TRANSPORT
ARBETAREN

Nummer 6 juni 2020

Transport kördes över om tvåskift

Corona
Så hårt slår krisen mot flyg och taxi

Skyddsombud i motvind på UPS

KULTUR
Robotnisse ger nytt liv åt gammalt skrot

Jobb i sikte

Taxi Telefonister sparkas i Stockholm *Transportare* Avtalsrörelsens nya schema

DETTA ÄR EN ANNONS.



Transport söker en erfaren och mångsidig kommunikatör

Nu söker vi en driven kommunikatör till Transports kommunikationsenhet. Framförallt kommer du att jobba med medlemskommunikation och opinionsbildning kring våra branschfrågor, men även intern kommunikation.

Läs mer om tjänsten och hur du ansöker på vår hemsida www.transport.se



Transport söker en analytisk och strategisk utredare

Transport söker en utredare till Förbundskontoret. Du kommer bland annat att ansvara för remissvar till regering och myndigheter. En annan viktig del är att följa upp fattade beslut samt att jobba med omvärldsbevakning.

Läs mer om tjänsten och hur du ansöker på vår hemsida www.transport.se

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

FOLKRÖRELSE FÖR FRAMTIDSTRO

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Nina Kulin.
Foto: Lena Blomquist

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 25–26 juni.

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

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 33 02

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 6











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om desperationens uttryck.

6 GRANSKNING CORONA
Nattsvart för taxi – en strimma hopp i flyget.

11 PERMITTERAD
Cateringlastaren Thomas Belvén renoverar familjens kök under permitteringen.

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

18 MILJÖARBETARE
Tvåskift infördes när Transport kördes över.

21 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

22 ARBETSMILJÖ UPS
Skyddsombuden jobbar i motvind.

27 SNABBKOLL EKONOMI I KRISTIDER
När pengarna tar slut.

28 6 FRÅGOR HÅKAN HELLSTRAND
LO-ekonom intervjuas om krisen och framtiden.

30 TRANSPORTSTUDENTER
Framtidshopp i Örebro.

34 KULTUR
Skrotnisses robotar.

36 JUNIKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR
Det här händer i din avdelning.

41 MÅNADENS SEKTION
Åkerisektionen i Göteborg kämpar för lika villkor.

42 MÅNADENS MEDLEM
En hästlängds avstånd gäller för Jessika Rick.

44 LEDARE JAN LINDKVIST
Chefredaktören om chaufförer som jobbar gratis.

FOTO: GÖRAN ERIKSSON



Rättigheter på fler språk än svenska

Visst finns det en tro på tiden efter corona.

Vi åkte till transportgymnasiet i Örebro för att prata framtid med ett gäng studenter. Alla räknade med jobb efter examen. Någon hade redan skrivit på anställningskontraktet.

Man går ur skolan, man börjar jobba, som Anton Klingvall uttrycker saken.

MINDRE FRAMTIDSTRO HITTAR vi givetvis i taxibranschen. För ungefär en månad sedan insåg redaktionen att många taxichaufförer kände sig vilsna. Hur funkar permittering, uppsägning, a-kassa, konkurs och lönegaranti? Vad gör man när lönen inte kommer? Reportern Lilly Hallberg gjorde en lång, pedagogisk och informativ text.

Vi lade ut artikeln om taxiförarnas rättigheter på webben. Tusentals läsare hittade fram till den.

MEN EN FRÅGA gnagde i oss. Hur krånglig materia kan man ta till sig på ett språk man nyss har lärt sig? En taxiförare ska förstås kunna kommunicera med sina kunder i det land han eller hon jobbar. Men förstår alla ord som korttidspermittering och är de säkra på sina rättigheter när åkaren går i konkurs?

Vi gjorde något ovanligt, både för oss och för de flesta andra tidningar i Sverige. Vi lät översätta taxitexten till tre språk som är vanliga bland taxiförarnas modersmål. Och vi gjorde en översättning till engelska.

Ett antal djupa, varma tack har nått oss. Ännu fler har dock kritiserat tilltaget med argumentet att en taxichaufför ska förstå svenska fullt ut. Jag vet inte vad det säger om solidaritet och förmågan att sätta sig in i andras situation. Men det är definitivt ett tecken på desperationen i taxibranschen.

OM DU RÅKAR riktigt illa ut – ekonomiskt – under coronakrisen så finns det en snabbkoll för dig. John Antonsson har sammanställt tipsen för panka. På svenska.

> ”Vi lät översätta taxitexten till tre språk som är vanliga bland taxiförarnas modersmål. Och vi gjorde en översättning till engelska

lena tipsar

Har du också lyckan att ha en sommarbil? I den kan man göra en coronasäker utflykt.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Chefredaktör Jan Lindkvists ledare om vem som får betala priset för coronan gillades av många.

”Mycket bra skrivet.”
Patrik Husberg

”Ja det lär inte bli några löneökningar denna gång, men man kan alltid hoppas.”
Jan Bergström

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Krav på YKB-kurser skjuts upp
2. Nya protester i krisdrabbade taxibranschen
3. Dina rättigheter i krisen

Sagt på webben

Kravet på YKB-kurser skjuts upp i coronatider:

”Super!”
Laurynas Glebas

”Tycker att det med YKB inte ska behöva tas för dem som har typ så många års erfarenhet som till exempel jag. Mer än 30 år borde väl räcka som yrkeskompetens.”
Tommy Jensen

”Vi som är uppsagda men inte får jobb igen innan YKB:n går ut, vem betalar vårt då? Vi vill fortsätta köra men kan ej på grund av pandemin. Vi har bara a-kassa, å hur ska man klara det då?”
Patrik Englund

Pressgrannar

Bland jätteskorpioner, orcer och lägereldar

Att Vänsterpartiet i Umeå flyttade sitt förstamaj-tåg till onlinespelet World of Warcraft, berättade många medier. Arbetets kulturskribent Jimmy Håkansson gav sig dessutom själv (som orc-shamanen Soyghurt) hän och refererade tåget inifrån. Dock med utgångspunkten att WoW har blivit omodernt.



Mer besvikelse: ”Några höglevlade blood elves rider runt på sina epic mounts men de allra flesta är låglevlade orc-krigare.”

Men så blir han lite nöjd ändå när trollkarlar, inför talen, kastar regnbågs-spells över himlavalvet ...

> *”När krisen övergår i en ny vardag, måste det vara en vardag där alla räknas. Arbetare såväl som vd.”*
>
> **KARL-PETTER THORWALDSSON**
> LO-ordförande, i sitt digitala förstamajtal.

läsarbilden



FOTO: HANS ÅKERSTRÖM

VÄDRET VAR VACKERT. Lite längre ut på Burträsket låg isen kvar. Distributionschauffören Hans Åkerström intog lunchen utanför hytten, vegetarisk lasagne. Vårvintern är underbar, tycker han som kör i Skellefteåtrakten. Fotot tog han den 4 maj.

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

Transport har tillsammans med nio andra fackförbund skrivit en debattartikel om sitt långsiktiga samarbete för att bromsa kriminaliteten. Den sjunker allt lägre ner i åldrarna:

”Kan vi med gemensamma krafter och ökande resurser se till att våra medlemmar ges bättre förutsättningar att förebygga brott så kommer det att bespara samhället stora kostnader i form av minskad brottslighet och ett minskat tryck på rättsväsendet. Men ett välfungerande brottsförebyggande arbete besparar inte bara samhället utgifter. Viktigast av allt är att det besparar oss alla olika former av lidande. Och det innebär att vi inte låter barnen betala notan för samhällets tillkortakommanden.”

→ Hela artikeln finns på transportarbetaren.se.

Insänt

Människors olika värde

Jag har just sett Vårdförbundets vice ordförande intervjuas i P4 Nyheter om polisanmälan avseende en sköterskas tragiska död i smittan.

Det slår mig omedelbart hur olika värde vi har beroende på vilka vi är! Ett antal bussförare har avlidit på samma vis smittade av resenärer som de, utan skydd, har transporterat i sitt jobb. De blir bara en notis i kvällspressen.

Alla taxi- och färdtjänstförare som skjutsar kunder, kanske till akuten där de tas emot av personal i ”rymddräkter”, vem bekymrar sig om deras skydd och risk för att bli smittad ”på jobbet”?

Vi är, i sanning, olika värda i samhället!
Per Olof Lundin (S), Ockelbo

Förbjud lönesänkare

Det borde vara lag på att all personal som arbetar med sophämtning ska vara fastanställd vid varje upphandling. Företag som sänker arbetstagarnas löner borde bötfällas och förbjudas på marknaden.
Truckworker

Siffran

1,3

miljoner personer bytte bostad förra året. De flesta flyttade inom sin kommun.

Källa: SCB

Bilden



FOTO: JUSTINA ÖSTER

FÖRDOMARNA FUNKAR. När chaufförén Erika Svedlund ville ha ”sin egen” bil på åkeriet inredde hon den i rosa och glitter. Baktanken var att killarna inte skulle vilja köra just den. Och än så länge stämmer det, åtminstone i hennes arbetsgrupp. Åkeriet ligger i Stockholmsområdet och Erika Svedlund levererar allt möjligt gods.

Debatt

Fuska inte bort arbetsmiljöarbetet

Corona, ordet på allas läppar. Hur blir man smittad? Vad ska man ha för skyddsutrustning? Kan jag utföra det här arbetet?

Viruset slår till med förödande konsekvens, världen har stannat upp, gått in i en form av pausläge. Människor uppmanas att stanna hemma, att arbeta hemifrån om de kan. Digitala möten har slagit igenom.

Men vad många inte förstår är att allt handlar om arbetsmiljö.

DET FINNS MÄNNISKOR som i sin vardag utsätter sig för risker som andra aldrig skulle göra. Risker som kan innebära att de dör.

Så även i coronatider, när alla gör allt de kan för att inte smitta andra eller bli smittade själva. Arbetsmiljölagen gäller i alla lägen. Trots det finns det företag som tar genvägar och bortser från arbetsmiljölagen med hänvisning till pandemin. Ursäkten är att företaget inte har råd eller tid.

I ALLA LÄGEN måste säkerheten och tryggheten för de anställda säkerställas. Kraven på skyddsutrustning för personalen inom vården, i ambulansen eller i taxin har tagit fart.

Det är det som arbetsmiljö handlar om, att skapa en tillvaro som gör att jag kan utföra mitt arbete på ett säkert sätt för mig själv och andra. Om vi väljer att bortse från arbetsmiljölagen och dess riktlinjer, vad väljer vi att bortse ifrån nästa gång?

Arbetsmiljö handlar om ditt liv. Det ska vi inte fuska med.

TRANSPORT VILL SE ett tydligare agerande från arbetsgivare att följa de direktiv som myndigheter anger kring corona och att följa arbetsmiljölagen. Tydligare agerande och riktlinjer från Arbetsmiljöverket om vilka skyddskläder som gäller för att skydda arbetare behövs också.

Delta i debatten!

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

ROBERT SAVELA
URBAN VIKSTRÖM
regionala skyddsombud i Transport avdelning 26 Norrbotten.

”Arbetsmiljö handlar om ditt liv. Det ska vi inte fuska med.”

Nattsvart

Resandet har störtdykt. Flyg och taxi är i kris. Permitteringar, varsel och uppsägningar följer i coronans spår. Men några ljusglimtar finns – och en strimma hopp.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

1 900 varslade på SAS i Sverige

Taxiförare får inte ut sina garantilöner



FOTO: JUSTINA ÖSTER

I dagsläget är det oklart vad SAS jättevarsel kommer att innebära får de 600 kollektivarna vid SGH på Arlanda.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

1 Elias Jobran, klubbordförande på Aviator, Arlanda.



FOTO: PRIVAT

2 Jan Selin, cateringlastare och huvudskydds-ombud på Gate gourmet, Arlanda.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

3 Marie-Louise Rindå, flygtekniker och huvudskyddsombud på SAS, Arlanda.



FOTO: PRIVAT

4 Tommy Jansson, klubbordförande, flygmekaniker och plåtslagare på ST Engineering Arlanda.



FOTO: PRIVAT

5 Martin Andersson, klubbordförande och flygplåtslagare på Patria Helicopters, Arlanda.

Hur har pandemin slagit mot jobben, ekonomin och vardagen bland arbetarna i flyg-Sverige? Detta skrivs under första hälften av maj, när flygresandet minskat med 98 procent. Jämförelsen görs mellan april 2019 och årets aprilmånad.

Vi frågade en rad fackliga ombud och Transports ombudsmän om läget. Materian är rörlig och bilden ganska dyster, ur anställningssynpunkt. Andra ser en vinst för miljön.

Några undantag finns men tydligt är att många yrkesgrupper, och ett stort antal transportare, drabbas hårt av krisen inom flyget.

LANDET RUNT

Lastarna på marktjänstbolaget SAS Ground handling (SGH) är korttidspermitterade (arbetsfria) 60 procent och jobbar 40 procent. Med bidrag från staten får de totalt 92 procent av utgående lön.

Lastarna drog en lättnadens suck efter flygpaket och förhandlingar. Sen kom SAS jättevarsel.

Vad det innebär för de omkring 600 kollektivarna vid SGH på Arlanda, cirka 100 på Landvetter och 11 på rampen vid Malmö airport är i dagsläget oklart.

Läget är känsligt, förhandlingar pågår, förklarar flygombudsman Petri Perälä. Han talar om ett pärlband av möten som rör SGH:s lastare och arbetare inom flygfrakt, på de tre flygplatserna.

– Inget är klart än.

Kan du säga något om förhandlingarna?

– Det är en väldigt trist situation vi hamnat i, men som alltid försöker vi göra det så bra som möjligt för våra medlemmar.

Vad är så bra som möjligt?

– Att tillvarata medlemmarnas intressen i en tuff situation.

Tror du fler permitteringar eller varsel kommer?

– Jag vill inte gissa. Men jag har fått lite positiva signaler och känner en försiktig optimism. Det har jag inte gjort förut. Ryanair har gått ut med att man vill börja flyga mellan sina baser i Europa igen den första juli. Och fler flygbolag är på gång och vill starta igen.

– Att man börjat lätta lite på restriktionerna i olika länder är positivt. En bra början. Men sen kan det förstås svänga tillbaka igen, garderar sig Petri Perälä.

FLYGOMBUDSMAN JOHAN EINARSSON ger en något ljusare bild när det gäller flygtekniker, flygmekaniker och plåtslagare:

– Det är lite blandat för de här yrkesgrupperna, beroende på var man jobbar i landet. Vissa företag har klarat sig bättre, en del sämre.

Vad SAS varsel kan innebära för tekniker, mekaniker och plåtslagare vet Johan Einarsson inte.

– Vi fortsätter att ha täta dialogmöten med SAS ledning om läget, men några officiella förhandlingar är inte bokade än.

Vad tror du, om du törs sia?

– Jag har inte hört något om fler varsel eller permitteringar. Och det är bara varsel än så länge. Jag tror inte att fler kommer och hoppas att flygindustrin kan komma i gång igen, så fort som möjligt.

ARLANDA

Lastare

Lastarna vid marktjänstbolaget Aviator är nu permitterade på 80 procent. Kvar blir en arbetstid på 20 procent. 30 heltidsanställda lastare varslades och har lämnat arbetsplatsen.

I mitten av maj är läget oförändrat. Några signaler om nya förhandlingar har inte kommit och Elias Jobran ska jobba sitt första pass på två månader. Efter 20 år som lastare är han luttrad av flygets upp- och nedgångar.

– Det kommer alltid såna här perioder inom flyget. Före covid-19 var det Sterling Airlines som gick omkull. Flygbranschen är som den är. Företag går omkull och någon annan tar över.

Flygplatskontrollanter

På bevakningsbolaget Avarn Security har 132 flygplatskontrollanter, som arbetar i säkerhetskontrollerna, varslats om uppsägning. Övriga omkring 600 kontrollanter har permitterats på 60 procent och arbetar alltså 40 procent med statlig permitteringslön.

Flygcatering

Huvudskyddsombudet Jan Selin jobbar på cateringföretaget Gate gourmet, kör ut matvagnar till planen och tömmer dem på avfall. Företaget har ett 80-tal anställda och permitteringsgraden har ökat från 60 till 80 procent.

– Vi gick från 255 flighter per dag till 8. Väldigt märkligt. Om den här situationen fortsätter i juni, juli tror vi det blir uppsägningar. Jag är yrkeschaufför och vet att det finns arbete. Jag tror fler är räddare för viruset än att förlora jobbet.

Jan Selin har två barn med astma, som stannar hemma från dagis och skola. Frun väntar barn i juli. Hon är också permitterad, så inkomstbortfallet är kännbart. Med företagets godkännande har han tagit semester för att jobba extra på annat håll.

– Det är tur att arbetsgivaren förstår och inte sätter krokben för det.

Skyddsombuden slog tidigt larm om planen från Kina och Italien. De fick ”skrika högt” och starten var trög. Men när företaget väl skaffade skyddsutrustning som munskydd, visir, engångsoverall, handskar och skoskydd var de av god kvalitet, berättar Jan Selin.

– Det enda som inte var bra var att det först var frivilligt att använda skydden.

Tekniker, mekaniker, plåtslagare och flygelektriker

Patria Helicopters är en ljuslimt för tekniker, mekaniker, plåtslagare och flygelektriker i verkstan.

– Vi jobbar på som vanligt, säger klubbordförande Martin Andersson.

Företaget verkar nästan enbart inom polisiär och militär verksamhet. Det senare främst på flygplatserna i Linköping, Ronneby och Luleå, berättar han.

– På Arlanda är polisflyget en av våra stora kunder och nu får vi även polisiära kunder från andra länder i Europa. Privata kunder har vi också. Jobben strömmar in från hela världen. Det känns otroligt, man känner sig lite…

– Det känns bra, vi har igen att vi jobbar med den här typen av verksamhet, säger Martin Andersson.

FLYGTEKNIKERN OCH HUVUDSKYDDSOMBUDET Marie-Louise Rindå säger att situationen ”verkligen inte är bra” på SAS. Hon är permitterad på 60 procent och ska jobba två dagar kommande vecka.

– Jag är nämndeman i Uppsala tingsrätt också och det har varit många mål. Nämndemän 70 plus får inte gå dit, fysiskt, så jag har fått förfrågningar om fler. Hittills har jag inte varit så deppad, men efter nästa vecka börjar det bli mer tomt i almanackan, vi får se…

Flygmekaniker och plåtslagare

På ST Engineering aerospace solutions arbetar flygmekaniker och plåtslagare. Sex provanställda har sagts upp. De flesta är permitterade på 60 procent, men några på 40 och 20 procent, förklarar klubbordförande Tommy Jansson.

– Kring den 20 mars fick alla anställda gå hem med full betalning på grund av smittrisken.

Full lön betalades ut för två veckor i mars, men sänktes till permitteringsnivå för två veckor i april. Trots företagets löfte om två fullt betalda veckor till, beskriver Tommy Jansson.

Flygtankare

Företaget Stockholm Fuelling services hanterar flygtankning. Där har 35 personer permitterats på 60 procent och 15 anställda på 40 procent. Ett 20-tal unga timanställda har sagts upp.

– Före coronan hade vi cirka 400 flighter om dagen. Nu är vi nere på 35–40. Folk trivs och stannar så medelåldern är hög. Det är synd att vi tappat de unga. En frisk fläkt, tycker klubbordförande Erik Hjertberg.

