakning): Styrelsemöte följt av medlemsmöte. Onsdagen den 2 december kl 19.00 på avdelning 12:s kontor på Kosterögatan 5 i Malmö. Varmt välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år. Vi ser fram emot ett aktivt och innehållsrikt 2021.

AVDELNING 16 GOTLAND

Digitalt budgetmöte kommer att genomföras onsdagen den 2 december, med start kl 18. Brev har gått ut med information hur vi går till väga, och några viktiga delar av dagordningen är:

➤ Beslut om avdelningens budget och avdelningsavgift för 2021.

➤ Beslut om avdelningens verksamhetsplan för 2021.

Inga digitala gäster är inbjudna från Förbundskontoret i skrivande stund.

Anmälan ska göras via avdelningens e-post senast måndagen den 30 november. Varmt välkomna till årets sista "digitala" medlemsmöte

Året lackar mot sitt slut Vi på avdelningen vill önska alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år!

Julafton infaller i år på en torsdag och det är tre arbetsdagar den veckan. Avdelningen är bemannad måndag till onsdag. Detsamma gäller även nyårsveckan. Ring innan besök.

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Möten i repet och sektionerna
➤ Vårt representantskapsmöte hålls den 5 december! Dock tas beslut om den ska hållas fysiskt, digitalt eller i en kombination den 18 november.

Så håll utkik på avdelningens hemsida och den separata kallelsen som går ut till ledamöter.

➤ Även våra sektioner ställer nu om till digitala möten. Håll utkik på avdelningens hemsida för info om hur ni ansluter.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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

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

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

➤ Hemsidan: transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

KAMPDAGAR

➤ Torsdagen den 10 december i Ljusdal.

➤ Tisdagen den 22 december i Hudiksvall.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Möten i sektioner och repskap

➤ Sektionernas nomineringsmöten äger rum den 1 december. Där görs nomineringar till representantskapets årsmöte 2021.

➤ Representantskapet har sitt "julrep" den 5 december och ni har nog redan fått inbjudan/kallelse.

Som det ser ut i skrivande stund kommer dessa möten att ske digitalt på grund av rådande omständigheter.

Studier Vi kan nu stolt presentera en ny digital Startpunkt (facklig introduktionsutbildning) för alla som är nyfikna på vad facket är. Så hör av er till andreas.kedborn@transport.se för mer information.

Vi har fortfarande stängt för obokade besök på avdelningen kontakt sker via mejl eller telefon.

Obs!

Avdelningarna skrev i många fall ihop sina ”rutor” innan regeringen gick ut med nya stränga restriktioner för allmänna sammankomster.
Om du ska besöka ett möte, kolla först på avdelningens hemsida vad som gäller!

Jan Lindkvist, chefredaktör Transportarbetaren

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Julhälsning Vi tillönskar alla våra medlemmar en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte
➤ Plats: meddelas i kallelsen.

➤ Datum: 4 december.

➤ Tid: 9.00.

Representantskapsmöte
➤ Plats: meddelas i kallelsen.

➤ Datum: 10 december.

➤ Tid: 19.00.

På grund av det rådande läget kan det hända att vi genomför mötena digitalt. Vi återkommer i kallelserna med besked. Håll avstånd och var rädda om er.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Julhälsning Avdelningen önskar alla sina medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år!



AVDELNING 28 I NORR

Julhälsning Nu står julen för dörren och vi på avdelning 28 vill passa på att önska er alla en riktigt god jul!



VÅR FJÄLLÄGENHET I HEMAVAN

Fram till den 31 december har du möjlighet att skicka in en intresseansökan för veckorna 19 till 32, 2021. Efter bryt-datumet företar vi lottning om det finns flera intressenter för samma vecka.

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

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

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Den 30 november så jobbade våra projektanställda försäkringsinformatörer sin sista dag hos oss på avdelningen. Vi tackar Björn Nilsson och Jan Stålemar för ett väl utfört arbete.

Men avdelningen fortsätter att hjälpa er vid frågor och funderingar kring avtalsförsäkringar.

Kontakta våra regionala skyddsombud:

➤ Charina Nordwall 010-480 346 1 charina.nordwall@transport.se.

➤ Gunilla Hamberg 010-480 347 1 gunilla.hamberg@transport.se.

➤ Mikael Kyttänen 010-480 345 1 mikael.kyttanen@transport.se.

YOUTUBE

Passa på att titta in på Youtube och se våra filmer. Bli prenumerant på vår kanal så att du inte missar något när nya filmer kommer.

Medlemsuppgifter För att vi ska ha rätt uppgifter om dig som medlem, logga in på *Mina sidor* på transport.se och uppdatera din information. Så att allt stämmer.

