TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 7/8 juli 2020

Migrantarbetare blåst på lön i fem år

Sommarsverige
61 tips för semester på hemmaplan

Chaufför nära att dö av covid-19

KULTUR
Är corona en klass-fråga?

Välkommen till plastfabriken!

Flyg Hundratals uppsagda *Färdtjänst* Striden fortsätter i Kristianstad

DETTA ÄR EN ANNONS.

GLAD SOMMAR!

Önskar vi alla våra medlemmar

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Missa inte vår sommartävling på www.transport.se/tavling

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Fredrik Gustavsson
Foto: Justina Öster

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 3–4 september.

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 7/8











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist hoppas på sommaren.

6 MIGRANTARBETARE
Davood Barmaki bodde fem år i en skrubb utan riktig lön.

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

14 CORONA
Chaufförен Ola Pettersson var nära att dö.

19 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

20 ARBETSPLATS
PLASTFABRIK
Så har Västerås flygplats ställt om.

26 10 FRÅGOR
MARCUS DAHLSTEN
Transportföretagens vd laddar för förhandlingar.

28 ARBETSPLATS
ULLARED
Kortare köer för väktarna vid Gekås.

32 SOMMARSVERIGE
61 tips för sommaren på hemmaplan.

37 KULTUR
Corona och klassfrågan.

40 JULIKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR

45 MÅNADENS AVDELNING
32:an satsar på film.

46 MÅNADENS MEDLEM
Hamnarbetarna Arnewing går till sjöss.

48 LEDARE
JAN LINDKVIST
Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.

FOTO: GÖRAN ERIKSSON



Från skitvår till sommarpärlor

Våren 2020 går till historien som en jävla skitvår. Håller du med?

Värst givetvis för dem som drabbats allvarligt av corona/covid-19. På sidan 14 berättar lastbilschauffören Ola Pettersson hur det var för honom.

Vi har de senaste månaderna också skildrat en arbetsmarknad där många förlorar sina jobb i efterdyningarna av viruset. Konflikter med arbetsgivare, som inte tillräckligt skyddar sina anställda, har också varit ett återkommande tema. Historier om hur Transports skyddsombud har tvingat fram säkrare arbetsmiljö för till exempel färdtjänstförare har dykt upp med jämna mellanrum.

TRANSPORTARBETAREN HAR DÄREMOT inte skrivit särskilt mycket om tjänstemän som saknar dynamiken och kafferasten på en arbetsplats. Om dem (till exempel journalister som jag själv) som har möjligheten att minska smittspridningen genom att jobba hemifrån. Eller helt enkelt beordras att stanna hemma.

På kultursidorna borrar reportern Justina Öster ner sig i corona – och klassfrågan.

TIDNINGAR, SOM TILL exempel den du håller i handen, sprider ofta semestertips så här års.

I år handlar utflykter och eventuella resor i första hand om ditt närområde, i andra hand regionen och i tredje hand kanske hela Sverige. Låt dig inspireras av de 61 tips som Lilly Hallberg samlat från fackets lokalavdelningar. Det handlar om naturupplevelser, kulturmiljöer, lite shopping, glass och pizza. Några idéer kommer från redaktionen, bland dem min egen favorit:

Längst ut på Ljusterö i Stockholms skärgård ligger Östra Lagnö. Du kan köra bil eller ta SL-buss, och du hamnar på mjukt slipade klippor i ytterskärgården. Slå upp tältet med öppningen mot den öppna horisonten. Med husbil eller husvagn får du snarare skogen direkt utanför fönstret.

Med detta sagt – hoppas att den här våren nu går över i en riktigt skön sommar!

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

> ”Slå upp tältet med öppningen mot den öppna horisonten.

Lena tipsar

Dans på distans! Den 13 juli startar en fem kvällar lång dansbandsvecka på tv:n och SVT play.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Utredningen om las kommenterades:

”Men lägg av nu, det vet ni också att detta bara är ett sätt att tala om vad som komma ska. Givetvis kommer de att klappa igenom detta om inte arbetsgivarna och LO förhandlar fram nått sämre först. De här är skrämseltaktik inget annat och än så länge har de ju lyckats varje gång.”
Glenn Ankar

”Risken är att det blir tysta arbetsplatser. Mer korrupt då ingen vågar säga ifrån. Fackets roll urholkas.”
David Kristoffersson

Siffran

9,9

procent skiljde kvinnors genomsnittslön från männens 2019. Kvinnorna är långsamt på väg att komma i fatt.