781

personer som hör till Transports avtal har sagts upp de senaste fyra månaderna och fått rätt till omställningsstöd från TSL.

Källa: TSL



FOTO: SAS AB

Garantier

→ I början av maj fick SAS ett ”nödlån”. En kreditgaranti på 3,3 miljarder kronor av svenska och danska staten.

→ I samma veva sa aktieägarna ja till ett krispaket för att rädda flygbolaget Norwegian från konkurs. Bolaget har fått statliga garantierna på sammanlagt på 2,7 miljarder norska kronor.



FOTO: JAN LINDKVIST



FOTO: PRIVAT



FOTO: ERIK HJERTBERG



FOTO: PRIVAT



FOTO: PRIVAT



FOTO: PRIVAT

1 Carl-Bertil Essebro, Transports fackliga ombud på Lycksele flygplats.

2 David Kristoffersson, klubbordförande vid Örebro flygplats.

3 Tankbil på Arlanda.

4 Erik Hjertberg, klubbordförande för flygtankarna på Stockholm Fuelling services, Arlanda.

5 Patrick Forslund, Transports fackliga ombud på Aviator, Landvetter.

6 Transports fackliga ombud Martin Nilsson vid Arvidsjaurs flygplats har korttidspermitterats, men har fiskelycka på utökade fritiden.

Inga resor

Utrikesdepartementet har förlängt sin avrådan för icke nödvändiga resor utomlands fram till den 15 juli 2020. Rådet kan ändras.

En ökad permittering på 80 procent var uppe till diskussion, men idén föll. Tills vidare.

– Det är inte helt omöjligt att det kommer varsel. Det beror på när flyget kommer i gång. Vi vill ju att folk ska börja resa igen, så att det släpper. Jag har själv tittat lite. Det går att boka till Grekland från 15 juni.

LANDVETTER GÖTEBORG

Flygplatskontrollanter och skyddsvakter

– Före coronan gick det 65–70 plan per dag från Landvetter. Nu är det nere i 1–4. En fullständig katastrof, utbrister ombudsman Peter Åkesson på Transports Göteborgsavdelning.

Securitas på Landvetter har permitterat flygplatskontrollanterna på 40 och 60 procent, berättar han. Samtidigt berömmer Åkesson bolagets åtgärd att omplacera kontrollanter och skyddsvakter till andra tjänster inom bevakning i Göteborg över sommaren.

– Vi är väldigt imponerade över att de lyckats överföra mer än hälften av de anställda till sommarvikariat under juni, juli och augusti.

Vikariaten är som väktare, p-vakter och tjänstgöring inom kollektivtrafiken.

Lastare

Marktjänstbolaget Aviator har tappat 97 procent av sin verksamhet. Företaget varslade 35 personer av totalt 46 anställda på rampen, berättar Transports fackliga ombud Patrick Forslund.

– Vi som är kvar är permitterade på 80 procent. De flesta har redan gått, men några få är kvar. Det är hemskt för dem. Det finns inget att göra, men vi har i alla fall postflyg kvar.

De uppsagda släpps hem när en månad återstår av anställningen, berättar Patrick Forslund.

– De vill ju bara komma i väg och hitta nya jobb.

Varselsiffrorna kom som en chock. Det gällde att försöka rädda så många medlemmar som möjligt. Men nu har Patrick Forslund och kollegorna framtidstro.

– Vi tror att vi ska överleva. Det är lite blandat förstås men jag hoppas att vi ska komma i gång igen, sent i höst.

MALMÖ AIRPORT

Flygplatskontrollanter och skyddsvakter

Under april kortidspermitterades omkring 130 flygplatskontrollanter och skyddsvakter vid Securitas på 40 procent.

– Bolaget började med en månad efter som de inte var säkra på att få pengar från Tillväxtverket. För maj funderade Securitas på uppsägningar, men ville helst inte, säger ombudsman Lone Olsson på Transports Malmöavdelning.

Lösningen blev i stället att erbjuda anställda att ta sommarvikariat för företagets medarbetare på andra orter. Ungefär som i Göteborg,

– De som tackade ja får ta ut sin semester senare. Och för dem som saknar behörighet ordnar Securitas utbildning på arbetstid, snarast, med fysisk närvaro. Övriga blev fortsatt permitterade, säger Lone Olsson.

Hon är positiv till åtgärden, som ger full lön och kompetensutveckling.

MIRJA NILSSON ÄR förhandlingsombud på Securitas och berättar att bolaget förhandlar månad för månad, i detta ovissa läge.

– 70–80 personer var intresserade. Bland dem valdes 17 ut, med rätt anställningsmått och ganska lång tjänstgöringstid.

– Alltihop är väldigt ledsamt så jag är glad att vi hittat den här lösningen. Vi behöver fler väktare och medlemmarna tycker det är bättre än att förlora sina jobb.

ÖREBRO FLYGPLATS

Flygplatsarbetare och terminalarbetare

Klubbordförande David Kristoffersson och flygplatsarbetarna vid Örebro flygplats är permitterade på 60 procent.

– Att vi har kvar fraktflyget är det som räddar våra jobb.

Han berättar att två lokala flygbolag hoppas kunna flyga igen i sommar.

– Vi är försiktigt optimistiska, men vågar inte riktigt tro det förrän vi ser det.

Ramparbetarna jobbar verkligen sina 40 procent, förklarar David Kristoffersson. Har man att göra är det lättare att hålla humöret uppe, tycker han.

JOHANNES PERSSON ÄR terminalarbetare och skyddsombud. Han jobbar med flygfrakt på DHL Express vid Örebro flygplats. Ett stort antal timanställda anlitas inte längre. Däremot har inga fast anställda varslats eller permitterats, beskriver han.

– När coronan kom dippade det rejält, men nu jobbar vi på ungefär som vanligt. Jag märker inte så mycket av kaoset, ser det mest på tv. Fast blir någon sjuk är det svårt att få in personal.

Att försäljningen av plexiglasskivor, som används i butikskassor, och solfilmer till bilrutor skjutit i höjden gynnar Örebroarbetarna.

– Förut hade vi kanske 30–40 pallar om dagen. Nu är vi uppe i 100–200 per dag, säger Johannes Persson.

LYCKSELE FLYGPLATS

Flygplatsarbetare

Också vid Lycksele flygplats är de tio flygplatsarbetarna permitterade på 60 procent, berättar Transports fackliga ombud Carl-Bertil Essebro.

– Det är godkänt av Tillväxtverket fram till mitten av augusti. Vi går med nästan tomma plan. Nu flyger vi dubbelturer måndag, torsdag, fredag och söndag.

Dubbeltur innebär flygningar mellan Arlanda–Lycksele-Vilhelmina-Hemavan och så tillbaka igen Hemavan-Vilhelmina-Lycksele-Arlanda.

– Det kan förstås bli förändringar. Nu är det rätt värdelöst. Vi har folk som jobbar i Stockholm och det är så bökigt att ta sig ner.

Några varsel har inte kommit och skyddsombudet Carl-Bertil Essebros uppfattning är att flygplatsen ”inte har råd att förlora kompetens”.

– Allt är overkligt. Man lever som i en bubbla, känner oro: Vad händer med oss i framtiden? Med ens egen och världsekonomin? Själv går jag i pension om något år men är orolig över mina pensionspengar.

ARVIDSJAUR FLYGPLATS

Flygplatsarbetare

Av 28 anställda på flygplatsen har 10 blivit varslade och 7 av dem har slutat. De som är kvar är permitterade på 60 procent, berättar det fackliga ombudet Martin Nilsson.

– En del har fått nya jobb. Vi har en eller två flygningar per dag, samkör med Gällivare. Vad jag förstått hade vi runt 4 000 passagerare i april förra året. I år har det gått ner mot 300.

– Kommer vi upp i två plan per dag till hösten får vi vara glada. Normalt är det sex. Nu flyger vi söndag, måndag och fredag. I augusti blir det eventuellt fyra dagar i veckan.

Trots att solen skiner på snön i ”paradiset”, Sandvikens fjällgård, och Martin Nilsson fiskar röding tycker han det känns jobbigt att vara så mycket ledig.

– Man trodde aldrig att något sånt här skulle hända. Vi tar det på stort allvar. Det är inte roligt, men folk har ställt in sig i ledet, tar det för vad det är. Jag tycker mest synd om de yngre, barnfamiljer som kanske köpt hus och sen drabbas av varsel, säger han.

→ Läs en längre version av den här artikeln på transportarbetaren.se.



Skyddsombudet Thomas Belvén och kollegan slog redan i januari larm om planen från Italien och Kina.

”Tur att jag har köksrenoveringen”

– Vart tar det här vägen? Med jobb? Och inkomster?

Tankarna snurrade i huvudet på Thomas Belvén när han permitterades på flygcateringbolaget Gate gourmet. Nu har han fullt upp med köksrenovering och har köpt husvagn.

Text och foto **Justina Öster**

Thomas Belvéns hus i Märsta är upp och nervänt. Men sakta växer ett nytt kök fram.

– Jag är väldigt glad att jag haft renoveringen att lägga kraft och energi på. Jag tror det är viktigt att ha något, vid sidan av jobbet, när man är hemma på permittering.

– Annars är det lätt att köra tv-sittning till fyra på natten.

Familjens semesterplaner gick i stöpet. Planen var att fira bröllopsdag på Cypern med de sex barnen, men så kom coronan. I mars blev Thomas och kollegorna permitterade på Gate gourmet vid Arlanda, som förser planen med mat och dryck. Den 1 maj utökades den arbetsfria tiden till 80 procent.

– Jag vill ju jobba mer, är så funtad. När permitteringsgraden ökade blev det tydligt att krisen var djupare än jag först hoppades.

FAMILJEN HAR RELATIVT låga omkostnader och ett års amorteringsfrihet på huslånet har hjälpt till.

– Vi har blivit förskonade från det värsta, säger Thomas.

Rutiner är viktiga när fritiden växer. Thomas stiger upp klockan sju och går och lägger sig efter 23-nyheterna. I april jobbade han två pass. Men nu har han tagit ut komptid, bytt tider och ska inte inställa sig igen förrän den 15 juni. Klockan 05.18.

Thomas är skyddsombud och fackligt engagerad. Han uppfattar att alla på företaget vill tillbaka och jobba igen.

– Vissa tror inte att företaget överlever. Det gör jag, de men kommer nog att säga upp personal.

Thomas Belvén arbetar 13-timmarspass. I coronatid har de städat bilar, gårdar och utrymmen. Sådant lastarna inte hunnit med tidigare, när de stressat från den ena flighten till den andra. I allt snabbare tempo.

– Utan permitteringar hade vi nog fått varsel. Hoppas Tillväxtverket har tid och kraft att granska företag som utnyttjar systemet.

→ Läs hela intervjun på transportarbetaren.se.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Saied Tagavi är ordförande för Transports taxisektion i Stockholm. Han har aldrig fått så många frågor som nu.

Taxi nere för räkning

Åkerierna är på fallrepet och de allra flesta ser konkursen närma sig. Taxichaufförerna har svårt att få ut sina garantilöner.

Text **John Antonsson och Lilly Hallberg**

– Vissa har inte fått lön. Andra får inte garantilönen, även om de har kollektivavtal. En del blir inte uppsagda trots att företagen inte har pengar, och arbetsgivarna vägrar ge ut rätt papper. Det är många som ligger illa till, säger Saied Tagavi, ordförande för Transports taxisektion i Stockholm.

SAIED TAGAVI ÄR taxichaufför sedan många år och har aldrig varit med om något liknande. Alla lider. Både anställda och åkare. Många hör av sig och ber om hjälp. Medlemmar skickar han direkt till ombudsmännen. De andra försöker han ge goda råd till.

Hans egen åkare ligger under rekonstruktion. Där har man inte börjat säga upp personal, men snart ska uppsägningarna förhandlas. Under rekonstruktionen är det staten, genom länsstyrelsen, som ska betala ut förarnas löner.

Saied Tagavi tillhör själv en grupp personer som drabbats under krisen.

– Många av oss som jobbar inom taxi har passerat pensionsåldern. Jobbet är ett sätt att leva ett normalt och tryggt pensionärsliv. Det förvinner i och med den här krisen. Jag är rädd att många av oss inte syns, säger han.

SAIED TAGAVIS ARBETSGIVARE är inte ensam om att ha svårt att få det att gå runt. Konkursstatistiken visar en måttlig ökning av konkurser och antalet anställda som drabbats av dem. Hittills i år rör det sig om 297 anställda mellan den första januari och den sista april. Men varken fack eller bransch tror det kommer att hålla sig på den nivån.

Alla gör allt de kan för att hålla sig flytande.

BRANSCHORGANISATIONEN Svenska Taxiförbundet gjorde i början av april en snabbenkät bland medlemsföretagen, sammanställd den 9 april. För den överväldigande majoriteten företag är krisen svår. Under rådande omständigheter svarade 66 procent att de bara klarar att fortsätta driva sitt företag maj ut. 10 procent svarade att de klarar mer än halvår.

– Taxibranschen består av småföretag. 65 procent av åkarna driver verksamhet i enskilda firmor. Det handlar om människor vars företag ofta hänger ihop med privatekonomin, som har satt hus eller bostadsrätt i pant, säger Claudio Skubla. Han är förbundsdirektör i Svenska Taxiförbundet.

– Vi ser personliga tragedier framför oss.

Medlemsenkäten visar också att fyra av tio företag hade förlorat mer än 80 procent av intäkterna i mars, jämfört med samma månad förra året.

Taxiförbundet varnar för utvecklingen på landsorten, där taxibolag slås ut i krisen. Många mindre orter riskerar att snart stå utan samhällsviktiga transporter.

– Vi vet sedan andra kriser att det riskerar att bli permanent. Därför är det så viktigt att rädda infrastrukturen tidigare så att den finns kvar. Om kommuner och landsting tvingas ta över blir kostnaderna mångdubbelt större, säger Claudio Skubla.

NÄR TRANSPORTARBETAREN VARIT ute och träffat smååkare har det sista hoppet varit ett statligt stödpaket. I april kom ett sådant. 39 miljarder ska rädda företag vars omsättning sjunkit kraftigt. Men pengarna betalas ut först i juli.

– Det tog tid innan det alls kom. Problemet är att utbetalningarna för mars och april görs först efter den 1 juli. Redan i april hade mer än hälften av taxiföretagen allvarliga likviditetsproblem – ett av fem företag skulle inte klara att driva verksamheten ens en månad till, säger Claudio Skubla.

I TAXI GÖTEBORG har åkarna drivit igenom att bolaget ska upphöra med enhetsanslutningen till arbetsgivarorganisationen Biltrafikens arbetsgivareförbund. Facket befarade då att vissa åkare skulle säga upp kollektivavtalet.

Facit hittills under våren: Hos Taxi Göteborg och dotterbolaget Taxi Kungsbacka har sammanlagt 125 åkerier lämnat kollektivavtalet. Uppsägningstid: fram till och med den sista juni.

Transport i Göteborg har svarat med att säga upp korttidspermitteringarna på de åkerierna från och med den 19 maj.

– Nu finns det ingen taxiväxel i Göteborg som du kan ringa om du vill vara säker på att de anställda har rimliga villkor. Det här gör de för att slippa garantilönen. Det rör sig om många medlemmar som drabbats, säger Tony Blomberg, ombudsman för Transport i Göteborg.

OCKSÅ I GÖTEBORG är det många som hört av sig till Transport och berättat att de inte får ut sin garantilön.

– Jag har redan nu ett 20-tal ärenden. Ska jag driva in det och sätta företagen i konkurs? Det är enda alternativet. Jag vet inte hur det här ska sluta. Till sist kommer väl nästan inga seriösa företag att vara kvar. Vid månadsskiftet i slutet av maj ska nästa lön ut. Då krackelerar alltihop, säger Tony Blomberg.

”Jag vet inte hur det här ska sluta. Till sist kommer väl nästan inga seriösa företag vara kvar. Vid månadsskiftet i slutet av maj ska nästa lön ska ut, då krackelerar alltihop.”

Tony Blomberg, lokalombudsman på Transport i Göteborg





FOTO: JAN LINDKVIST

Centralstationen i Göteborg. Resandet har mer eller mindre upphört. Efterfrågan på taxiresor är rekordlåg.

Ingen garantilön – trots kollektivavtal

– Chefen vägrar betala garantilön, säger en uppgiven taxichaufför när Transportarbetaren når honom.

Sedan mars månad har arbetsgivaren betalat för lite. Trots kollektivavtal.

Text **John Antonsson**

Taxiföraren har jobbat hos sin arbetsgivare i flera år och beskriver honom som ”den bästa chefen”.

Fram till krisen.

Chaufförен och kollegorna har begärt besked. Varför får de inte sina garanterade 20 423 kronor i månaden? Svaret är att det inte finns några pengar. Förarna får bara provisionslön och ingenting annat. Åkeriet är anslutet till Taxi Stockholm. Chaufförerna ringer centralen som instämmer i att de anställda har rätt till garantilön. Men ingenting händer.

– Då bad jag chefen att säga upp mig. Så att jag kan få a-kassa, men han vägrar. I stället säger han att jag kan säga upp mig själv. Skicka ett sms uppmanar han. Men då får jag ingen a-kassa på nästan två månader. Chefen vägrar också korttidspermittering. Jag vet inte vad jag ska göra, säger chauffören.

Han säger att han kan ge tidningen kontaktuppgifter till 20 chaufförer med liknande problem. Vi nöjer oss med en:

– Arbetsgivaren säger att han inte har råd att betala oss under uppsägningstiden, så han vill inte säga upp oss och skicka oss till a-kassan. Han borde redan ha gjort det då vi inte har fått garantilönen på två månader. Trots att han kör med kollektivavtal ger han oss bara procent, säger den andra föraren.

Han berättar om en situation som börjar bli ohållbar. Räkningarna hopar sig.

– Jag har kört in massor med pengar förut men nu har jag knappt råd att handla mat. Jag har aldrig haft några problem under hela mitt yrkesliv. Aldrig sjukskrivit mig. Och nu det här. Krogen är stängd, restaurangerna är stängda, flyget går inte.

Hur känns det?

– Det känns väldigt tungt nu. Man kommer till jobbet men har inget hopp.

MATS H ANDERSSON är central ombudsman på Transport med ansvar för taxiavtalet. Den som inte får rätt lön bör först prata med arbetsgivaren, därefter facket.

– Man kan räkna på vad man har rätt till för garantilön i vår app *Taxilön*, säger han.

Om den utsatta personen är medlem i facket kan Transport begära företaget i konkurs. Då tar länsstyrelsen på sig att betala ut lön genom den statliga lönegarantin.

– Om det finns kollektivavtal är det ett avtalsbrott att inte betala rätt lön. Det är belagt med skadestånd, säger Mats H Andersson.

Om en drabbad person inte är med i facket?

– Min rekommendation är att han ska gå med.

Transportarbetaren har varit i kontakt med a-kassan. Det finns inga generella garantier för att det går att säga upp sig själv när arbetsgivaren betalar för lite. Så länge det kan anses att lönen kan gå att leva på. Däremot innebär varje månad med för låg lön att ersättningsnivån från a-kassan minskar. Det beror på att det är de tolv senaste intjänandemånaderna som avgör hur hög eller låg den blir.