Vill du komma i kontakt med oss på avdelningen? Ring 010-480 30 32.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Det mycket speciella 2020 går mot sitt slut och flygavdelningen har genomgått sin största prövning sedan vi bildades 1947.

Cirka 600 personer på våra avtalsområden har under året blivit av med sina jobb, och de allra flesta arbetsplatser har använt sig av kortidspermitteringar. Orsaken till detta är som vi alla vet corona-pandemin, som i skrivande stund tyvärr ökar igen. Vilket gör att prognoserna för vintern ser väldigt bekymmersamma ut.

Något som är glädjande är att regeringen nu tagit beslut om att förlänga möjligheterna till kortidspermittering.

En oerhört viktig åtgärd för oss i flygbranschen, och det är något som vi i avdelningen tillsammans med förbundet har jobbat hårt för.

Åtgärden kommer att rädda många jobb och säkra att branschen behåller er viktiga kompetens.

Med de i sammanhanget ganska goda nyheterna vill vi önska er en god jul!



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.

swish®

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum.

Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Representantskapsmötet den 5 december måste tyvärr ställas in på grund av covid-19 och de restriktioner som gäller i Skåne, Blekinge, Kronoberg och Kalmar län.

Eventuellt kommer sammanträdet att hållas digitalt, men vi återkommer till våra representantskapsledamöter med information kring detta.

Håll koll Vi ber alla medlemmar att hålla sig uppdaterade om vad som händer inom avdelningen genom att titta på vår hemsida och Facebooksida.

Besöksstopp Kontoren i Kristianstad och Kalmar tar inte emot några fysiska besök just nu. Men självklart nås vi via telefon och mejl som vanligt.

Ta hand om er och tänk på att hålla avstånd och tvätta händerna.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningen stängd för besök tills vidare.

Våra öppettider är 8.00–16.40, lunchstängt 11.30–12.30.

Tel: 010-480 30 55 och e-post:transport.55@transport.se.

HAR DU FRÅGOR OM ...

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

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

Representantskapsmöte Representantskapet har sammanträde lördagen den 5 december med start kl 10.00.

Mötet kommer att hållas fysiskt och via Teams. Kallelse skickas till ledamöter i representantskapet.

Årsmöten i sektionerna

➤ Tidningsbudssektionen: Tisdagen den 26 januari kl 17.00–19.00.

➤ Bevakningssektionen: Onsdagen den 27 januari kl 18.00–20.00.

➤ Transport, miljö, depå, bensin, gummi och buss/taxisektionerna: Lördagen den 6 februari kl 10.00– 12.00.

Samtliga sammanträden hålls på avdelningsexpeditionen och vi bjuder på fika. Välkomna!

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

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

Är du intresserad av eller nyfiken på fackligt-politiskt arbete, eller av politik generellt? Hör av dig till Fackligt-politiska gruppen, transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Årsmöten i sektioner och klubbar

➤ Klubb Jale: Torsdagen den 7 januari kl 18.00 på Transports avdelning i Borlänge.

➤ Klubb Steingruber: Tisdagen den 12 januari kl 17.30 på åkeriet.

➤ Sektion 4: Måndagen den 18 januari kl 18.00 på Transports avdelning i Borlänge.

➤ Sektion 7: Söndagen den 24 januari kl 13.00. Vi samlas utanför Selins Restaurang i Vansbro.

➤ Sektion 5: Tisdagen den 26 januari kl 18.00 i LO-fackens hus i Avesta.

På grund av covid-19 kan det bli förändringar, så håll koll på vår hemsida för aktuell information.



FJÄLLSEMESTER?

Hyr vår fantastiska lägenhet i Lindvallen. Kolla hemsidan för mer information och lediga veckor.

Julhälsning Avdelning 88 vill passa på att önska alla en fin jul och ett gott nytt år! Ta hand om er.

TRANSPORT ARBETAREN

Läs din medlemstidning på **transportarbetaren.se**





Luftavfuktning

- Halverad energiförbrukning
- Lika energieffektiv vid alla temperaturer
- Uppkopplingsbar

AIRWATERGREEN
Dehumidifiers Made in Sweden

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56170 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**

Konsten blev hans räddning

Som barn placerades Lars Karlsson på barnhem och i fosterfamilj. Han kallar det att han gick igenom för helvetet. Konsten var hans sätt att komma tillbaka.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

LARS KARLSSON VÄXTE UPP i en familj där pappan var alkoholist. Lars Karlsson reagerade som barn i trasiga hem ofta gör. Han blev utåtagerande. Skrek och slogs i skolan.

En serie händelser tog honom till helvetet, som han kallar det själv. Han hamnade först på särskola och som nioåring på barnhem. Där utsattes han för psykisk misshandel. Och sedan i en fosterfamilj där Lars Karlsson säger att han blev misshandlad av fosterpappan.