Källa: Medlingsinstitutet

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Cabonline begär tillstånd för 600 egna taxibilar
2. SGH varslar 300–400 lastare på Arlanda och Landvetter
3. Facklig kamp i motvind på UPS-terminal

Notis

Ålarna vill ha frihet ...

... och det är just vad ungefär 150 slingrande individer fick i Göteborgs södra skärgård häromveckan. Djuren, som är sällsynta och rödlistade, hade blivit fast i en liten vik i hamnen. Viken har vallats in för att så småningom fyllas med sprängsten och muddermassor. Sedan blir den grunden för den nya roro- och containerhamnterminalen.

Ålarna? De simmar vidare från utsläppsplatsen nära Hönö. I sällskap med en och annan smörbult, rödspätta, torsk och tånglake som hängde med i samma ryssja.

> *”Hur i all världen kan man välja att sätta hiphop och pingpong framför våra mest utsatta medborgares dagliga behov?”*

MICHAEL HARVEY
taxiåkare,
om kollapsen i färdtjänsten.

Läsarbilden



FOTO: TOBIAS HALVARSSON

HAN SÅG DEM i ögonvrån, backade tillbaka och tog fram mobilen. Timmerbilschauffören Tobias Halvarsson medger att han blev häpen när två gulliga björnungar klättrade i träden längs hans väg från skogen till sågen i Färila i Hälsingland.

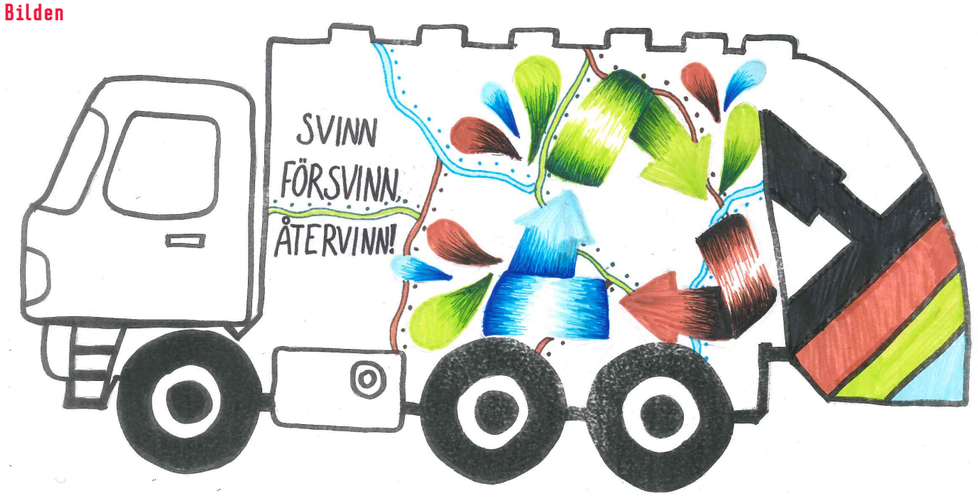
Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Sagt på webben

Vi berättade om Taxi Stockholm, som säger upp alla telefonister.

”Jag känner en stor sorg när jag läser om uppsägningen av samtliga växeltelefonister på Taxi Stockholm! Coronapandemin har drabbat hela taxibranschen hårt. Men det är svårt att föreställa sig att en så stor och seriös taxiväxel med 100 års erfarenheter skulle falla så snabbt? Det finns anledning att undersöka bakgrunden till den nuvarande ekonomiska situationen. Det är inte bara växeltelefonister som drabbas hårt, vi har också förlorat branschens seriösa taxiväxel. Det som blir kvar är en oseriös taxibransch som varken tillämpar kollektivavtal eller betalar skatt. Eller bryr sig om att ta ett samhällsansvar. Denna process började redan 1992 med avregleringen av taxibranschen.”
Saied Tagavi

Bilden



SOPIG TÄVLING AVGJORD: Budskapet är tydligt – och målet är att Piteåborna ska återvinna allt de kan. Femteklassaren Lisa Rönnlund står för slogan och design. Miljöarbetare röstade fram hennes bidrag i en lokal tävling. Och en eller ett par av dem kommer att köra sopbilen som när som helst har fått sitt nya motiv.