Ingen permittering under semestern

Politik. Det statliga stödet för korttidspermitterad personal betalas inte ut under semestern. Tillväxtverket har gjort en helomvändning, något som kritiseras hårt från arbetsgivarhåll.

Möjligheten att permittera anställda, med bidrag från staten, välkomnades av företag som drabbats hårt av pandemin. Inledningsvis gick den ansvariga myndigheten, Tillväxtverket, ut med att stödet skulle utgå även när personalen tog ut betalda semesterdagar.

Det gjorde att många arbetsgivare beviljade semestrar – i tron att staten skulle gå in med upp till 60 procent av lönekostnaden. I mitten av maj gör Tillväxtverket en ny tolkning av regeringsbeslutet och slår fast att semester ska räknas som frånvaro. Och inte ge några stödpengar. Samma sak gäller vid sjukdom, föräldraledighet och vård av sjuka barn. *JL*

65-årig chaufför dog på jobbet

Chaufförer. En 65-årig lastbilschaufför omkom när han hade kört in i en byggnad vid byn Katrineholm utanför Gävle. Olyckan inträffade den 7 maj.

Mannen är den tredje yrkesföraren som dör på jobbet i år. En 60-årig man anställd på ett litauiskt åkeri föll från lastbilen och omkom i januari. I mars dog en 55-årig kranbilsförare vid en skogsväg utanför Örnsköldsvik. Han hade träffats av ett föremål som skulle lossas från lastbilen. *LB*

Hamn permitterade och tog in extringar

Hamn. Transport och hamnarbetarna var rasande när vissa anställda permitterats och arbetsgivaren samtidigt tog in extraanställda. Hamnen i Varberg backade och den lokala överenskommelsen är uppsagd. Alla jobbar heltid igen.

Enligt Transports ombudsman Patrik Östbjerg är Tillväxtverkets direktiv tydliga. Arbetsgivaren ska göra allt som går för att undvika permitteringar.

– Om hamnen sedan tar in blixt eller extringar eller vill att man ska jobba övertid, så har man inte tagit höjd över huvud taget. Då får man klara sig utan permitteringar. *JA*



FOTO: LENA BLOMQUIST

Digitala lösning ska ersätta telefonisterna hos Taxi Stockholm. Närmare 100 telefonister har sagts upp.

Taxi Stockholm säger upp sina telefonister

Taxitelefonister. Taxi Stockholm har sagt upp nästan alla växeltelefonister, totalt ett 60-tal anställda. Bara nio blir kvar.

Text **Jan Lindkvist**

– Bolaget har drabbats hårt av pandemin och uppger att man på sikt ska ersätta telefonisterna med en digital svarsrobot, säger Transports ombudsman Annica Collstam, som förhandlat om uppsägningarna.

I hela taxibranschen har beställningarna över telefon länge minskat och kunderna går över till digitala bokningar via appar eller dator. I höstas la Taxi Stockholm ner en beställningscentral som i många år varit utlokaliserad till Ingmarsö i skärgården.

Nu kommer nästa dråpslag mot telefonisterna.

I spåren av Corona-krisen kortidspermitterade Taxi Stockholm telefonister. Permitteringar som togs tillbaka och ersattes av uppsägningar i flera omgångar.

ANNICA COLLSTAM, OMBUDSMAN på Transports Stockholmsavdelning, säger:

– Det är närmare 60 telefonister som varslats sedan pandemin bröt ut. I den senaste omgången var det 32 som sades upp. Nu är de bara nio kvar och vi vet inte vad som händer med dem.

– Bolaget hänvisar till Corona-krisen och att man ser sig nödgat att göra en organisationsförändring.

Taxi Stockholm räknar med en halverad bilflotta och att telefonbeställningar i framtiden kommer att tas emot av en robot.

MÅNGA AV DE uppsagda telefonisterna har jobbat länge i företaget och har uppsägningstider på sex månader.

Transportarbetaren har sökt ansvariga i Taxi Stockholm för en kommentar, men kom inte längre än till Natalia Santos, pressansvarig:

– Det pågår förhandlingar, det är det enda jag kan säga.

Är det inte så att de lokala förhandlingarna med Transport faktiskt är avslutade?

– Du kan mejla, om du har fler frågor.

Krav på YKB-kurser skjuts upp

Chaufförer. Är din YKB på väg att gå ut? I spåren av corona förlänger regeringen giltigheten för yrkeskompetensbevisen

–Min prioritet är att säkra samhällsviktiga transporter, kommenterade infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) när förslaget presenterades.



Det handlar om yrkeskompetensbeviset, som är obligatoriskt för alla som kör tung trafik eller buss. YKB innebär dels en längre grundutbildning för alla som ska in i yrket, dels fem dagars fortbildning vart femte år.

Nu ska giltighetstiden förlängas för dem vars YKB går ut under pandemin. Även de som haft ett yrkeskompetensbevis vars giltighetstid löpt ut under perioden 1 mars 2020–31 maj 2020 undantas från kravet i sex månader.

Samtidigt förbereds en ändring som skulle göra att vissa delar i fortbildningen kan ske på distans. *LB*

Kollektivavtalen förlängs – nya förhandlingar i höst

Avtalsrörelsen. Stora grupper inom Transport arbetar redan på avtal som egentligen löpt ut. För andra kommer nuvarande kollektivavtal att förlängas och gälla till årets sista dag. Förhandlingarna har flyttat fram till hösten.

Text **Lilly Hallberg**

Som avtalssekreterare skulle Peter Winstén lett Transportarbetareförbundets avtalsrörelse under våren. Samtliga 27 kollektivavtal ska förnyas under året.

Den 14 januari växlade Transports delegation krav med Biltrafikens arbetsgivareförbund, och då gällde det transportavtalet.

SEDAN KOM CORONAKRISEN. Det förändrade totalt förutsättningarna.

– Det kan man lugnt säga. Det eskalerade. I slutet av mars kändes det inte längre som läge för avtalsförhandlingar, säger Peter Winstén två månader senare.

FÖRHANDLINGARNA KOM I stället att handla om korttidspermitteringar och varsel om uppsägningar.

De gällande kollektivavtalen prolongerades – förlängdes – i stället med sju månader, till den sista oktober. Först för bland andra lastbilschaufförer, terminalarbetare och miljöarbetare.

Avtalen för bland andra mackanställda och hamnarbetare, som löpte ut den 30 april, är förlängda till den sista november.

I mitten av maj kom så Transport överens med arbetsgivarparterna om att prolongera bevakningsavtalet, taxitelefonistavtalet och hyrverksavtalet året ut.

– Jag tycker att vi tagit ett stort ansvar som valt att prolongera avtalen i den här situationen, säger Peter Winstén.

Han räknar med att leda Transports förhandlingar i höst.

– Just nu utgår jag från att vi ska förhandla som vanligt. Om det ändras får vi hantera det senare.

Med ”som vanligt” menar Transports avtalssekreterare att delegationerna möts ”på riktigt”. Peter Winstén tycker att mötesformerna under våren i många fall blivit effektivare, en positiv konsekvens av restriktionerna. Digitaliseringen har påskyndats och det har ofta gått bra att diskutera via länk.

– Men det är stor skillnad på möten och möten. Jag har svårt att se att det skulle fungera med avtalsförhandlingar där delegationer möts på länk i stället för fysiskt.

De kollektivavtal som Transport kommit överens med arbetsgivarparterna om att prolongera har alla förlängts med sju månader.

SAMTLIGA NYA AVTAL ska förhandlas fram i år, enligt den ursprungliga agendan. Kollektivavtalet för bland andra taxichaufförer löper ut mitt i sommaren och flera avtal för flyget under hösten.

Peter Winstén medger att det finns en risk att det blir problem att hinna få samtliga avtal klara före årsskiftet. Men att förlänga fler med sju månader är inget förbundet tagit ställning till.

Peter Winstén tar inte för givet att de nya avtalen kommer att innebära retroaktiv lön:

– Det kan vi inte utgå från innan vi förhandlat. Men självklart kommer vi att ha det som krav.

Avtalsrörelsens nya schema

Samtliga Transports 27 kollektivavtal ska förnyas under 2020. Avtalen löper alla ut under året, men vid olika tidpunkter. Flera avtal har prolongerats, förlängts, som en följd av coronaviruset.

→ Bemanningsavtalet 30 april – förlängt till 30 november (förhandlas av LO för samtliga förbund).

→ Bensin- och garageavtalet 30 april – förlängt till 30 november.

→ Bevakningsavtalet 31 maj – förlängt till 31 december.

→ Bilvårdsavtalet-KFO 30 april – förlängt till 30 november.

→ Bilvårdsavtalet-Almega 30 juni.

→ Bussbranschavtalet 30 september.

→ Bärgningsavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Depåavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Flygmekanikeravtalet 30 september.

→ Flygplatsavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Flygriksavtalet 30 september.

→ Flygtankningsavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Flygtekникeravtalet 31 oktober.

→ Fraktflygflygavtalet 30 september.

→ Gummiverkstadsavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Hamn- och stuveriavtalet 30 april – förlängt till 30 november.

→ Hyrverkstadsavtalet 31 maj – förlängt till 31 december.

→ Miljö- och flygavtalet Pacta 30 april – förlängt till 30 november.

→ Miljöarbetaravtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Reklamdistributörsavtalet 30 juni.

→ Taxiföraravtalet 30 juni.

→ Taxitelefonistavtalet 31 maj – förlängt till 31 december.

→ Terminalavtalet 30 april – förlängt till 30 november.

→ Tidningsdistributörsavtalet 30 april – förlängt till 30 november.

→ Taxiföraravtalet 30 juni.

→ Transportavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Utlandsavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

→ Återvinningsavtalet 31 mars – förlängt till 31 oktober.

Swedbank

Medlem i facket? – välj rätt lån

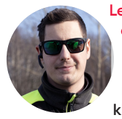
Med vårt Medlemslån kan du som medlem i facket förverkliga dina planer och känna dig trygg som låntagare. I lånet ingår försäkringen liv och betalskydd utan extra kostnad, det innebär att vi kan erbjuda dig en extra trygghet om det oförutsedda händer. Du kan låna upp till 350 000 kr utan krav på säkerhet, räntan är förmånlig* och inga avgifter tillkommer, jämför gärna våra villkor med andra långivare.

* Effektiv ränta 5,17 % april 2020

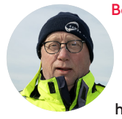
Läs mer på **swedbank.se/medlemslan** eller ansök direkt och få besked i vår app eller Internetbank.

5 tycker till

Vad gör du för att slippa tänka på corona hela tiden?



Leif Dovermar, åkeri-chaufför, Torslanda:
– Jag tänker inte på det speciellt mycket. Det är klart att man håller avstånd, och så har vi fått en egen barack för externa chaufförer hos kunden jag kör till. Jag är orolig för min mor, i riskgruppen, men det är inget jätteämne på jobbet.



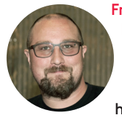
Bengt-Ove Selander, miljöarbetare, Lysekil:
– Det kan man inte, då går det åt helvete! Kanske när man sitter hemma i fåtöljen och ser en film. Annars tänker jag på det med svärföräldrarna, i affärer och här på jobbet. Vore hemskt om man hade viruset utan att veta om det och smittade någon.



Melinda Åsén, åkeri-chaufför Kungs-backa:
– När jag kör in i typ Norge blir jag ”skjuten” i pannan med termometer och får fylla i hälsodeklaration. Jag och sambon ska åka på spa, för andra gången den här månaden. Vi unnar oss lite. Bilbingo finns och man kan fynda begagnade grejer.



Thomas Stenius, färd-tjänstförare, Örebro:
– För mig är det inget stort bekymmer. Snacket har lugnat ner sig. Jag går inte och tänker på corona hela dagarna. Det är mest det där att inte ha närkontakt och sprita bilen efter varje kund. Jag är snarare glad att ha ett jobb att gå till.



Fredrik Nilsson Hjert, livsmedelschaufför, Karlstad:
– Jag kör på som vanligt. Hemma har jag fullt upp med barnen så jag hinner knappt lyssna på radio- och tv-sändningar. Dottern har epilepsi och vårdas på sjukhus ibland, så det är mycket med det. För hennes skull undviker vi folksamlingar.

Skyddsombud stoppar farligt jobb med corona

Arbetsmiljö. Vård- och omsorgsjobben är de vanligaste när det kommer till skyddsombudsstopp som har med corona att göra. Näst på tur kommer olika transportjobb.

Text **John Antonsson**

Exempel: Transport begärde skyddsstopp på ett företag i södra Sverige med krav om att väktare inte skulle behöva flytta personer som misstänktes ha corona. Om de inte samtidigt hade tillgång till skyddsutrustning som visir eller liknande samt mask med andningsskydd.

BESLUTET FRÅN Arbetsmiljöverket kom efter att Transport lagt ett skyddsombudsstopp för den särskilda arbetsuppgiften. Om arbetsgivaren inte följde kravet: Vite på 100 000 kronor.

Det här är det första skyddsstoppet som har gett önskat utslag för Transport när det gäller just corona.

I Arbetsmiljöverkets senaste statistik över antalet skyddsstop med koppling till pandemin dominerar vårdyrkena med 46 stycken. Men närmast inpå kommer transportjobben med 12. En stor andel av de arbetsplatser som berörs finns inom kollektivtrafik och tåg, det vill säga utanför Transports avtalsområden.

Fackförbundets arbetsmiljöexpert Martin Miljeteig är i överlag besviken på Arbetsmiljöverkets hantering av pandemin.

– Coronahanteringen väcker många frågor från skyddsombud och regionala skyddsombud om hur man väljer att hantera och prioritera. Man kan fundera på om det verkligen är en rättssäker hantering av de ärenden som kommit in.

TRANSPORT ÄR INTE ensamt om kritiken. Kommunal har JO-anmält myndigheten.

Just nu är det bråda dagar för dem som jobbar med arbetsmiljöfrågor. Martin Miljeteig beskriver en helt ny situation där samarbeten mellan fack och arbetsgivare, som tidigare fungerat bra, nu börjat knaka rejält i fogarna.

– Vår uppfattning är att vi ska förhandla när det tillkommer nya arbetsuppgifter. Vi vill kunna säkerställa att alla har rätt skyddsutrustning och utbildning. Då har många arbetsgivare valt att inte samverka med Transport och i stället skylla på Folkhälsomyndigheten om till exempel ansiktsmasker.

– Men Folkhälsomyndigheten är ju tydlig med att den inte ska ge några generella anvisningar, utan att arbetsgivarna alltid har ansvaret för arbetsmiljön.

”Coronahanteringen väcker många frågor från skyddsombud och regionala skyddsombud om hur Arbetsmiljöverket väljer att hantera och prioritera. Man kan fundera på om det verkligen är en rättssäker hantering av de ärenden som kommit in.”

Martin Miljeteig, Transport.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Helsingborg miljöbäst igen

Miljöarbetare. Helsingborg har för fjärde året i rad utetts till landets bästa miljökommun av Aktuell Hållbarhet. Pierre Mollestam är miljöarbetare på det kommunala bolaget NSR.

– Miljösatsningen märks även om jag kanske inte har så mycket att jämföra med. Sett ur vårt perspektiv går det bra med sortering och återvinning. Nu kör jag villasopor och tycker att folk överlag är duktiga på att sortera, säger han.

Och hur är arbetsmiljön för miljöarbetarna?

– Alltså, den är bra. Men det är ett tungt jobb, det går inte att komma ifrån. Det sliter på armar och axlar, och det känns på fredagskvällen att man jobbat... Fast så är det ju överallt. Och friheten är skön, att vara ute och köra. *LH*

Las-förhandling får omstart efter LO-bråk

Facket. Fackens och arbetsgivarnas förhandlingar om las kan få en nystart efter sommaren. Samtidigt meddelar regeringens utredare att eventuella lagändringar bör vänta till 2022.



”Låt las bli en valfråga 2022, då skulle alla partier få bekänna färg.”

Tommy Wreeth, ordförande Transport.

Text **Lena Blomquist**

– Låt las bli en valfråga 2022. Då skulle alla partier få bekänna färg, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Framtiden för lagen om anställningsskydd (las) är sedan över ett år uppe i två olika forum.

Regeringen och samarbetspartierna (L och C) har gett utredaren Gudmund Toijer uppdraget att ”modernisera” arbetsrätten. I klartext föreslå hur arbetsgivarna lättare ska kunna göra undantag från turordningsreglerna, först-in-sist-ut. Dessutom ingår hur det ska bli billigare för arbetsgivarna att säga upp personer som misskött sig.

Utredningens förslag ska presenteras den 1 juni. En del har läckt ut i förtid: Alla arbetsgivare ska få undanta fem personer från las-listan, det vill säga behålla dem oavsett anställningstid. Mindre företag ska få säga upp anställda av personliga skäl och de blir då av med jobbet direkt när uppsägningstiden tar slut. Den uppsagda kan trots detta, med eller utan hjälp av sitt fack, gå till domstol och kräva jobbet tillbaka.

UTREDAREN HAR OCKSÅ kommit fram till att eventuella lagändringar inte bör träda i kraft förrän våren 2022, enligt tidningen Arbetet.

– Helst skulle jag se att hela utredningen skrotas, kommenterar Transports Tommy Wreeth.

Men både politikerna, facken och arbetsgivarna ser egentligen helst att parterna på arbetsmarknaden själva enas om förändringar i las. Därför har förhandlingar mellan LO, privattjänstemännen i PTK och Svenskt Näringsliv pågått sedan våren 2019.

Men samtalen har sått split mellan LO-förbunden. I december hoppade fem av dem av. De hade läst arbetsgivarnas förslag till avsiktsförklaring från förhandlingarna. Där fanns inslag som de inte kunde ställa upp på. Budskapet var att arbetsgivarna enklare skulle kunna sparka anställda.

NU SER DET ut som om frågan tas upp för diskussion och beslut på ett extra möte inom LO senast i augusti. Och att resultatet kan bli en omstart för förhandlingarna.

Förutsatt att arbetsgivarna är med på att börja om. En fråga som Svenskt Näringsliv inte vill kommentera.

Gideonsson tar över LO

Facket. Om ett par veckor ska LO välja ny ordförande. Valberedningens förslag är Susanna Gideonsson från Handels, med bakgrund som tidningsbud.

Text **Lena Blomquist**

Hela förslaget är utan representanter från industrin: Som första vice ordförande vill valberedningen se omval av Therese Guovelin från Hotell- och restaurangfacket. Omval föreslås också av avtalssekreteraren Torbjörn Johansson från Byggnads. Till andra vice ordförande vill valberedningen ha Kommunals förbundssekreterare Lisa Bengtsson, med förflutet i Transport, först som bensinmacksanställd sedan som anställd i förbundet.

Transports ordförandekandidat var Johan Lindholm från Byggnads. Han tackade nej efter att valberedningen presenterat sitt förslag.

FOTO: PERNILLE TOFTE



Susanna Gideonsson blir den andra kvinnan någonsin att leda LO. Hon är också den första som kommer från Handelsanställdas förbund.