Det var först efter att hans biologiska pappa dött som han fick komma hem till mamma igen. Då var han tio år gammal. Men livet blev aldrig riktigt som vanligt.

– NÄR JAG KOM HEM från helvetet, kände jag att jag måste göra något. Höll på att explodera. Så jag började skissa och kände att jag mådde bättre. Alla verk som jag har gjort är någon slags terapi.

De sista tonåren började Lars Karlsson satsa mer på konsten och målade på allvar. Det gör han fortfarande. Lars Karlsson har valt att sova i vardagsrummet. För att ha det lilla rummet inrett som en ateljé. På lägenhetens väggar hänger flera av Lars Karlssons konstverk. I hallen hänger hans mest beresta tavla. *Two ways to hard rock*. Den har ställts ut i New York och två gånger i Toscana. Ett år reste tavlan till Sweden Rock Festival.

– Ett av mina absoluta favoritband i livet är Kiss. Sångaren Paul Stanley, gick runt tavlan flera gånger och tyckte: wow, vilken häftig grej!

FÖR ETT ANTAL år sedan skrev Lars Karlsson ett meddelande till författaren Anders Jacobsson (medförfattare till Bert- och Suneböckerna). Det ledde till ett mångårigt samarbete. Med tre böcker och mängder av gemensamma föreläsningar i bagaget. Lars Karlsson tycker om att illustrera. Enda nackdelen är att det tar tid från hans egna konstverk.



***Two ways to hard rock*, en akrylmålning på 3D-canvas, har bland annat ställts ut i New York och Toscana.**

– Det är en helt annan grej. Konsten är ett fritt uttryck. Illustrationer är baserat på vad jag får för intryck av bokmanuset.

DET HAR BLIVIT många samtal mellan konstnären och författaren genom åren. Jacobsson jobbar just nu på boken om Lars Karlssons liv.

– Det är med mina minnen. Tanken från början var att det skulle bli en ren biografi. Men han var tvungen att ha lite fiktion i för att få det spännande.

LARS KARLSSON VAR några år och 20 när han satte sig bakom ratten i en taxibil för första gången.

– Det var egentligen början av resan tillbaka. Jag fick träffa väldigt många människor. Trevliga och otrevliga. Nyktra och dyngraka. Intryck som var helt otroliga. Man fick lära sig hantera jobbiga situationer i väldigt liten yta. Som det är i en taxi.



Lars har inrett en ateljé i lilla rummet.

LARS KARLSSON

Ålder: 44 år.

Bor: Örebro.

Gör: Målar, illustrerar och kör färdtjänst.

Gillar: Tittar på film varje dag. Älskar *Fredagen den 13*-filmerna. Den senaste riktigt inspirerande filmen Lars såg var *Bohemian Rhapsody*.

Hemsida: trolldoom.com.



Lars Karlsson säger att han är en konstnär som kör färdtjänst, inte tvärt om. Helst av allt skulle han ha mycket mera tid för det han brinner för: Att skapa konst och att prata med barn på skolbesök.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Bered dig på ett liv som fattigpensionär

Är du strax över 20 år och lastbilschaufför? Då kan du på ålderdomen se fram mot ungefär 11 400 kronor i pension från staten, förutsatt att du pallar att köra till fyllda 65 år.

Alltså 11 400 spänn. Minus skatt. Betyder runt 8 500 i fickan.

Jämför det med din lön som fjärrchaufför som antagligen ligger kring 28 000–29 000 kronor, brutto. Ett tapp på minst elva tusen netto varje månad, klarar du det?

Det är inget skämt. Nya larmrapporter visar att den som är född kring år 2 000 bara kommer att få ut 40 procent av slutlönen i allmän pension från samhället.

Det kan jämföras med farfar, född i slutet av 1930-talet. Han lyfter inte fullt ut 65 procent av slutlönen, som tanken en gång var med det gamla pensionssystemet (ATP). Men väl drygt 60 procent.

Räknar man in även tjänstepension får farfar faktiskt uppåt 75–80 procent av slutlönen i pensionskuvertet.

Hur kunde det bli så här?

"NI LEVER FÖR länge. Vi visste inte att medellivslängden skulle öka så mycket!" Så försvarar sig arkitekterna bakom det nya reformerade pensionssystem som sjösattes på 1990-talet.

Skrev jag reform?

Förlåt. I mitt huvud för ordet "reform" tanken till något positivt. Fast det gäller ju inte i debatten om las. Där betyder reformera att man försämrar tryggheten för arbetstagarna.

Inget blev positivt med det nya pensionssystemet. Inte ens staten är vinnare. Det nya systemet hyllades som robust och hållbart, men det visade sig ganska snart att det inte kommer att funka.

Varför? Jo, för att vi löntagare fortsätter att gå i pension kring 65 år. Inte vid 70, som vi skulle behöva om den nya pensionsmodellen ska överleva.