FOTO: PENSIONSMYNDIGHETEN



Parterna enades om högre pension

Facket. LO och Svenskt Näringsliv har enats om högre tjänstepensioner. Privatanställda arbetare ska tjäna in avtalspension redan innan de fyller 25 år. Men för att gå med på det kräver arbetsgivarna att avtalen ska bli treåriga, när avtalsrörelsen tar fart i höst igen.

Den villkorade överenskommelsen går ut på att arbetsgivarna ska betala in pension för sina anställda från att de är 19 år. Förändringen, från dagens gräns på 25 år, ska ske stegvis med ett år i taget. LO har uppgett att en arbetare, som tjänar 25 000 kronor i månaden, börjar jobba vid 19 års ålder och slutar vid 67, får cirka 2 500 kronor mer i tjänstepension. *LB*

Fackets SD-nej godkänt av nämnd

Facket. Sverigedemokraternas politik går emot fackförbundets stadgar. Handels gjorde rätt som stängde av en aktiv sverigedemokrat från uppdraget som klubbordförande, slås fast i en dom.

Ärendet har avgjorts i en så kallad skiljenämnd, berättar tidningen Handelsnytt.

Medlemmen överklagade beslutet och nämnden är sista instans. Den bestod av en ledamot från vardera parten och en opartisk ordförande, som de två utsåg tillsammans. Domen slår fast att SD:s principprogram är oförenligt med Handels stadgar. *LB*

4

زملائنا سائقي التاكسي

Till fyra språk översatte Transportarbetaren en text om taxiförares rättigheter. Förutom arabiska, som du ser här ovan, finns texten på engelska, kurdiska och somaliska att läsa på transportarbetaren.se.



Miljöarbetarna på Suez i Malmö pressas av tvåskift och sent kvällsjobb.

Miljöarbetare tvingas jobba tvåskift

Miljöarbetare. I Malmö inför företaget Suez tvåskift för miljöarbetare som kör in hushållssopor. Trots att den kommunala upphandlingen i princip förbjuder det. Även Transport säger nej till tvåskift, men kördes över vid förhandlingsbordet.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Av arbetsmiljö- och säkerhetsskäl är det en dålig idé att hämta in hushållsavfall på kvällstid. Ingen miljöarbetare ska behöva leva med att ha backat över ett barn, säger Joakim Guttman, central ombudsman.

Han får medhåll av Kenneth Malmberg, som kört sopor i 25 år. Malmberg är huvudskyddsombud på Suez i Malmö och ordförande i miljösektionen på Transports Malmöavdelning.

– Det är ytterst få av de anställda som vill hämta in avfall på kvällstid. Flera har valt att sluta sedan företaget drev igenom beslutet, säger han.

I april 2019 tog miljöföretaget Suez över delar av hushållshämtningen i Malmö och Burlövs kommuner. Anbudet var pressat och byggde på färre sopbilar än vad den tidigare entreprenören använt.

– Redan från start varnade vi för att det aldrig kommer att gå, säger Kenneth Malmberg.

HAN ÄR ÖVERTYGAD om att Suez räknade bort sig på anbudet. För att klara uppdraget började företaget leta lösningar.

En idé var att köra med ”ett och ett halvt” skift. En miljöarbetare skulle köra ut, jobba ensam i fyra timmar och sedan åka tillbaka och hämta en kollega. Duon skulle köra dubbelt fyra timmar innan det var dags för miljöarbetare ett att kliva av. Tvåan skulle sedan fortsätta själv i ytterligare fyra timmar. Totalt ett pass på tolv timmar.

UPPLÄGGET HADE INNEBURIT mängder av extrakörningar med sopbilen och skrotades innan det ens prövats. I stället rullade arbetet i gång – med ett skift och vanliga pass på åtta timmar.

– Det blev extremt pressat, säger Kenneth Malmberg. Alla anställda försökte verkligen, men det blev massor av övertid. Vissa kvällar körde folk till efter klockan 23.

FACKET KOPPLADES IN och slog ner på övertidsberget. Suez la om schemat – till fyradagarsvecka med tio timmar långa pass. Extrafolk togs in, liksom extra bilar.

Med extra kostnader som följd.

I början av 2020 lanserades nästa idé. Miljöarbetarna ska köra tvåskift i de villaområden som ingår i entreprenaden. Tanken var att första skiftet jobbar mellan klockan 05.30 och 15.00. Det andra börjar 14.30 och har arbetstid till klockan 22.00.

Fast upplägget stöter på patrull. I Malmö har beställaren, det kommunala bolaget VA Syd, bestämt att renhållningsarbete i bostadsområden bara får pågå mellan klockan 06.30 och 19.00.

I det aktuella upphandlingsunderlaget finns dessutom en kravspecifikation. I den står uttryckligen att uppdraget inte får bedrivas som skiftarbete. Med tillägget ”att tidigare erfarenhet visat att detta inte fungerar”. I specifikationen sägs i och för sig att beställaren kan medge avsteg från regeln.

Den 20 april valde Suez att köra i gång med dubbla skift. Morgonskiftet rullar på ungefär som tidigare, enligt Kenneth Malmberg. Med den skillnaden att stressen ökat.

– Det gäller ju att miljöarbetarna hunnit med alla kärl, innan man lämnar över bilen. Jag har fått rapporter om att man inte alltid hunnit med. Eller hunnit ta rast.

VARANNAN VECKA JOBBAR renhållarna kväll. Med arbetstid till klockan 22. Fast fortfarande gäller regeln om att kärltömningen ska upphöra klockan 19.

Kenneth Malmberg säger:

– Företaget har gått ut med att det är strikt förbjudet att lämna arbetsplatsen i förtid. De sista timmarna ska ägnas åt att åka och tömma på tippen, och åt bilvård. Suez i Malmö kommer att ha landets renaste sopbilar.

I DET NYA konceptet ingår att miljöarbetare som blir klara tidigt ska sticka ut till andra distrikt och hjälpa kollegerna där.

– Kruxet, säger Kenneth Malmberg, är att människor jobbar i olika takt. Ska de som jagar på sedan jobba ett halvt distrikt till, för att täcka upp för dem som väljer ett lugnare tempo? Frågan är komplicerad.

Omdirigeringen av personal har också väckt frågor om övervakning och GDPR. Via kärlen, som är chippade, kan Suez i realtid se exakt var varje enskild sopbil finns. Kan den informationen användas för att kolla hur arbetet fortskrider och till att styra bilar till andra områden?

Transportarbetaren har pratat med ett par miljöarbetare som jobbat kväll. Ingen är nöjd. En man berättar att han precis har sagt upp sig.

– Jag sökte det här jobbet för att jobba dagtid, jag vill hinna träffa mina barn. Suez får nog räkna med ganska stor personalomsättning.

RENHÅLLARNA PÅPEKAR OCKSÅ att Suez upplägg bygger helt på enmansbetjänade bilar – förutom under en inkörningsperiod. Flera anställda ser ökad belastning och ökad risk för incidenter. En fråga som ställs är hur ensamarbetet rimmar med Suez krav på att en person ska gå bredvid bilen, vid backning.

Tidigare har företaget också varit noga med att färdskrivarkort ska sitta i skrivaren, i körläge, trots att lagen inte kräver det. Nu gäller inte den instruktionen längre.

Kenneth Malmberg kör inte kväll, utan har en annan syssla.

– Jag tror att vi kommer att få se mer av tvåskift inom renhållningen i Sverige. Fast det är problematiskt. I villaområdena är det trångt och värre blir det när alla kommer hem med bilen. Och hur många vill ha sopbilar framför huset en försommarkväll?

STEN CARLSSON ÄR ombudsman på Malmöavdelningen och har förhandlat med Suez om tvåskiftet. Han frågar sig om Suez och VA Syd verkligen kan ändra spelregler som ställts upp vid en upphandling – reservationen till trots.

Sten Carlsson är själv gammal miljöarbetare:

– Sopbilar drar till sig barns intresse. Vid ett tillfälle var jag en hårsmån från att backa över en liten flicka. Lyckligtvis hade jag en backningskamera och upptäckte henne. Den händelsen bär jag fortfarande med mig.

– Suez har inte gjort en korrekt risk- och konsekvensanalys. Det är en sak vi slog ner på i förhandlingarna.



Kenneth Malmberg är huvudskyddsombud på Suez. ”Jag tror att vi kommer att få se mer av tvåskift inom renhållningen i Sverige.”

Beställaren försvarar tvåskiftet

Miljöarbetare. Upphandlaren VA Syd har godkänt skiftkörningen som Suez startade den 20 april. Enhetschef Lars-Fredrik Alingfeldt anser inte att det bryter mot kraven som ställdes i upphandlingen.

Text **Jan Lindkvist**

Varför gör VA Syd det här avsteget, när det klart framgår i anbudsunderlaget att skiftarbete inte fungerat?

– Till skillnad mot tidigare entreprenörer har Suez separerat villor och flerbostadshus. Vi säger ja till skift i villaområden till vidare, under förutsättning att det fungerar.

Facket och anställda anser att kvällskörning innebär ökad risk för olyckor och störningar för de boende. Hur ser VA Syd på det?

– Det är en sak för Suez att säkerställa, det ligger på deras bord. Tömningen får bara pågå till klockan 19.

Andra miljöföretag kan eventuellt ha tolkat upphandlingskraven som att skiftkörning inte var en möjlig lösning. Hur ser VA Syd på risken att bolag nu överklagar till domstol?

– Det får andra entreprenörer svara på. Vår uppfattning är att det finns en tydlig öppning för skift.

Andrei Bjuvenhed är platschef på Suez i Malmö. Han håller med om att tvåskift är ovanligt vid inhämtning av hushållsavfall:

– Det är ett sätt för oss att få ihop körningarna, få ihop ekonomin.

När det gäller arbetsmiljön och säkerheten säger han:

– De aspekterna är otroligt viktiga. Ingen chaufför ska utsättas för ökad risk. På vintern är det mörkare och då aktualiseras frågan än mer. Samtidigt finns tung trafik i samhället och boende måste acceptera det.

Hur ser Suez på kritiken från anställda, som tog jobbet för att jobba dagtid?

– Alla är inte lyckliga. Men en stor del av personalen har inte sagt ifrån heller. Kvällspasset är varannan vecka och blir något kortare. Det innebär mindre belastning.

Enligt uppgift har flera miljöarbetare sagt upp sig. Räknar Suez med ökad personalomsättning?

– Vi vill inte tappa kompetens, men samtidigt sker förändringar i arbetslivet. De kommunala upphandlingarna är tuffa och innebär pressade anbud. Jag tror att vi kommer att få se tvåskift på fler ställen.

– Fast vi kommer att utvärdera skiftarbetet när det gått en tid. Hittar vi bättre upplägg är vi öppna för det.



FOTO: ULRIKA PERSSON/KRIMINALVÅRDEN

Hallå där!

STEFAN STRÖMBERG

... regeringens utredare som ska stoppa brottsligheten kring de ekonomiska stöden i coronatider.

Hur ska du sätta i gång?

– Jag börjar med att sätta mig in i de olika stödsystemen. Det blir en ordentlig genomgång med de myndigheter som i dag jobbar med brottsliga angrepp på välfärdssystemen. Och jag måste ta reda på hur det går till när företag söker stöd och ansökningarna bedöms.

– Det är kriminellt att lura staten på pengar och uppdraget är väldigt, väldigt intressant.

Har du redan nu ett hum om vilka risker det finns för brottslighet?

– Det finns hela tiden risker när det betalas ut mycket pengar, särskilt när det är bråttom som nu. Allt från väldigt uppenbara bedrägerier till andra former av missbruk.

Är någon typ av stöd särskilt utsatt?

– Väldigt svårt för mig att bedöma. Jag ska titta på de rent kriminella angreppen. Andra får bedöma om företag i olika situationer är berättigade till stöden eller inte.

Kan vissa branscher räkna med hårdare kontroll än andra?

– Det kan jag inte heller säga något om. De myndigheter som beviljar stöden bedömer nog detta bättre. Men det är svårt när det är väldigt många sökande och det handlar om små företag.

Vad har du gjort tidigare?

– Jag har sett rättsväsendet ur många olika perspektiv ... Min bakgrund är domare och jag har arbetat med lagstiftning. Jag har varit på justitiedepartementet och också verkschef på flera myndigheter, senast Kriminalvården.

LENA BLOMQUIST

Uppsagda Cecilia kör coronasjuka till vården



Cecilia Wallin utanför det tillfälliga sjukhuset vid Älvsjömässan. Hon ska just gå på sitt skift, hon jobbar 10 till 22.

Sjukreseförare. Cecilia Wallin och samtliga kollegor på Sirius sjukresor har sagts upp från sina arbeten på grund av minskade intäkter på grund av corona. Under uppsägningstiden kör de ambulans – med coronapatienter.

Text och foto **John Antonsson**

Transportarbetaren når först Cecilia Wallin vid en paus under ett av hennes tolv timmar långa arbetspass.

– Först tänkte jag nej, nej, aldrig i livet. Men sen fick man höra om den höga lönen och då blev det lite intressant. Jag hoppade på och har inte ångrat det, säger hon.

Cecilia Wallin och hennes kollegor fick en halv dags utbildning med bland annat smittskydd från uppdragsgivaren Aisab, Stockholmsregionens ambulansföretag.

Bästa skillnaden mot det vanliga jobbet är lönen. 250 kronor i timmen dagtid och betydligt mer betalt för kväll och helg.

SAMMANLAGT ÄR DET i skrivande stund 64 förare från Sirius, som ägs av Taxi Stockholm, och Taxi Stockholm som fått tillfälliga arbetsuppgifter kopplade till att köra coronasmittade. De mest akuta fallen körs fortfarande i vanliga ambulanser av rutinerad sjukvårdspersonal. Siriusförarna kör åkeriets egna bilar.



Skylten leder till provtagning för covid-19, för den med remiss. Under tiden Transportarbetaren är på plats dyker ingen upp på drive in-provtagningen.

– Vi kör i ambulanskläder, det känns lite lyxigt om man säger så.

Är det tufft att köra sjuka?

– Jag körde bårtransport när vi hade det på Sirius, så jag är van. Men de vi kör är inte jättedåliga, det är ambulansen som tar de värsta fallen.

Känner du dig trygg?

– Jag det gör jag. Vi gör det jättenoggrant och har hela kittet med skydd. Jag är mer orolig ute i det civila än här.

Cecilia Wallin har jobbat för Sirius sedan 2003. Hon är inne på sina sex månaders uppsägningstid. Kollegan hon kör med får stämpla ut redan den sista maj.

Exakt hur länge de ska köra coronapatienterna vet ingen, några veckor till i alla fall, kanske året ut. Men ingen kan ju svara på hur utvecklingen blir.



Lone Olsson var med vid förhandlingarna kring Ringduve taxi. Ett av företagen som tog över betalar inte heller lön.

Chaufförer blåsta på lönen – igen

Taxi. Förra året försattes Ringduve taxi i konkurs efter att ha lurat omkring 100 chaufförer på stora lönebelopp. En del av bilarna och färdtjänstkörningarna togs över av Lundafolket taxi. Nu upprepas historien. Förarna är blåsta på lön och taxibolaget har begärts i konkurs.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Ringduve taxi blev en skandalhistoria. Den skakade om den största uppdragsgivaren, Skånetrafiken, som upphandlar färdtjänst och sjukresor. Facket kämpade i veckor med att försätta bolaget i konkurs, efter att företrädarna ersatts av målvakter. Kraschen slutade med att staten fick gå in med stora summor i lönegaranti.

Lone Olsson, ombudsman på Transports Malmöavdelning, lade ner hundratals timmar på att hjälpa de drabbade chaufförerna.

– Nu händer samma sak igen, konstaterar hon. Det är bedrövligt.

När Ringduve gått omkull tog bolaget Lundafolket taxi över en del bilar och färdtjänstuppdrag för Skånetrafiken. Kontrakten skulle löpa till den 31 januari 2020.

Lone Olsson berättar att förarna fick sina löner till och med januari. Men hela den intjänade semesterlönen har uteblivit.

– I februari började medlemmarna ringa. De var oroliga.

TRANSPORT FÖRETRÄDER ÅTTA medlemmar som har ett krav på sammanlagt 240 000 kronor på Lundafolket taxi. Facket har skickat betalningsuppmaningar, men stött på problem. Precis som med Ringduve taxi.

– Bolaget har bytt företrädare på löpande band. Ingen går att få tag i, trots att vi anlitat ett delgivningsföretag. Vi får också signaler om att en av de ursprungliga huvudmännen i Ringduve taxi skött lönerna på Lundafolket taxi, säger Lone Olsson.

DEN 7 MAJ kom nästa kalldusch för chaufförerna. Den person som på papperet företräder Lundafolket taxi, Sanna Zeinab Merhi, skickade då in en kortfattad konkursansökan till tingsrätten i Lund. Samma dag klubbade domstolen konkursbeslutet.

VEM SOM I verkligheten styrt bolaget och skrivit under konkursansökan är dock oklart. Konkursansökan är odaterad och det uppgivna organisationsnumret på bolaget är felaktigt.

Ansökan är skriven efter en mall där det finns en särskild rad för telefonnummer till företrädaren. Raden är tom.

Transportarbetaren har precis som delgivningsbyrån försökt nå Sanna Zeinab Merhi, utan att lyckas.

LUNDAFOLKET TAXI HAR ett 80-tal betalningsföreläggande hos Kronofogden. Två av kraven – från ett drivmedelsföretag och en bilverkstad – uppgår tillsammans till cirka 320 000 kronor.

En kontroll hos Skatteverket visar att inga skatter och arbetsgivaravgifter har redovisats för januari, februari och mars 2020.

David Ericsson

I väntan på jobb

Jag har varit med om flera kriser i arbetslivet. Och frågan är om det inte alltid är lite kris. När som helst kan förutsättningarna ändras och jobb försvinna i någon upphandling eller för att ett konkurrerande företag lagt ett skambud.

I större sammanhang inträffade en av de värsta kriserna i början av nittiotalet, då regeringen fick för sig att knyta kronan till euron. Valutahandlarna trodde inte på det och Riksbanken höjde räntan till 500 (femhundra) procent för att få pengarna att stanna i Sverige.

Jag behöver inte nämna att det gick åt helvete. Hela Sverige släcktes ner ända tills regeringen gav sig och lät kronan flyta fritt med en saftig devalvering som följd.

> ”Vi kan greja den här krisen och vi kommer greja framtida kriser.

Till allt elände hade jag åkeri på den tiden. Men jag hade lite tur. Alla andra enbilsåkare ville ligga ute på vägen och dra som riktiga cowboys. Jag hade åkt på den tristaste körningen: kaffecontainrar mellan Stockholms frihamn och KF:s rosteri på Kvarnholmen.

Men kaffe dricker ju alla oavsett konjunktur. Och chaufförerna som väntade på jobb vid hamnen såg ut som om de kollade på en pingpongmatch, då de såg på mig fara fram och tillbaka med containrarna.

ATT SOM NU, få benen undanslagna, och på bara ett par dagar bli helt utan jobb, har jag dock aldrig varit med om. Och kanske säger krisen oss något. Att hjulen snurrat för snabbt och så plötsligt, då vi står inför ett reellt hot, drabbas vi av panik och stänger ner allt.

Det är tveksamt om själva pandemin är värre än andra virus som sars, svininfluensan eller asiaten. Dödsfallen totalt sett i Sverige är hittills inte fler vid den här tiden än under influensautbrottet 2018, enligt SCB.

Men de som inträffar är naturligtvis fruktansvärt tragiska och jag har själv bekanta som gått bort i covid-19. Smittan kommer också tillbaka i vågor; som alla virus. Plus det hemska faktumet att nya virus är att vänta i framtiden.

Det måste vi förhålla oss till. Ha en äldrevård värd namnet med trygga anställningar, stabila livsmedelssystem (i höst kommer vi helt säkert få matbrist), relevant skyddsutrustning och ett samhälle där man planerar för människorna, inte bara för de som har störst kapital.

JUST NU SER det dystert ut. Inga jobb, social distansering och inga resor. Men kraften finns där, vi kan greja den här krisen och vi kommer greja framtida kriser. För vi är starka och vi är bäst!

Och exakt nu får jag en förfrågan på sms om en körning till hösten. Jag knappar tillbaka ett: YES!



Toppen & botten

↑ Att vi faktiskt börjar förstå att vi måste förändra något i våra liv.

↓ Allt coronan ställt till.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Maick Jespersen är huvudskyddsombud på UPS terminal vid Sturup. Han och kollegan Philip Gullberg slåss hårt för att förbättra arbetsmiljön på företaget.

Facklig kamp i motvind

Kyla och drag. Brister i brandskyddet. Stress och tunga manuella lyft. Både facket och Arbetsmiljöverket kräver åtgärder. I stället har paketjätten UPS kortat ner arbetspassen. Terminalarna som fått sänkt lön vänder sig nu mot de egna skyddsombuden.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

– Nu pressar företaget för hårt! Vi kunde ha nöjt oss med handskar och skyddskläder. Och att grinden fixades, så vi slipper lyfta flera ton extra varje gång den pajar. Det är vi som straffas, säger en man.

Maick Jespersen kisar i den skarpa morgonsolen. Han är huvudskyddsombud på UPS terminal i Sturup, vid flygplatsen Malmö airport. Vald av medlemmarna för att driva på för bättre och säkrare arbetsmiljö.

Och det finns en del att göra. Arbetsmiljöverkets senaste inspektion resulterade i en elva sidor lång kravlista. Räddningstjänstens besök gick inte mycket bättre. På 16 punkter måste UPS rätta till brandskyddet, bland annat utrymningsvägar.

FACKET, TRANSPORT, HAR i åratal legat på om åtgärder.

– UPS förhalar hela tiden. Terminalen är gammal och sliten. Arbetsmiljön är bedrövlig. Lokalerna borde ha stängts för länge sedan, säger Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud på Transports Malmöavdelning.

Den fackliga kampen har gått i vågor. Förra våren fick avdelningen nya larm om allvarliga brister. Det ledde till ett skyddsstopp och en så kallad 6:6a-anmälan. Arbetsmiljöverket kopplades in.

Terminalarna valde också två skyddsombud – Maick Jespersen och Philip Gullberg. De har fått det hett om öronen.

DEN HÄR ONSDAGEN är Transport ute vid Sturup på en så kallad kampdag, ett återkommande uppsökeri på arbetsplatserna. Maick kommer ut från UPS-terminalen. Han jobbar ständig natt och passet är just slut.

Han är ilsken:

– När jag kom till jobbet i natt sökte teamledaren upp mig. Sa att jag hade fel tröja på mig. En privat utan UPS-logga. Jag förklarade att vi bara har fått en tröja, och att den ligger i tvätten. Men jag blev ändå hemskickad för att byta om. En bilresa på 50 minuter.

– Jag såg sju, åtta andra anställda som inte heller hade UPS-kläder. Men det vara bara jag som måste åka hem. Företaget ville dessutom ge mig en avvikelserapport. När jag kom tillbaka med den skitiga tröjan fick jag en ny ren. Det är hög nivå på företagets agerande, säger han ironiskt.

– Ren jävla mobbning, utbrister kollegan Philip Gullberg.

TRANSPORT HAR GJORT täta besök vid UPS-terminalen den senaste tiden. Utanför portarna står lastbilarna. Både de stora, som kommer med paket från Danmark, och de mindre lådformade paketbilarna.

> **”UPS förhalar hela tiden. Terminalen är gammal och sliten. Arbetsmiljön är bedrövlig. Lokalerna borde ha stängts för länge sedan.”**
>
> Anders Palmqvist, RSO på Transports Malmöavdelning.



Paketbilarna körs in i terminalen och lastas inomhus. Genom lokalen löper ett rullband i en slinga. Vid porten går rullbandet upp i en båge mot taket, så att bilarna kan passera under. Det gör att godset, som kan väga upp till 70 kilo, rutschar utför i hög fart. Mot terminalarbetarna som bemannar bandet. En av många risker som Arbetsmiljöverket slagit ner på.

VID PORTEN – UTOMHUS, direkt på asfalten – pågår ett intensivt lastningsarbete. Distributionsförare från åkeriet Best lastar på pall efter pall. En del är över två meter höga. Manuell pallyftare är enda hjälpmedlet.

– Det är nog inte många andra terminaler i landet där lastning sker

utomhus på det sättet, säger ombudsman Lars Klang som är med på uppsökeriet.

När Transportarbetaren fotograferar utomhusverksamheten kommer plötsligt en skyddsvakt i bil. Han är utringd av UPS och frågar vänligt om syftet med fotograferingen. Vakten förklarar – alltjämt i vänlig ton – att området inte är ett skyddsobjekt och att det inte råder något fotoförbud.

En dansk chaufför är precis klar och ska lämna terminalen. Han tittar upp när Transportarbetaren kommer fram. Chauffören säger:

– Anser Transportfacket att arbetsmiljön är dålig? Ja, det är den på många av UPS terminaler. Jag är själv med i facket, säger föraren och öppnar hyttdörren.

Vid tidigare fackliga uppsökerier på Sturup har UPS terminalarbetare ibland hållit sig på avstånd. Den här gången kommer flera fram. Huvudskyddsombudet Maick backar undan några meter – för att arbetskamraterna ska kunna tala fritt med Transport.

DISKUSSIONEN BLIR HET. Flera av terminalarbetarna är kritiska. Mot skyddsombuden. Mot facket. Orsaken är att UPS i vintras omdestinerade 30 procent av godset till Kastrup i Köpenhamn och drog ner på arbetstiderna på Sturupterminalen. Från 7 timmar till 5:45.

Åtgärden gäller bara nattskiftet, där båda skyddsombuden ingår. Resultatet har blivit en kännbar inkomstförlust. I maj kallade UPS till ny förhandling. Arbetstiden ska krympas ytterligare. Till 5 timmar per pass.

Återigen är det bara nattskiftet som berörs. Inte kvällsskiftet som gör samma sorts jobb. En av de argaste rösterna säger:

– Egentligen stödjer vi Maick. Vi valde honom. Vi litade på honom. Men han lyssnar inte på oss. Han pressar företaget för hårt. Han sa att företaget inte kunde agera mot oss.

– Men UPS har tröttnat och slår tillbaka. Hur ska jag kunna försörja min familj? De skär av oss bit för bit. Som ”meat”. UPS straffar oss! Facket straffar oss! Det är så vi känner. Därför kräver vi att skyddsombuden avgår.

Skyddsombudet Philip Gullberg lyssnar. Och kontrar:

– UPS har straffat oss hela tiden. För att vi vill ha en anständig arbetsmiljö. Bristerna har funnits hur länge som helst. Ingenting händer. Företaget bara förhalar.

FACKETS UPPSÖKARE BLANDAR sig i diskussionen. Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud, säger:

– Kom ihåg att det är myndigheterna, Arbetsmiljöverket och Räddningsverket, som ställer krav på UPS. Ni har rätt till en bra arbetsmiljö, som alla andra arbetstagare.

– När det gäller bristerna kan man diskutera olika lösningar. Men det har inte UPS varit intresserat av. Därför ligger bollen hos Arbetsmiljöverket.

I höstas gjorde Arbetsmiljöverket en inspektion på terminalen. En lång rad krav ställdes och verket beslutade om en sanktionsavgift på 400 000 kronor, för lyftbord som inte besiktigats enligt bestämmelserna.

UPS tog fram en handlingsplan, men det mesta som finns på listan är inte genomfört, förklarar Malmöavdelningens båda regionala skyddsombud – Anders Palmqvist och Bert Johansson.

ARBETSMILJÖVERKET SKULLE OCKSÅ ha gjort ett uppföljande besök. Det har inte skett och de regionala skyddsombuden skrev då till chefen för Arbetsmiljöverkets region syd.

I brevet står att situationen är akut på terminalen. Att personalen tvingas bryta mot arbetsmiljölagstiftningen. Anders Palmqvist och Bert Johansson påpekar att arbetsbelastningen inte har blivit mindre för nattskiftet efter krympningen av arbetstiden, snarare tvärtom.

De skriver vidare:

Den psykosociala arbetsmiljö är nere i botten och nu säger arbetstagarna att ”vi kan skita i skyddsombud och Arbetsmiljöverket för de gör ingenting eftersom det inte blir någon förändring”.

Personalen är slitna i kropp och själ

Fakta om företaget

➔ UPS, från början en förkortning av United Parcel Service, är världens största företag inom paketdistribution.

➔ Huvudkontoret finns i Sandy Springs, Georgia, USA.

➔ Det svenska huvudkontoret ligger i Järfälla, norr om Stockholm.

➔ Företaget har 495 000 anställda och arbetar inom 220 länder.

➔ Förra årets nettointäkter var 13 miljarder dollar, grovt räknat 130 miljoner svenska kronor.



Kampen för bättre arbetsmiljö har splittrat terminalarbetarna. En grupp anser att Transport och skyddsombuden ställer för hårda krav på UPS. I början av maj var Transports Malmöavdelning på plats, vid ett uppsökeri.



”Jag är övertygad om att UPS kommer att göra allt för att bli av med mig. Men jag ger mig aldrig!” säger Maick Jespersen.

”Vi överväger faktiskt att lägga ett skyddsstopp för hela terminalen. För att tvinga fram åtgärder.”



Bert Johansson, RSO på Transports Malmöavdelning.

FOTO: JAN LINDKVIST



UPS-gods fraktas med paketbilar och tunga lastbilar. Plus flyg.

”Bristerna ska vara åtgärdade till årsskiftet”

Transport, Arbetsmiljöverket och Brandskyddsmyndigheten anser att det finns stora brister i arbetsmiljön och säkerheten på UPS-terminalen vid Sturup.

Hur ser UPS på det? Vad säger bolaget om att anställda ser minskad arbetstid som en bestraffning? Och varför var det bara skyddsombudet som tvingas åka hem och hämta en tröja?

Så här svarar UPS, via mejl:

”Vår personal är vår främsta tillgång och vi sätter alltid säkerheten för våra anställda främst. Vi har därför gjort riskbedömningar samt upprättat en handlingsplan för de brister som framfördes av Transport och Arbetsmiljöverket på vår terminal på Sturup. Samtliga punkter i handlingsplanen är beräknade att vara åtgärdade till årsskiftet.

De brister som påtalades av Brandskyddsmyndigheten är åtgärdade eller under process för att åtgärdas. Dessa finns med i vår handlingsplan som är godkänd av Räddningstjänsten.

Det stämmer att vi har flyttat volym från nattskiftet. För att leva upp till delar av de krav Arbetsmiljöverket och Brandskyddsmyndigheten ställde på oss såg vi ingen annan lösning än att flytta en del av våra volymer. Det ledde till en minskning av arbetstid som innan den genomfördes riskbedömdes och förhandlades med Transportarbetareförbundet.

Gällande vårt skyddsombud Maick Jespersen så kan jag inte kommentera individuella fall, men vi känner till denna händelse (med tröjan) och utreder vad som skett.

Hedvig Armand
kommunikationschef i Norden
UPS Sweden AB”



I åratal har Transport försökt få bort tunga lyft och manuell riskfylld hantering av gods på UPS terminal vid Sturup. Paketföretaget tillåter paketvikter upp till 70 kilo.

och sjuktalet är högt. Arbetstagarna är rädda för sin arbetsgivare som hela tiden kommer med verbala hot som att: ”vi kommer dra ner på arbetstiden ännu mer om ni inte stressar på, ni kommer förlora era jobb om ni inte struntar i skyddsombud och Arbetsmiljöverkets krav”.

DEN 30 APRIL kom svaret från Arbetsmiljöverket. Tillsynsmyndigheten kommer inte att göra en fysisk uppföljningsinspektion under coronapandemin. Bara en telefoninspektion.

Bert Johansson säger:

– Vi överväger faktiskt att lägga ett skyddsstopp för hela terminalen. För att tvinga fram åtgärder. Det är väl troligt att Arbetsmiljöverket häver det, utan att ens ha åkt dit. Men då får vi åtminstone ett beslut som går att överklaga till domstol.

UTANFÖR TERMINALEN HAR debatten klingat av och de fackliga uppsökarna börjar packa ihop. Maick Jesperson tittar mot den gula byggnaden där han jobbat i tolv år. Han skakar på huvudet:

– Det är ofattbart att inget hänt. Många har slitit ut kroppen där inne. Det finns ingen fungerande värme och portarna står ofta öppna. Är det nollgradigt ute, är det i princip samma temperatur inne. I vintras fick vi en dieselvärmare, men den togs bort efter två månader.

– Företaget skulle ha köpt in en ledstaplare, för att minska de manuella lyften. Men inget händer, det skulle ju kosta pengar. Allt är så toppstyrt att det är sjukt. Det är trist att företaget lyckats vända terminalarbetarna mot mig. Men jag kommer inte att ge mig. Aldrig! Och jag utgår från att UPS kommer att göra allt för att bli av med mig.

”Företaget skulle ha köpt in en ledstaplare, för att minska de manuella lyften. Men inget händer, det skulle ju kosta pengar. Allt är så toppstyrt att det är sjukt.”



Maick Jesperson, huvudskyddsombud på UPS terminal i Sturup.



5 TIPS NÄR PENGARNA TRYTER

Uppsagd? Permitterad? Oändliga sjuk- och vabdagar? Många får lönespecifikationer som är tunnare än vanligt. Här är några tips som kan hjälpa ekonomin att gå runt.

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

1 Taket över ditt huvud

Boendet är det första som ska betalas, alltid. Än så länge finns inget direktstöd till hyresgäster, kopplat till corona. Men får du svårt att betala hyran, ring din hyresvärd. Hyresgästföreningen har bra information om dina rättigheter som hyresgäst.

Om du äger din bostad har banken rätt att ge dig amorteringsfrihet fram till hösten 2021, enligt nya direktiv från Finansinspektionen. Läs vad din bank skrivit på sin hemsida. Därefter, kontakta den.

Har du barn i hushållet eller är under 29 år kan du ha rätt till bostadsbidrag. Det söks hos Försäkringskassan.

2 A-kassa och uppsägning

Om du är på väg att bli arbetslös: Se till att få in alla papper så snart som möjligt. Står du utanför a-kassan, gå med. Det går snabbare än någonsin att kvalificera sig. Transports medlemmar har en inkomstförsäkring, men nu när regeringen tillfälligt har höjt taket i a-kassan är det troligt att du inte har användning av den. Kolla!

Tänk på att din fackavgift är baserad på inkomsten. Kontakta Transport om du gått ner i arbetstid eller blivit uppsagd.

Ta också reda om dina familjemedlemmar har inkomst över eller under a-kassans tak. Om den är över, kolla om hens fackförbund har inkomstförsäkring.

Är du över 40 år och har blivit uppsagd på grund av arbetsbrist? Då kan du ha rätt till avgångsbidrag från Afa försäkring.

3 Se över dina utgifter

Ju lägre lön du har haft innan, desto svårare är det så klart att minska utgifterna ytterligare. Men ett gott råd är att ta hjälp av Konsumentverkets budgetkalkyl. Där ser du vad olika saker kostar enligt myndighetens beräkningar. Ligger du över, eller redan under?

Det är också en bra början för att lägga upp en egen budet. Google Kalkylark är en gratis tjänst där du kan göra allt från att mata in siffror i tabeller till att göra mer avancerade övningar. Låt dig inte skrämmas. Testa, det är ganska kul när man väl kommit i gång (länk till tjänsten och exempel på budget finns i den här artikeln på webben).

Konsumentverket.se är en guldgruva för den som vill få en bättre privatekonomi. Där finns allt från foldrar om hur du gör en budget, till en rullande matsedel som ska rymmas inom en normal budget, vara hälsosam och miljövänlig.

4 Sitter du i skuldfällan?

Du är inte ensam. Mer än 400 000 svenskar har hamnat hos Kronofogden. Ännu fler har problem att klara ekonomin. Din kommun ska hjälpa skuldsatta med rådgivning. Kontakta kommunen och fråga efter budget- och skuldrådgivningen. Om väntetiden är för lång är ett tips att kontakta din bank. Den kan kanske hjälpa till.

Om du har dyra krediter bör du göra dig av med dem. Avbetalning hos exempelvis Klarna är ofta svindyrt. Som medlem i ett fackförbund får du rabatt på privatlån hos flera stora banker. Lånen är långt ifrån gratis, men bra mycket billigare än nästan alla avbetalningslösningar.

5 Är pengarna slut?

Får du av någon anledning inte in pengar i slutet av månaden kan det vara läge att kontakta socialtjänsten i din kommun. De kan hjälpa till med försörjningsstöd, det som ibland kallas för socialbidrag. Varje prövning är individuell. Det är svårt att få hjälp om du har sparade pengar. Däremot gör många kommuner undantag för kravet att sälja bostad och bil, under den pågående krisen.

→ **Vilket är ditt bästa tips för att övervintra ekonomiska problem? Gå in på webben och kommentera.**

Experten

Hanna Olvenmark, bloggare och författare till *Portionen under tian*.



FOTO: ULRIKA POUSETTE

Har jag något att förlora på att äta billig mat?

– Det beror på vad man menar med att förlora. Vill man äta billigt kan man inte äta allt hela tiden. Allt går att göra men i olika grad. Sen sparar man tid och pengar. Billigt blir det inte bara på grund av råvarorna utan också genom att planera matlåda och inte slänga mat.

Behöver jag mycket tid för att hinna laga maten?

– Nej, det behöver man inte, det finns vissa rätter som tar lång tid. Om man gör ett storkok som tar en timme, så kan man tänka att de tio portionerna tar sex minuter per rätt. Men allt nytt man gör kan ta lite längre tid de första gångerna.

Har du upptäckt andra saker som också går att göra superbilligt?

– Jag tänker på vad jag vill göra snarare än vad jag inte vill. I stället för att tänka jag ska inte shoppa så tänker jag att jag vill vara i skogen. Jag lagar mycket mat utomhus. Jag försöker att låna saker i stället för att köpa.

Vad önskar du att du visste när du började äta billigt?

– Att det inte är en uppoffring. Man kan upptäcka nya världar och bli förbluffad av vad det går att göra på billiga råvaror. Jag äter mycket roligare nu än innan.

Tvärnit

Efter flera år på högvarv hade Sveriges ekonomi börjat svalna. Nu har den tvärbromsat ihop med övriga världsekonomin, som en följd av pandemin. Håkan Hellstrand är LO-ekonom.