Så du som är kring 20 år i dag: Vad göra? Bli fattigpensionär? Dö tidigt? Eller jobba tills du stupar?

Ett fjärde alternativ är att "reformera" pensionssystemet. Igen. Det skulle kräva att vi alla sätter av mer av lönen till ålderdomen.

Vill du det? Redan nu betalar du över 20 procent av din lön till din egen pension. Och till farfars. Du visste väl att farfar och hans generationskamrater inte har en egen jättehög med pengar liggande i någon AP-fond? Hela det gamla systemet bygger på solidaritet. Att de arbetande generationerna år efter år pröjsar för de som redan gått i pension.

NÄR JAG SKREV att du som ung lastbilschaufför bara får ut 11 400 kronor vid fyllda 65 så är det inte helt sant. Många har tjänstepension också.

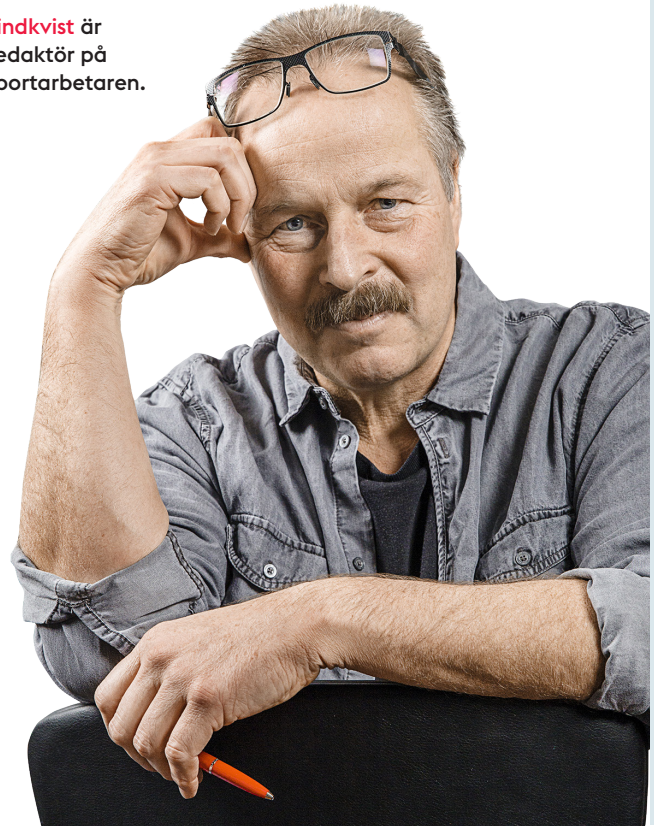
På fackligt språk kallas det avtalspension. Förhoppningsvis ska den ge åtminstone 5 000–6 000 kronor i extra tillskott varje månad.

Fast det finns ett aber. Tjänstepension förutsätter att du jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal.

Så om du inte har avtal, börja bråka rejält med arbetsgivaren! Och även med facket.

Eller byt jobb.

> Så du som är kring 20 år i dag: Vad göra? Bli fattigpensionär? Dö tidigt? Eller jobba tills du stupar?



Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

Plus & minus

↑ Att 75 miljoner amerikaner inte röstade på en pajas som riggat för en mjukvariant av statskupp.

↓ Vi ödelägger klimatet och Jorden åt kommande generationer. Och gormar på de unga för att de inte tar corona-hotet på allvar.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Hallå där!

TOMAS ENEROTH

... infrastrukturminister. Regeringen inför nya restriktioner för att stoppa smittspridningen och människor uppmanas att helt undvika kollektivtrafik.

Om regeringen menar allvar, varför tar ni inte bort trängselavgifterna, halverar p-avgifterna och öppnar avstängda lokalgator ett antal månader framåt? För att underlätta bilpendling...

(Det blir Eneroths pressekreterare Lovisa Alm som svarar:)

– Vad har du för deadline? Kan det funka med en intervju med Tomas Eneroth på onsdag nästa vecka?

(Ett dygn innan intervjun ringer Lovisa Alm upp igen. Det blir ingen intervju.)

Varför?

– Det visar sig att trängselavgifterna inte är Tomas Eneroths bord, utan näringsdepartementets. Så därför kan han inte uttala sig.

Och hur är det med höga p-avgifter och avstängda gator. Som väl också syftar till att få fler att ställa bilen och att ta bussar och tåg...

– Det är inte heller infrastrukturministerns bord, utan stadens och kommunernas ansvar.

Men regeringen vidtar ju en rad andra långtgående åtgärder. Som inskränker människors frihet påtagligt. Men inte trafiken, alltså?

– Prova att ringa näringsdepartementet. Och kommunerna. Där kan du kanske få svar.

JAN LINDKVIST