Text **JOHN ANTONSSON** *Foto* **LENA BLOMQUIST**

1 Hur allvarligt är läget?

– Vi kan se att ekonomin har minskat som en konsekvens av pandemin. Det är inte så mycket man kan göra åt det annat än att få den att överleva. Jag tycker att regeringen har riggat det ganska bra så att löntagare inte förlorar för mycket inkomster, i och med permitteringarna. Men det finns omedelbara problem med att en del individer kommer att hamna dåligt till ekonomiskt. De kan få stora problem att betala sina räkningar. Jag kan tycka att man inte gått tillräckligt långt för dem.

2 Hur ser du på de stödpaket som kommit?

– Stödpaketen till företagen är lite bättre. Permittering och företagsakuten är träffsäkra satsningar. Men den generella sänkningen av arbetsgivaravgiften är mer eller mindre bortkastade pengar. Den kostar ungefär 30 miljarder kronor.

– Åtgärderna från staten kan leda till stora vinster. Frågan är om staten borde gå in som ägare i företag när den satsar kapital, så att man kan få del av vinsten längre fram. Det har man gjort vid tidigare kriser. Annars finns det en risk att vi går ur den här krisen med en förmögenhetsförflyttning. Staten räddar företag och står sedan kvar med skulder som löntagarna får betala med högre inkomstskatter.

”Den generella sänkningen av arbetsgivaravgiften är mer eller mindre bortkastade pengar. Den kostar ungefär 30 miljarder kronor.”

3 Vad krävs för att få fart på ekonomin sen?

– Två saker behövs. Att det finns en efterfrågan och att företagen kan komma i gång och ta investeringsbeslut. Kanske krävs det någon typ av investeringsstöd.

– Det behövs också satsningar på privat konsumtion som annars tar stryk. Hushållen kan bli försiktiga med att göra större köp. Då är det viktigt att alla ser att arbetslösheten hålls nere, för att man ska våga använda sina pengar. Konsumtionen kan stimuleras med allt från höjt barnbidrag till sänkt moms.

4 Hur kommer arbetslösheten att utvecklas?

– Den kommer att sticka i väg rätt ordentligt under sommaren. Den närmaste tiden är det viktigt att se till att ekonomin är någorlunda dräglig för de arbetslösa. Vi kan se att arbetslöshetsförsäkringen varit alltför dålig. Det blir tydligt i ett sånt här läge, men regeringen var snabb att höja taket. Man ska ha i minnet att inte bara företag ska klara sig genom krisen. Utan de arbetslösa också.

5 Hur kan transportmarknaden förändras?

– Internationella organisationer försöker få länder att samarbeta och inte göra internationell handel svårare. Men en del av problemen som vi ser nu är föranledda av globaliseringen. Någonstans bör man nog dra några slutsatser när ekonomin kommer i gång igen.

– Industrin har förlitat sig på att komponenterna är i transport hela tiden. Lastbilar har nästan varit deras lager, just-in-time. Vi kan nog räkna med att fler försöker samla större delar av produktionen på nära håll. Då minskar transporterna.

6 Vad är ett värsta scenario om de ekonomiska stimulanserna inte biter?

– Det kan gå hur dåligt som helst. Men en realistisk risk är att vad som är normal arbetslöshet växlas upp och biter sig kvar. Som vid 1990-talskrisen. Inför den här krisen hade vi en arbetslöshet på 6–7 procent. Risken är att den stannar på 8–9 procent när det är över. Det är vad som händer om man inte för en tillräckligt bra politik.

3 begrepp att ha koll på:



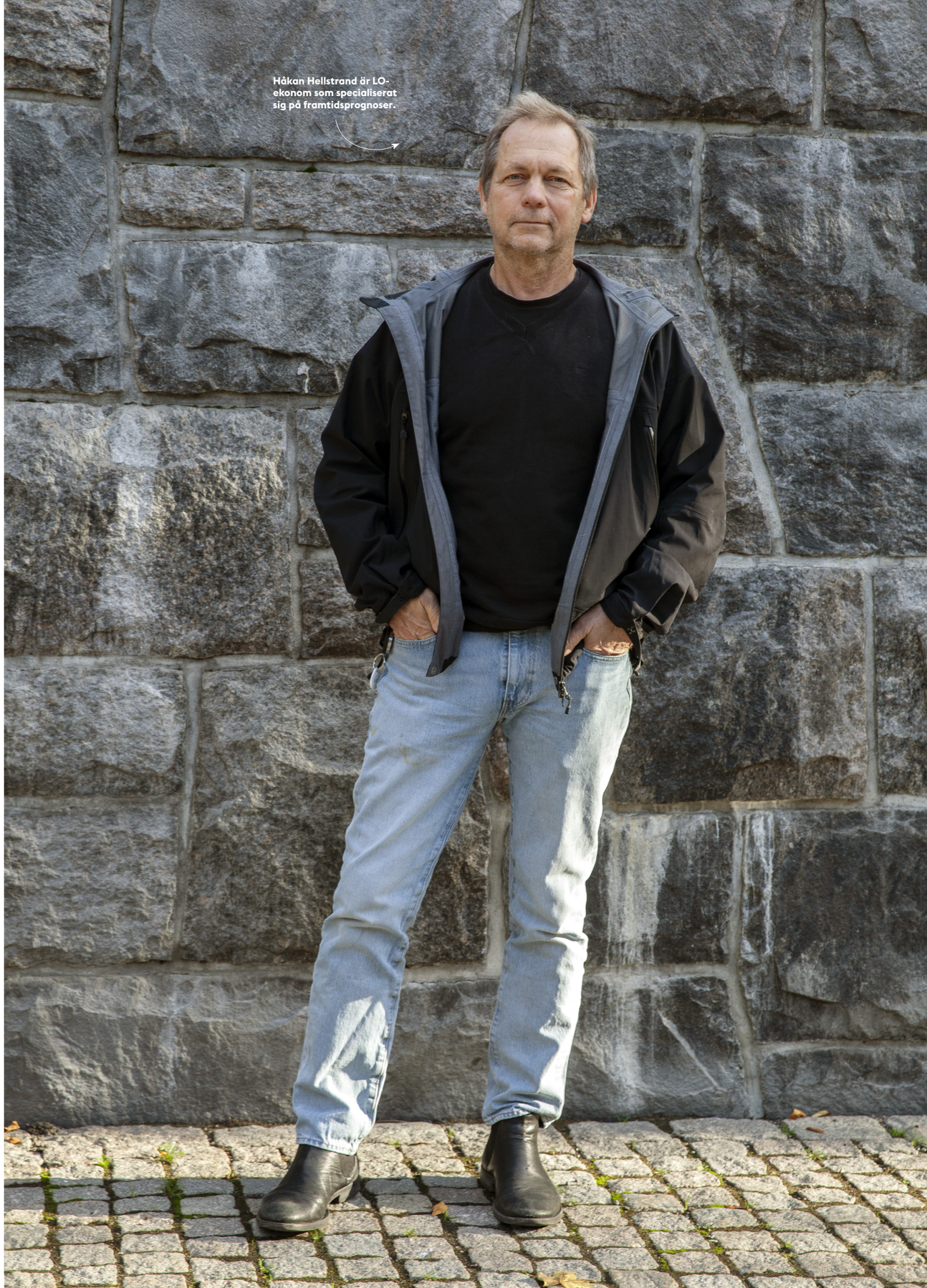
Just-in-time:
Det var med slimmad produktion och lagerhållning japanska Toyota utklassade sina konkurrenter på 1970-talet. Just-in-time var en del av nyckeln. Vad det egentligen handlar om är att inte sitta på komponenter som inte behövs. Leveranserna kommer löpande från underleverantörer, mycket av lagerhållningen sker egentligen i rullande lastbilar.



Investeringsstöd:
Staten går regelbundet in och stöttar verksamheter som anses viktiga. Ett exempel är om staten ger pengar till byggande av hyresrätter. Då kan staten till exempel kräva att de ska vara billiga och stora. Om byggbolagen följer de reglerna kan de få in pengar för att våga ta risken och få affären att gå runt.



Arbetslöshet:
Är ett sätt att räkna på hur många som inte jobbar. Ett annat vanligt sätt att räkna på hur välfungerande arbetsmarknaden är kallas sysselsättning. Typ så här: Vi är tio stycken. Åtta av oss jobbar. 80 procent är sysselsatta. En av oss är hemmaman och tar hand om sina barn. Arbetslösheten är då 10 procent.



Håkan Hellstrand är LO-ekonom som specialiserat sig på framtidsprognoser.

TRANSPORTSTUDENTER

Ett lyft för framtiden

Alexander Lindblad visar eleverna Nina Kulin och Malva Hedström Nilsson hur ett lyft ska gå till. Båda har valt inriktningen kranbil.

Visst har virusrisken stökat till den sista terminen. Men när det handlar om framtiden tvekar inte studenterna på transportprogrammet i Örebro. Det finns jobb!

Text och foto LENA BLOMQUIST



Svårast med att köra lastbil? ”Backa”, blir det snabba svaret från Anton Klingvall. Läraren Ulf Bülow instruerar om de olika back-växlarna.

I hela landet är det i runda slängar 1 300 unga som lämnar gymnasiet i vår, beredda att kliva in i förarhytten på en lastbil.

På en rejäl och instängslad asfaltsplan i Örebro träffar vi några av dem när de är i full gång och övar. Det är runt en månad kvar till den studentexamen som inte blir riktigt som den skulle vara.

– Det är så tråkigt! Alla har sett fram emot att åka flak, det är det som är roligast, säger Malva Hedström Nilsson.

Nina Kulin håller med:

– Vi får samla ihop klassen och åka lite när det här har lagt sig.

– Näe, jag bryr mig inte så mycket om studentflak och sådant, säger Anton Klingvall.

Så här tänker han:

– Man går ut skolan, man börjar jobba.

OCH DEN SPÅDOMEN ser ut att slå in för årets transportstudenter, trots att coronapandemin har stängt stora delar av samhället.

Av fyra elever på Tullängsgymnasiet i Örebro börjar en på ett åkeri den 15 juni, en har just varit på anställningsintervju och de andra två söker för fullt och har gott hopp. Det är lugnt, meddelar eleverna.

> ”Jag kommer att köra lite blandat. Ibland blir det natt till Stockholm och Uppsala. Ibland malmbil från zinkgruvan i Askersund.”
>
> Nina Kulin, som börjar jobba direkt efter skolan.

– Vi finns i en bra region, säger Henrik Nilsson, lärare på fordon- och transportprogrammet. Han beskriver varför:

– Två Europavägar möts här. Örebro har alla dessa lager och på kombiterminalen i Hallsberg flyttas godset mellan järnväg och lastbil.

HENRIK NILSSON HAR märkt att en del företag är rädda att garantera studenterna jobb just denna vår. Men att det ändå ser ut att lösa sig.

– Jag kommer att köra lite blandat. Ibland blir det natt till Stockholm och Uppsala. Ibland malmbil från zinkgruvan i Askersund. Men tyvärr blir det ingen kranbil, berättar Nina Kulin som har jobbet klart.

Hon och klasskompisen Malva Hedström Nilsson har valt att fördjupa sig i kranbilar. Hela dagen går åt till att flytta gummidäck, tunga betongklumpar och stora plastbehållare.

EN BIT BORT tränar Anton Klingvall på att backa: bakåt till en lastkaj, framåt igen, bakåt till kajen, framåt igen, bakåt … Utanför den nervevade rutan står Ulf Bülow och pratar om rattutslag, växlar och precisionskörning. Han har jobbat som yrkesförare i 17 år och sedan undervisat i bil- och lastbilskörning i 23.

– Körningen är bara en del av jobbet, säger han.

– Men när vi pratar om körning så handlar det om att planera. Att kunna räkna ut vad som ska hända flera steg framåt, eller bakåt när man backar. Här måste vi styra upp elevernas träning så att de förstår sambanden och lär sig hur mycket de ska vrida på ratten innan de rätar ut … Du kan jämföra det med att hålla balansen.

UNDER DENNA VÅRTERMIN då social distansering gäller har eleverna fått kortare tid på skolans övningsbana. Det finns inte utrymme för fler klasskompisar i hytten när en av dem kör. Men de har å andra sidan fått total uppmärksamhet av sina yrkeslärare. Teoretiska ämnen har de fått sköta digitalt.

För Anton Klingvall blev det ännu mindre praktiskt jobb. Hans handledare på praktikplatsen tillhör en riskgrupp och behöver vara ensam i hytten. Så rytmen med två veckor praktik och två veckor skola sprack för hans del. Nu gäller det att försöka få ett jobb på ett vettigt åkeri:

– Fjärrkörning är mitt drömjobb, och min plan.

Fakta

27%

av eleverna som går årskurs två på transportprogrammet i hela landet är kvinnor.

80%

av eleverna i hela landet går ut årskurs 3 med C-körkort och yrkeskompetensbevis.

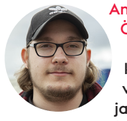
69%

har dessutom tagit CE-kortet.

Källa: Tya

4 tycker till

Hur hamnade du på transportprogrammet?



Anton Klingvall, 19 år, Örebro:

– Min farsa har kört lastbil och jag var med i bilen när jag var mindre. Jag tyckte att det var kul så jag har alltid vetat vad jag vill bli.



Anton Engberg, 19 år, Örebro:

– Det var mycket för att min bror gick här. Jag har alltid haft ett intresse för att köra lastbil. Yrket är roligt – och så kan man få pengar för det!



Nina Kulin, 19 år, Åsbro:

– Jag gick bilmek först i två år, men hoppade av i början av trean och började på transport i stället. Min pappa är bilmekaniker och jag har sommarjobbat hos honom. Jag gillar att skruva, men kände att jag inte ville jobba med det.



Malva Hedström Nilsson, 18 år, Odensbacken:

– Min syster kör lastbil och jag har alltid varit bil- och motorintresserad. Jag var ganska säker på att jag ville gå ett program där jag kunde börja jobba direkt efter studenten.



Malva Hedström Nilsson har startat lastbilen, lagt i kraftuttaget till kranen och klivit ut ur hytten för att styra 300 kilo betong i en snäv bana runt fem konor. ”Sänk ner den mot asfalten om den börjar dingla”, är tipset från magistern.



”Mina robotar ser lite gammaldags, plåtiga och tekniska ut, som man tänkte sig robotar på 1950-, 60- och 70-talen. Ibland mänskliga, ibland inte. En del är små och rädda, andra kramgoa”, säger Stefan Blomberg.

”Robotnisse” ger nytt liv åt gammalt skrot

På dagarna kör han fisk i en bil märkt ”Kunglig hovleverantör”. Fast han är republikan. Kvällarna tillbringar Stefan Blomberg hemma i verkstan och skruvar ihop underfundiga robotar – av fyndat skrot.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



Kopparkannan, flasköppnarna, skrivmaskinstangenterna och det gamla cykellyset får nytt liv i en pigg liten fågelrobot.



Gamla silverbestick från finborden hittar Stefan Blomberg i mängd på loppisar.

PÅ INSTAGRAM GÅR distributionsförare Stefan Blomberg under sitt alias, ”Robotnisse”. Där lägger han ut bilder på sina skapelser. Ofta förmänskligade, som ett omfamnande par och en pappa eller mamma med klängande barn.

Robotarna tar gärna djur- eller fågelform med spretande elsladdshår, metallvingar och hjälm. De väcker både ömhet och skratt, som när en vinklad gaffel höjs till ett förmanande finger eller ett par babyskor vänds med tårna inåt. Under Stefan Blombergs fingrar förvandlas en termometer till en glad mun och ett läderfodral till en flygarmössa med öronlappar. Häftapparater blir fötter.

ROBOTARNA MÄTER NÅGRA decimeter, upp till en och en halv meter och är enbart ögonfröjd. Inga maskiner som utför tjänster.

Stefan Blomberg älskar djur och värnar om miljön, därför återanvänder han material. Det ska vara gamla grejer och modeller. Slitna. Med patina. Inspirationen kommer när han och hans fru går på loppis. Hushållsartiklar, dammsugare och skrivmaskiner. Väckarklockor, ficklampor, cykelljus, allt går att skruva isär och plocka delar av.

STEFAN BLOMBERG VISAR in i verkstan, en före detta pigkammare i lägenheten i Stockholmsförorten Abrahamsberg. Han ursäktar röran. Fast vartenda verktyg hänger prydligt på sin plats ovanför arbetsbordet. Materialfynden är lika grundligt sorterade i rader av plastbackar på hyllorna utmed väggarna.

– Det där är ju en näsa, kan jag tänka när jag ser pipen på en kaffekanna. Och de där spiralerna kan bli både armar och ben. Jag använder begagnade skor också, och en av robotarna har min svärmors barnskor.



Stefan Blombergs högresta robotmadam tar några danssteg ut över golvet i Abrahamsbergs vintagebutik. Vad tänker hon på? Nya äventyr?



Alla skrotfynd står prydligt ordnade på hyllorna i verkstan. En gammal värmelampa ger plågsamma minnen från barndomens förkylningar.



Blick fångar blick och ett nytt robotansikte tar form. Närstudera de återvunna komponenterna!

GAMMAL ALUMINIUM ÄR bra och lätt att borra i, konstaterar Stefan Blomberg som redan i tidiga år rotade i containrar. Med famnen full på loppmarknader får han ofta frågan: Vad är det där för nåt? Ingen aning, svarar han.

– De tror nog att jag är en riktig toksamlare, ha ha. Kugghjul är vackra, och skruvar och muttrar hårdvaluta i robotbranschen. Nackdelen med engelska är att de anges i tum, så jag håller mig till svenska. Annars skulle jag ha fyllt 40 lådor till.

Ryktet har spritt sig. Lokalborna lämnar in prylar på ortens vintagebutik, där Stefan Blomberg ställer ut en del av sina alster. Hustruns frisörkunder är också involverade, ringer från loppisar och undrar: Vill han ha det eller det?

– Bara köp, svarar hon.

HELA HEMMET ANDAS vintage, men bordet i vardagsrummet skvallrar om hans tid som möbelsnickare. På väggen i köket sitter en anordning från förra hyresgästen, en dam från Östermalm.

Hon behövde den för att skicka order till hushållerskan.

– Nej, nej, Stefan Blomberg slår ifrån sig.

Inte är han rojalist fast hans tjänstebil är märkt med hovleverantör. Men ja. Han har levererat Kalix löjrom (med ett kilopris på några tusenlappar) till kungen och drottningen på Drottningholm. En tidskrävande procedur då bilen först genomsöktes av två vakter. Och ytterligare en, till fots, eskorterade Stefan Blomberg i krypfart fram till en väntande kock.

TROTS SIN ROBOTVURM är Stefan Blomberg ingen vän av självkörande bilar. De kan stjäla hans jobb. Men han är inte rädd att artificiell intelligens (AI) ska ta över i samhället.

– Robotar är oumbärliga i farliga miljöer. De kan bli väldigt bra, men jag tror aldrig att AI kommer att ta över allt arbete. Något måste *vi* ju göra.

Som att skruva ihop skrot.

– Det är grymt kul! Har jag inte byggt på ett tag blir jag sittande i timmar. Tid och rum försvinner, säger Stefan Blomberg.

STEFAN ”ROBOTNISSE” BLOMBERG

Jobb: Distributionsförare och robotbyggare.

Bäst loppisar: Stora lador på landet med berg av grejor. Vad finns på botten?

Robotar ska vara: ”Som hundar, snälla, eller som i filmerna Terminator I och II”.

Egen hushållsrobot: ”Nej, usch. Möjligen när jag blir skitgammal”.

Häftig robotskulptör: Stephane Halleaux i Belgien. Sök på Instagram och Facebook.

Robot-synonymer: Maskinmänniska, självstyrande maskin, mekanisk människa.

Robot-rullar

Stefan Blomberg tipsar om robotfilm: ”Jag gillar filmer med dystra framtidsvisioner, dystopier och oväntade slut”.



I, Robot. En kriminalpolis kallas till platsen för ett misstänkt självmord. Frågan är: Är det ett mord, utfört av en robot? Drama från 2004.



Wall-E. Om en ensam robot på en obeboelig, öde planet. Den har sänts dit för att rensa bort människornas skräp. Datoranimerad science fiction (sf) från 2008.



Chappie. På en fabrik i Sydafrika tillverkas polisrobotar. Roboten Chappie väljs ut för att testa ett system, som ska få honom att tänka som en människa. Sf från 2015.



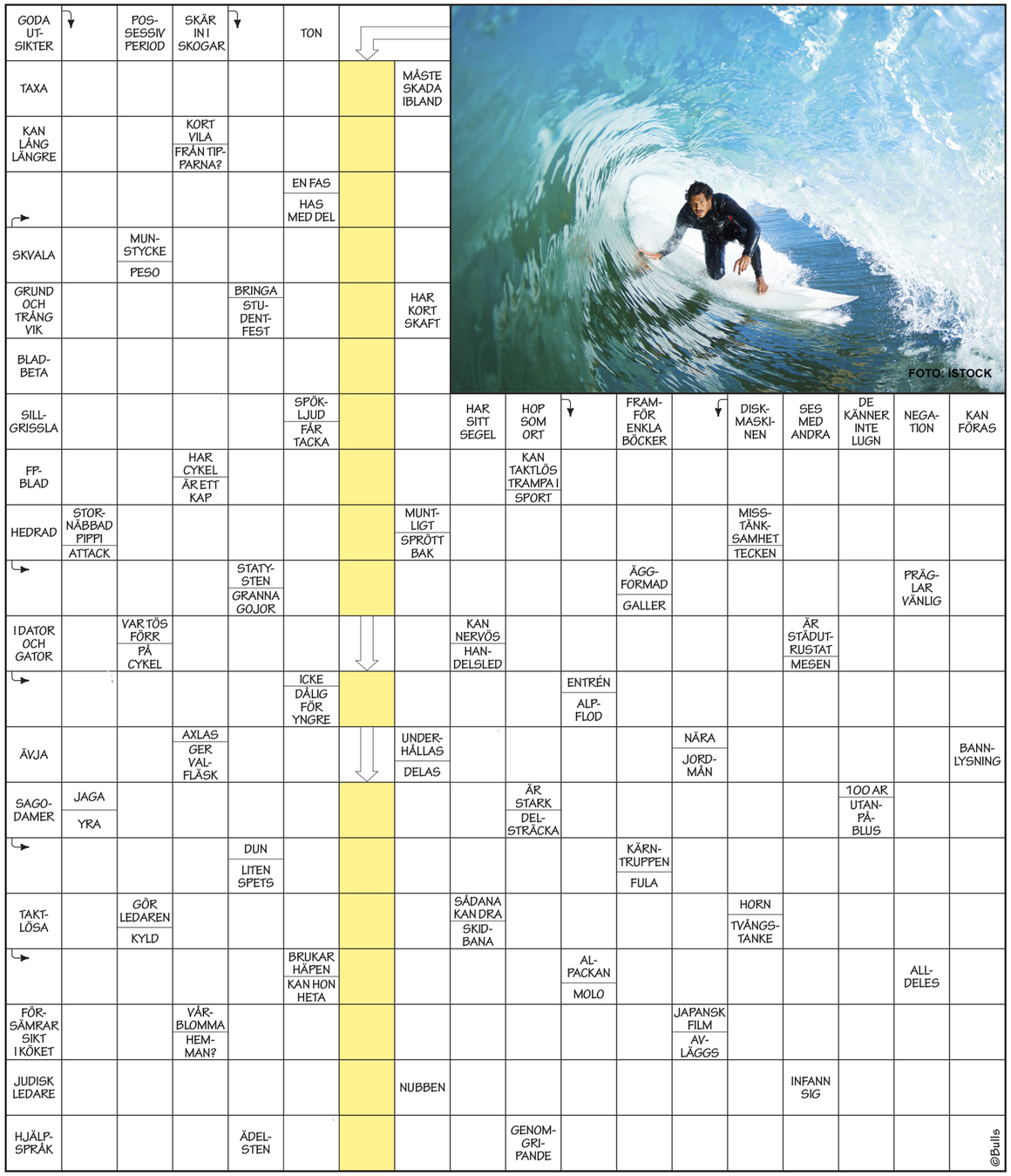
District 9. En farkost med utomjordingar svävar ovanför Johannesburg. De har svårt att anpassa sig, våld utbryter och beslut tas om att de ska avhysas till ett område som liknar ett koncentrationsläger. Sydafrikansk sf från 2009.



Terminator I och II. Startar 2029 när superdatorn Skynet styr världen. För att slutgiltigt utrota människosläktet måste Skynet ändra det förflutna. Datorn sänder därför en människoliknande robot, en Terminator, tillbaka i tiden för att mörda en havande kvinna. Sf/action från 1985 med Arnold Schwarzenegger.



Blade runner. En ny typ av robotar tas fram, replikanter. De används som slavar och är nästan omöjliga att skilja från riktiga människor. Efter flera blodiga uppror utses poliser, blade runners, till att döda alla replikanter. Sf från 1982 med Harrison Ford. JÖ



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 9 juni. Märk kuvertet **”Junikrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Varför ska jag tvingas ta kvällsjobb?

Nio personer jobbar på en arbetsplats. Alla jobbar dagtid. Åtta har barn och en har inte barn. Men han har jobbat längst på företaget. En måste flyttas till att jobba kväll. Är det då så att han som inte har barn ska bli straffad för det och tvingas till kvällsjobbet? .

Det känns som diskriminering i allra högsta grad mot folk som inte har barn.

Vill inte

Svar: Du har tyvärr inget stöd av diskrimineringslagen. Barnlöshet finns inte med som en av de sju diskrimineringsgrunder som omfattas av förbudet mot diskriminering i till exempel arbetslivet.

Däremot krävs det en förhandling på din arbetsplats om ledningen vill ändra schemat och införa ett kvällsskift som inte har funnits tidigare. Sedan är det inte självklart vem eller vilka som byta schema. Det finns ingen turordning i lag eller avtal som pekar ut den personen.

Som jag ser det borde det öppnas för en diskussion på arbetsplatsen om detta.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Vad händer med ledigheten?

Hej! Den 6 juni är ju en lördag detta år, och jag undrar om jag blir kompensationsledig en annan dag i stället. Jag jobbar på åkeri.

Philip

Svar: När annandag pingst, som alltid infaller på en måndag, blev vanlig dag och nationaldagen blev helgdag förhandlades alla kollektivavtal om. Precis som du skriver infaller den röda dagen numera ibland på en lördag eller söndag – och det betyder mindre ledigt än tidigare för den som har måndag–fredagschema.

I transportavtalet, som du går på som åkerichaufför, ersattes den uteblivna ledigheten med en höjning av den vanliga lönen. Det betyder att du inte har någon extra ledighet i år. I andra avtal kan det se annorlunda ut.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Gäller undantaget alla uppdrag?

Jag kör sopbil och jag undrar om jag riskerar att bryta mot kör- och vilotidslagen när jag gör andra uppdrag. Vi är ju undantagna från reglerna när vi hämtar hushållssopor. Men gäller undantaget även när jag får i uppdrag att köra kollegan till en verkstad och sedan kör direkt tillbaka? Sammanlagt fyra mil. Jag har mitt förarkort i färdskrivaren (som står i outläge). Kan jag få böter?

Laglydig

Svar: Du är undantagen från kör- och vilotidsreglerna när du kör hushållssopor, precis som du skriver. När du kör en annan transport, till exempel till verkstaden, upphör undantaget att gälla eftersom den transporten omfattas av regelverket. Om du har förarkortet i färdskrivaren både när du kör hushållssopor och när du kör till verkstaden är det viktigt att ta bort ”out of scoop-läget” när du kör till verkstaden eftersom den körningen omfattas av regelverket. På så sätt kan polisen vid vägen se att du kört både inom och utanför regelverket under din 24-timmarsperiod.

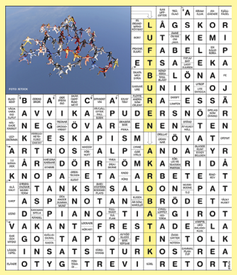
Tänk på att det också är viktigt att du vid en vägkontroll kan redogöra för omständigheterna för den undantagna transporten. I det här fallet att det rör sig om insamling och bortskaffande av hushållssopor. Vid en kontroll kommer den undantagna körningen att ses som ”annat arbete” medan körningen inom regelverket är körtid. Det är viktigt att du tar rast och inleder din vila i enlighet med regelverket.

Mer detaljerad information hittar du på Transportstyrelsens webb: Sök på ”Undantag från kör- och vilotider”.

Maria Hed, utredare på Transportstyrelsen

Fråga våra experter!

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



Grattis!

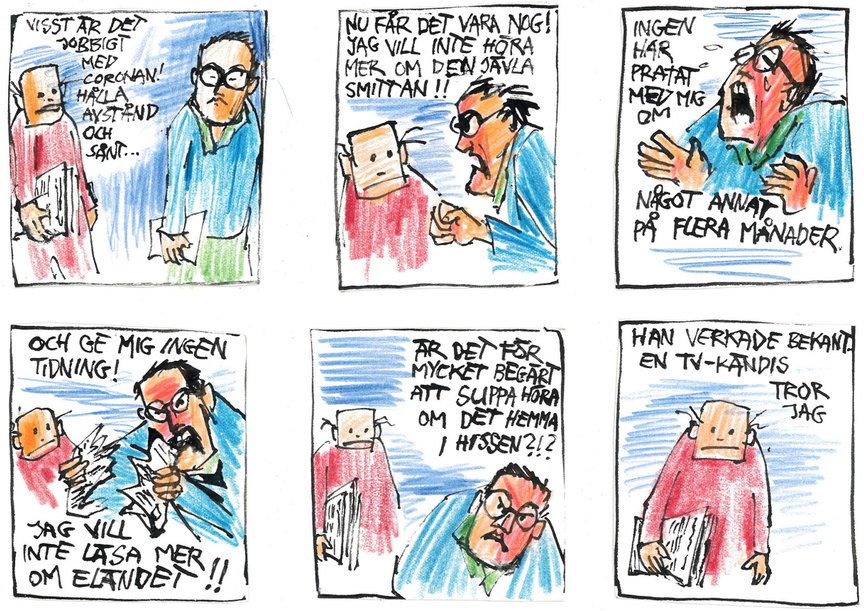
Majkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Jan Eliasson, Lundsbrunn
Tony Križan, Lund
Pernilla Pettersson, Sala.

Vinnarna av en trisslott:
Andreas Ståhl-Stigsson, Frillesås
Ingemar Larsson, Alingsås
Gunnar Svensson, Norrahammar.

Nattens hjältar

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



Vi har några viktiga fajter att klara av

Det här året, 2020, har verkligen skakat om det mesta som vi känner som bekant. Och det har redan gett oss en ny verklighet full av utmaningar och möjligheter. Jag kan se att många därute hjälps åt och drar lasset åt samma håll. Det är något bra och fint som sker runt den gemensamma fienden corona.

Vad som kommer bakom nästa vägkrök kan ingen svara på. Det jag vet är att det finns några viktiga fajter som måste klaras av innan året vänder blad. Till att börja med kan vi inte ha ett samhälle där var sjätte anställd har ett tidsbegränsat jobb. Sedan 1990-talet har vårt land gått från toppen till botten när det gäller anställningstrygghet för tillfälligt anställda.

Det som nu rullar fram är rakt igenom ruttet. Nu är det nog, lägg ner! Att använda de svagaste på arbetsmarknaden som stötdämpare är helt enkelt förkastligt.

VAD DET GÄLLER LO:s sammanhållning och framtida roll, har jag på senare tid känt en viss tveksamhet. Jag tror att LO:s väg framåt bör ledas med ett tydligt fokus på villkoren för Sveriges löntagare som första prioritering. Den nya ordföranden borde vara en modig förändrare med en tydlig linje för LO:s framtid och sammanhållning. Sanna Gideonsson från Handels står i skrivande stund som ensam kandidat till posten. Hon är kanske mer av en kompromissande förvaltare än den visionära möjliggörare som arbetarrörelsen behöver just nu. Jag är övertygad om att Johan Lindholm hade styrt skutan i den riktning vi vill.

DEN SISTA MATCHEN jag vill ta upp handlar om kampen för överlevnad. Dels för dem som utför jobbet inom vården, dels för alla som ska ta emot vården. Situationen för undersköterskor och personal inom äldreomsorgen har gått på tok för långt. Något som blivit plågsamt tydligt under den pågående pandemin.

Otrygga timanställningar tvingar personalen att gå till jobbet hur de än mår. Ja till och med när de är sjuka och inte borde vara där. De har helt enkelt inget annat val. Det om något är sjukt. Det måste till en förändring i dom usla villkoren som många av Kommunals medlemmar tvingas stå ut med varje dag.

> ”Nu är det nog, lägg ner! Att använda de svagaste på arbetsmarknaden som stötdämpare är helt enkelt förkastligt.

KÄRA KAMRATER, FORTSÄTT att hålla ett balanserat avstånd till människor i vardagen, men håll dem fortsatt nära hjärtat. Tvätta händerna, nys i armvecket och börja redan nu rusta din röst för att slänga ut alla politiker som gör nedskärningar i vården och hotar den svenska modellen i nästa val.



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 9 juni till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Fiskedagen i Potten, Filipstad
Lördagen den 6 juni arrangerar avdelningen en fiskedag för alla medlemmar med familjer i sjön Potten, Filipstad.

Under dagen får man möjlighet att fiska lite ädelfisk (egen fiskeutrustning behövs), umgås med andra Transportare och man bjuds även på lite lättare förtäring. Vi finns där från kl 10.00. Sjön är bokad fram till söndagen den 7 juni kl 10.00, för den som vill fiska även på kvällen/natten.

Vill du ha vägbeskrivning så ring Ronnie, 070-6929224. Ingen anmälan behövs utan det är bara att dyka upp. Välkommen!





STUGSEMESTER?
Det finns fortfarande några lediga sommartider i våra trevliga stugor i 1 Sälen och 2 Branäs.

Runt dessa finns vackra natur- och fiskeplatser, samt trevliga evenemang att besöka. Våga upptäcka Sverige i coronatider.

Ungdomskommittén kommer att fortsätta att ringa till medlemmar mellan 25 och 28 år och berätta om hur pensionsval, försäkringar med mera fungerar. De skissar också på en happening för ungdomar, så håll ögon och öron öppna.

Utbildning Avtalspunkten, för dig som vill veta mer om just ditt avtal. Där får du under en dag hjälp med att gå igenom ditt eget avtal och hur man tolkar det.

➤ Transportavtalet: Måndagen den 8 juni kl 8.30–16.30.

➤ Taxiavtalet: Måndagen den 15 juni kl 8.30–16-30.

Är du intresserad eller har frågor? Hör av dig till avdelningen på 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se.

Avdelning 6 önskar alla medlemmar, och kollegor på avdelningar och förbund runt om i landet, en skön och härlig sommar med semester, sol och bad.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Inga besök På grund av rådande pandemi så håller avdelningen stängt för besök.

Behöver du komma i kontakt med oss? Ring 010-480 30 07 eller direkt till:

➤ Ombudsman Kjell Arbetstål: 010-480 31 95.

➤ Ombudsman Anna Erixon: 010-481 03 90.

➤ Regionala skyddsombudet Jari Sotkasiira: 010-480 31 92.

Tänk på att uppdatera dina medlemsuppgifter om du blir korttidspermitterad eller uppsagd.

Detsamma gäller även om du blir långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjar studera.

Alla kurser är inställda till efter sommaren, i första hand. Men du kan meddela intresse till avdelningen redan nu, så har vi det klart när kurserna drar i gång.

Sommarhälsning Avdelningen önskar alla en trevlig midsommar och semester! Kör försiktigt i sommartrafiken och ta hand om varandra.

AVDELNING 12 MALMÖ

Kom och träffa oss
➤ Torsdagen den 4 juni mellan kl 14.00 och 17.00 finns vi utanför Rasta i Markaryd, för att svara på frågor om avtal, arbetsmiljö med mera.

➤ Samma dag mellan kl 18.00 och 23.00 finns vi utanför Shellmacken i Strömsnäsbruk.

Sektionsmöte Onsdagen den 10 juni kl 16.00 kallas medlemmar i sektion 30 (miljöarbetare) till möte i avdelning 12:s kontor på Kosterägatan 5 i Malmö.

På dagordningen bland annat avtalsrörelsen, arbetsmiljöproblem och skiftkörning.

Lättare förtäring och dryck serveras, så meddela gärna din närvaro till ordförande Kenneth Malmberg, 0707-230131. Välkomna!



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.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Bästa medlemmar. Trycket på avdelningen är stort och många av er har troligen drabbats på något sätt, på grund av den rådande pandemin. Eftersom vi fortfarande inte fått besked från förbundet om några ändringar gällande rutinerna för möten, så har avdelningen beslutat att vi fortsätter med att hålla avdelningsexpeditionen stängd för besök ytterligare en period. Detta för att skydda berörd personal.

Hälsar Bjarne Ringström, avdelningsordförande.

AVDELNING 16, GOTLAND

Höstmötet 2020 är preliminärt planerat till den 29 september, men det kan flyttas till den 6 oktober på grund av utbildning. Information om datum lämnas i god tid innan mötet.

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

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

Årets Almedalsvecka är inställd. Liksom Medeltidsveckan och många andra evenemang på Gotland.

Hur det påverkar arbetsmarknaden för våra medlemmar är fortfarande högst osäkert. Men behovet av sommarvikarier kommer troligen bli betydligt lägre än en normal sommar.

Kontakt med avdelningen?
Ring 010-480 30 16 eller mejla:

➤ transport.16@transport.

➤ thomas.gahnstrom@transport.se.

➤ patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Inga besök. På grund av covid-19 fortsätter vi att hålla avdelningskontoret stängt för besök.

Har du för avsikt att göra ett besök? Hör av dig så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med det.

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

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl8/

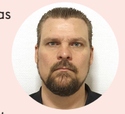
Vill du träffa oss?
➤ Torsdagen den 4 juni kommer vi att finnas på plats i Ljusdalsområdet.

➤ Onsdagen den 17 juni finns vi i Edsbyområdet. Hör av dig om du vill träffa oss så arrangerar vi så det kan ske på ett tryggt sätt.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Inga möten planerade. Men avdelningen ser över möjligheterna att hålla ett årsmöte så snart som möjligt.

Studier Just nu är det svårt att planera studier. Vi har möjligheten att delta på avdelning 41:s digitala Startpunkter. Hör av er till oss på avdelningen om ni är intresserade. För mer info, kontakta Andreas Kedborn på e-post andreas.kedborn@transport.se.



Nyheter Andreas Kedborn är tillförordnad ordförande eftersom Kimberley Westermark är tillfälligt anställd på a-kassan fram till den sista augusti.

TRANSPORT ARBETAREN
Läs din medlemstidning i mobilen, paddan eller datorn.
transportarbetaren.se

AVDELNING 25 HALMSTAD

Vi har öppet på avdelningen och vi är på plats. Men vi vill att du följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer om du vill besöka oss. Det vill säga: Håll avstånd och kom bara hit om du känner dig helt frisk.

I annat fall kan du nå oss på våra vanliga telefonnummer, som du hittar på hemsidan transport.se.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Autogirokampanj
Teckna autogiro för medlemsavgiften under perioden 1 maj–30 juni 2020 och få ett presentkort på Coop.

Gäller både gamla och nya medlemmar i avdelning 26.

Meddela oss via mejl till transport.26@transport.se när du tecknat autogirot. När första avgiften är dragen så får du ett presentkort på Coop.

1 Det allra enklaste sättet att byta till autogiro är att göra det via din internetbank.

2 Du kan också skriva ut en blankett för autogiromedgivande och skicka in till oss portofritt. Blanketten hittar du på vår hemsida, transport.se. Tänk på att skriva ut den dubbelsidigt.

3 Ett tredje sätt är att ringa oss på 010-480 30 00, så skickar vi hem en blankett som du fyller i och postar.

Stängt tills vidare På grund av covid-19 har vi valt att hålla avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men bokade besök tar vi naturligtvis emot.

Vi kommer även att vara restriktiva med att själva resa runt, med tanke på smittorisken.

Ring oss! Om du behöver komma i kontakt med avdelningen när du oss på tel 010-480 30 26.

AVDELNING 28 I NORR

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

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

➤ Avdelningen: 010-480 30 28.

➤ Ombudsman Mikael Danielsson Sjöstam: 010-480 34 30.

➤ Ombudsman Mikael von Ahn: 010-480 34 31.

➤ Regionalt skyddsombud Magnus Hansson: 010-480 34 32.

➤ Ordförande Sandra Jakobsson: 010-480 34 35.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Boka besök I dessa coronatider vill vi bara påminna om att ni måste boka tid för besök på våra kontor.

Ring 010-480 30 32 eller mejla transport.32@transport.se.

Pengar att hämta via avtalsförsäkringar med mera. Kontakta våra försäkringsinformatörer för att få information:

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

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

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avdelningen har på grund av covid-19 valt att ha stängt för oanmälda besökare.

Däremot går det jättebra att ringa oss på 010-480 30 51 eller mejla på transport.51@transport.se.

Avdelningsstyrelsens möten Vi håller avdelningsstyrelsesammanträden som vanligt, men styrelsen får själva avgöra om de vill delta på video i stället för att komma ner till avdelningen.

Vi har jobbat för högtryck den senaste tiden. Det har varit en hel del korttidspermitteringar och tyvärr även några varsel. Det är många samtal från både medlemmar och arbetsgivare som vill ha information kring arbetstider och arbetsmiljö.

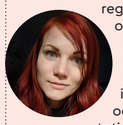
Ombudsmän och regionala skyddsombud försöker hålla så många möten som möjligt per telefon eller video, i stället för fysiska möten.

Ibland går det inte att undvika, men det är viktigt för oss alla att försöka hålla oss ifrån så många fysiska träffar som möjligt just nu.



Ny ombudsman Vi har en ny ombudsman på avdelningen, Markus Pettersson. Vill ni läsa lite om vem han är så kan ni gå in på hemsidan, www.transport.se/avdelningar/sydostra-sverige/, där har vi lagt upp en presentation.

Just nu är vi en ombudsman kort på avdelning 51. Vi har därför fått förstärkning från förbundskontoret. Men vi hoppas att förbundet inom en snar framtid kan avisera ut den lediga tjänsten. Stationering för den ombudsmannen kommer att bli i Kalmar. Vi letar just nu efter lokaler som skulle passa.



Nytt RSO Vi har även ett nytt regionalt skyddsombud, Karin Blomberg. Hon börjar på avdelningen i slutet av maj och en presentation av henne kommer läggas upp på hemsidan så fort hon har börjat. Karin kommer vara stationerad i Kalmar.



Vice hoppar in På grund av personliga skäl har vår ordförande tagit en time-out. Vice ordförande Tommy Sahlberg är nu på avdelningen och har kommit in bra i arbetet.

Besök hemsidan Vi rekommenderar er att gå in på transport.se regelbundet för att hålla er uppdaterade kring vad som händer på avdelningen och i sektionerna. Vi lägger ut information där så fort det sker några förändringar.

Var rädda om er själva och alla andra!

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Vi håller stängt för besök tills vidare, på grund av corona. Annars är avdelningens öppettider kl 8.00–16.40. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

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

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter om du har några frågor, eller om du vill anmäla dig till någon av kurserna här nedan. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning (även för icke medlemmar) som hålls på avdelningsexpeditionen, tisdagen den 8 september kl 17.00–21.00 och lördagen den 10 oktober kl 10.00–14.00 (cirkatider).

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning (endast för medlemmar) på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal.

Hör av dig om du är intresserad. Vi kan även komma till arbetsplatsen och hålla utbildningen.

Fackligt-politiskt arbete 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.

Fråga oss om…
➤ Arbetsmiljö och försäkringar: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Kollektivavtal och arbetsrätt: Kontakta Jan Lendin, 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, 010-480 37 57 eller lennart.skold@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Avdelningen är fortfarande stängd för besökare.

Om du vill komma i kontakt med någon av oss så finns vi på följande telefonnummer:

➤ Cecilia Johansson: 010-480 36 36.

➤ Kent Christensen: 010-480 36 34.

➤ Joakim Hejenstedt: 010-480 36 32.

➤ Jenny Björnberg: 010-480 36 38.

➤ Avdelningstelefon: 010-480 30 88.

Må väl och ta hand om er där ute!

ANNONS

Hej alla nya medlemmar!

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

Välkomna till Transport

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

FOLKRÖRELSE FÖR FRAMTIDSTRO



HYR LÄGENHET I SÄLEN

Nu har vi öppnat upp bokningen till vår nya lägenhet i Sälen, vid Lindvallen Hills.

Information finns på vår hemsida (transport.se/avdelningar/dalarna).

??????

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

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

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

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



Göteborgs åkerisektion slår ett slag för att rädda åkeribranschen. ”Vi vill stötta våra kollegor och berätta vad de har rätt att kräva.” Övre raden: Victor Larsson, Joakim Lindahl, ordförande Freddy Welle, Johan Stålhand (blivande vice ordförande), Benny Hansson och Jan-Ove Bernhardsson. Nedre raden: Magnus Kvilén och Jon Barac. Den senare har nu lämnat sektionen.

Månadens sektion

”Våga stå upp för era rättigheter!”

Åkerisektionen med de fyra J:na finns i Göteborg. Ett gäng chaufförer inriktade på att värva nya medlemmar, upplysa om rättigheter och skapa lika lön och villkor inom åkeribranschen. Mottot är att visa att facket finns.

Text och foto **Justina Öster**

Det är kväll och det ”goa gänget” har samlats kring matbordet på avdelning 3. Orden är ordförande Freddy Welles och vi ses innan coronapandemin slagit till.

SEKTIONEN HAR NYSS haft årsmöte. Det var ovanligt välbesökt med ett antal nya ansikten. Strategin att ringa och sms:a medlemmarna har nog bidragit, tror killarna. Fast två kvinnliga chaufförer hoppade av sina uppdrag så sekreterarstolen står nu tom.

Strategin för att värva fler tjejer, och nya medlemmar över lag, är uppsökeri. Inte minst på lastbilsträffar.

– Vi behöver upplysa unga om vad facket är, påpekar Johan Stålhand.

En av sektionens män med namn som börjar på J. De andra är Jan-Ove, Joakim och Jörgen.

– DET FINNS väldigt mycket missförstånd om vad facket gör och inte gör, hakar Magnus Kvilén på. Samtidigt säljer chaufförer dagligen ut sin arbetsmiljö på grund av okunskap.

En diskussion om unga förare, ofta med invandrarbakgrund och obefintlig koll på sina rättigheter, utbryter. Det gäller att överbrygga misstänksamhet och sakta bygga upp förtroende, resonerar chaufförerna.

– Och lotsa in dem på facklig utbildning så att de vågar stå upp för sin rätt, säger Freddy Welle.

SEDAN MÅNGA ÅR är han djupt engagerad i den osunda konkurrensen inom åkerinäringen.

– Genom ett projekt på avdelningen har jag hjärnkoll på vad som händer i Västsverige. Jag har kontakter och ett väldigt bra samarbete med facken i Norge och Danmark.

Kollegorna nickar.

– Ser och hör vi något misstänkt, så ringer vi Freddy.

Han kollar upp tipsen, kartlägger utländska ekipage som kan bryta mot lagar och regler och informerar polisen, berättar han. En ny ordväxling tar fart om löner ”under all kritik”, fifflande åkerier som ”slängts ut” ur Norge och filippinska chaufförer. Men också distributionsförare som fått mer jobb med den ökande e-handeln.

FREDDY WELLE OCH Jan-Olof Bernhardsson minns fortfarande föraren som grät, när sektionen tidigare sökte upp utländska chaufförer och delade ut frukostpåsar.

– Han hade förlorat kontakten med frun och barnen.

NÅGRA VECKOR EFTER träffen tvingar covid 19 sektionen att ställa in all verksamhet fram till hösten.

GÖTEBORGS ÅKERISEKTION

Antal medlemmar: 1631, inklusive pensionärer.

Prioriterade frågor: Värva medlemmar, lika lön för lika arbete inom åkeribranschen, informera och stötta medlemmar om deras rättigheter.

Till Transports ledning: ”Krama las! Lämna förhandlingarna om att ändra lagen om anställningsskydd. Visa er mer i medierna.”

Till EU: ”Se till att fixa mobilitetspaketet för att skapa schyst konkurrens.”



Jessika Rick i hagen med hela ligan, från vänster Oboy, Dejlig och Imbra.

”Fuxligan” ger Jessika energi

Hästarna är hennes drivkraft. De hjälper henne att överleva i tuffa tider. Men samtidigt när hon en hatkärlek till lastbilar, Jessika Rick som dock kör tunga bilar allt mer sällan.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

FÖRST UNDRAR JESSIKA RICK om hon verkligen passar som månadens medlem i Transportarbetaren. Hon är visserligen medlem i rätt fack – men tar snart högskoleexamen och efter den kan hon skriva ”personalvetare mot ledarskap och förändringsarbete i organisationer” på Linkedin. Då är det dags att börja söka chefsjobb.

Så nämner hon den där hatkärleken till lastbilarna, som ger henne en självklar plats i denna tidning.

– Det kanske låter lite barnsligt. Men det är häftigt att kliva upp i stora fordon, att köra i väg med 60 ton i lasten.

Första gången hon satt i en lastbilshytt var 2003. Jessika Rick har kört heltid och deltid sedan dess, och hon har jobbat som trafikledare, transportledare och transportlärare. Hon har kört spetsbyten och daglotsat i Stockholm.

– Körkortet är min trygghet. Med det kan jag alltid få jobb, och jag kommer alltid tillbaka till lastbilarna.

HÄSTARNA, DÄREMOT, ÄR hennes drivkraft och en möjlighet att fokusera på bara dem. Tre svenska halvblod kliver omkring i hagen hemma i Skuttunge. Fuxligan kallas de efter sin färg.

– Hästarna betyder enormt mycket för mig. Och nu, när allting annat har tagit paus, är det en vila att allting är normalt.

Med detta menas att i hästvärlden håller man en hästlängds avstånd till varandra, även när det inte är coronatider. Ridning, träning och hästhantering kan pågå som vanligt. För Jessika Ricks del innebär det både ridpass på de egna hästarna och en del uppdrag som tränare. Det är dressyr som gäller. Så här beskriver hon vad dressyr innebär – och vad det ger henne:

– Det handlar om att skapa en relation med hästen, om kommunikation med så små medel som möjligt. Det är jättehäftigt när det funkar och hästen gör som jag vill.

Mer i detalj:



Kul, stimulerande och lärorikt, säger Jessika Rick om att hålla dressyrträningar för andra ryttare.

– När hästen börjar trava på den punkt jag har bestämt, eller fatta galopp. Eller när den står stilla och travar på stället … för att sedan skjuta i väg framåt. När mina hjälper fungerar, utan att jag är grov.

Jessika Rick har alltid vetat att hästar är hennes grej. Hon började spara till en egen ponny när hon var tre. Fram till hon fyllde tolv blev det ridskola, ridläger och sex kilometer cykel till en privathäst som hon fick rida.

– Sedan köpte jag Pärlan. Hon var alltid glad och bussig.

Förutom det fantastiska i att sitta upp och rida, är det många andra situationer som gör att hästarna betyder enormt mycket för Jessika Rick.

– Bara att gå ut till hagen och alla tre kommer fram är obetalbart.

I sommar är du klar med utbildningen. Så vad ska du bli när du blir stor?

– Någon ledarposition, kanske mellanchef, kanske inom HR. Jag är också rätt säker på att jag på något sätt blir kvar inom logistik och transporter.

JESSIKA RICK

Ålder: 46.

Bor: På föräldragården i Skuttunge på Uppsalaslätten.

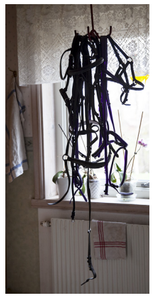
Hästar: Oboy, 28 år, Dejlig, 19 år, och Imbra, 11 år.

Jobb: Studerar till personalvetare, men har svårt att släppa lastbilarna.

Tema för examensuppsatsen: Om godstransportchaufförer upplever att de får belöning för sina ansträngningar.

Extrajobb: Häst- och ryttartränare i dressyr.

Ideellt arbete: Ordförande i Gimo ridklubb, som driver en ridskola.



Träns och grimmor som väntar på putsning, hänger på en krok i köket.

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56770 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

Under maj är växeln öppen 8.00–16.40 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 nås på telefon 0771-40 30 01. Telefontid: kl 9–11 måndag–fredag.

Fler kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan finns på hemsidorna transport.se och transportsakassa.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Hur många hundra miljoner bjuder du på?

Mil efter mil av asfalt. Mobilens gps-app mäter farten och ger lite underhållning längs den monotona E4:an. Då och då hamnar jag bakom lastbilar, svenska eller utländska.

Många tycks ligga kring 87–88 kilometer i timmen. Det vill säga 10 procent över laglig hastighet.

Tankarna snurrar i gång. Varför kör så många för fort? Varför bjuder chaufförerna åkare och speditörer på detta, inklusive risken för fortkörningsböter?

Det leder till ett tankeexperiment.

Det finns omkring 60 000 svensk-registrerade tunga lastbilar i Sverige. Låt oss anta att 30 000 av dem rattas av anställda chaufförer som i genomsnitt kör 10 procent för fort. Alltså 33 kilometer i timmen på 30-vägar, 55 på 50-vägar, 77 på 70-väggar och 88 på 80-vägar.

Vi antar vidare att dessa chaufförer i snitt jobbar åtta timmar om dagen och då sitter vid ratten i sju timmar. Och att den körda sträckan, i medel, är sex mil per körd timme.

Det blir 42 mil per dag. Det vill säga drygt 4 mil längre än om de konsekvent hållit lagstadgad hastighet.

I MITT EXEMPEL avverkar förarna 60 kilometer varje körtimme. Det skulle ta runt 40 minuter att klämma de fyra ”extra” milen som blir kvar för den som lättat på gasen. En arbetsdag på totalt åtta timmar och 40 minuter.

Den avtalsenliga timlönen för chaufförer är ungefär 158 kronor. Det innebär att den laglydige föraren skulle fått runt 105 kronor mer i lön. (Plus eventuell övertid och ob.) Varje dag.

Det blir 2 300 spänn mer i månaden. Minst. Kruxet för facket är att det innebär schemalagd övertid. Ett alternativ är att åkaren köper in fler bilar och anställer nya chaufförer. Och tar mer betalt av speditören och transportköparen för att täcka kostnaderna förstås.

RIKTIGT INTRESSANT BLIR det när den uteblivna lönen, 2 300 kronor, multipliceras med 30 000 fortkörande chaufförer. Det blir 69 miljoner kronor varje månad! Nästan 830 miljoner per år! Som du och dina förarkolleger bjuder arbetsgivarna på.

Fast. Visst, visst, jag medger.

Det kan vara grovt felräknat. Kanske är det bara hälften så många förare som kör för fort. Och kanske med hälften så mycket, 5 procent.

Då blir det bara runt 200 miljoner kronor som arbetsgivarna slipper hosta upp i lön till förarkollektivet.

Sedan är det ju det här med tempot. Man vill ogärna bryta trafikrytmen.

Och jag erkänner: Det är tyvärr vilsammare att ligga i täten för motorvägskaravanen på E4:an. Fri sikt mot vägrenen och horisonten. I stället för att stirra in i bakgaveln på en framförvarande bil.

> ”Varför kör så många för fort? Varför bjuder chaufförerna åkare och speditörer på detta, inklusive risken för fortkörningsböter?

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Boktips från en illiterat: Om du bara ska läsa några få böcker i livet, välj Karin Smirnoffs trilogi om ett hårt liv i Västerbotten.

↓ Covid-19. En google-succé. Ger 3,53 miljarder träff. För fyra månader sedan hade ingen hört talas om det.



FOTO: KANAL 5

Hallå där!

BÄRGARBERRA OCH SIGNE

... kända från Vägens hjältar på tv och i Berras fall också som actionfigur.

Bertil Silwing, det är du som är bärgaren. Hur har vårens inspelningar gått?

– Jättebra! Säsong 8 sänds nu och säsong 9 kommer i höst. Jag har varit med i 14 år, från första testavsnittet.

– Det händer alltid något, allt från att någon har stulit en katalysator till katastrofer som när en lastbil välter. Det är humor och dramatik. Men de tragiska händelserna klipps bort. Vi gör programmet både för att få fler att vilja bli bärgare och för att visa hur farligt det kan vara att jobba på vägarna. Hoppas att det får folk att köra lugnare.

Känner folk igen dig på stan?

– Jaa, många vill ha autografer eller ta en selfie. Många barn följer serien, och det är roligt. De är ju nästa generation bärgare, nästa generation bilister och nästa generation kunder.

Berätta om dvärgschnauzern Signes bästa insats!

– Hon är alltid med i hytten. Senast var det en dam som satt i baksätet på sin krockade bil och väntade på ambulansen. Jag kom dit med Signe som satte sig i hennes knä. Kvinnan började klappa henne och blev mycket lugnare. Jag gissar att den scenen kommer med i höst.

Hur funkar det annars med en hund i bärgningsbilen?

– Det är aldrig några problem! Barn kan bli rädda och oroliga till och med om mammas och pappas bil ska bärgas hemifrån garageuppfarten. Då får de sätta sig i min bil och klappa Signe. Hon är snäll och stabil. *LENA BLOMQUIST*

Fotnot: Vägens hjältar sänds på Kanal 5. Tidigare säsonger och avsnitt finns på Dplay.