Insänt

Vill ha en rejäl lönehöjning till hösten

Jag blir både förvånad och besviken när löneavtalen för 2020 förlängts till den 31 oktober, på grund av corona. Innebär det att vi blir blåsta på minst sju månaders löneförhöjning?

JAG FÖRSTÅR INTE detta. Jag kör lastbil för ett relativt stort företag i Örebro, och vi har minst lika mycket jobb nu som före Corona. Med övertid i stort sett varje vecka, så jobb finns det.

Ska vi som jobbar inte få någon löneförhöjning, tycker ni?

Mat, hyror och så vidare går ju upp varje år ...

Såg nyheterna i dag. Postnord slår rekord i paketleveranser, och listan kan göras lång.

MEN VINNARNA SKA tydligen vara arbetsgivare som tjänar flera tusen kronor per anställd, då de får reducerad arbetsgivaravgift att betala in. Dessutom har dieseln gått ner massor i pris, vilket blir en vinst på flera tusen per bil och månad, tack vare minskade bränslekostnader.

Man undrar ju hur facket jobbar och vilken sida ni står på? Jag tycker faktiskt inte att jag får ut så mycket av fackavgiften jag betalar in längre, om jag ska vara ärlig.

RÄKNAR MED EN förhandling om minst sju procents lönehöjning i höst, eftersom vi redan är en lågbetald yrkesgrupp!

Besviken medlem i Transport

Debatt



PETER ERIKSSON,
färdtjänstförare,
Tjörn.

”Jag har sett livets båda sidor, och det finns inget som kan förbereda en på vad som sker.”

”Vi får vardagen att gå runt”

Vi färdtjänstförare får vardagen att gå runt för många.

Efter en olycka där färdtjänstbussen jag körde blev påkörd bakifrån, och jag inte längre kunde köra rullstol uppför rampen, fick jag jobb på västkusten i en personbil. Detta klarar jag av. Men så slog farsoten till. Eftersom så gott som alla i min närhet, inklusive jag själv, ligger i riskgruppen så vidtar jag extra försiktighetsåtgärder.

JAG HAR SETT livets båda sidor, och det finns inget som kan förbereda en på vad som sker. En dag körde jag en granne till förlossningen. I mitt tycke lite för sent, då värkarna låg sjutton sekunder isär. Då kom barnet strax ut. Skriken från en blivande mamma låter som om nån håller på att slå ihjäl henne. (Jag vet. Hörde en våldsam granne en gång, som i sitt drogrus höll på att göra just det, om jag inte ingripit.)

NÄSTA KÖRNING KUNDE vara en man som blivit allvarligt sjuk och hade en dotter som grät förtvivlat. Fick jag någonsin en utbildning på det, av Keolis och Västtrafik? Nepp. Vad skulle den utbildningen ens heta? Jag råkar bara vara så stabil i psyket att jag kan ge stöd och tröst.

Men så har vi det här med trafiken. Folk på vägarna är totalt utan körvett.

I mitt tycke har jag ändå världens bästa jobb. Våra kunder kan berätta de allra mest hjärtskärande historier, livsöden man inte önskar sin värsta fiende. Vi är de som får vardagen att gå runt för många i landet. Ibland med livet som insats. Ta den tanken med er när ni möter oss i trafiken.

Det tycker åtminstone jag att vi förtjänar, för lönen motsvarar inte vårt arbete.

LÄS PETER ERIKSSONS hela berättelse om sin vardag på transportarbetaren.se.

Delta i debatten!

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



Genom företaget Tochal taxi i Borås fick iraniern Davood Barmaki arbetstillstånd i Sverige. ”Jag blev utnyttjad och lurad på lön”, säger Barmaki som till slut kontaktade Transport för att få hjälp.

Lurad på lön i fem år

Davood Barmaki flydde undan regimen i Iran och fick jobb på ett taxiföretag i Borås. I flera år fick han bo i en skrubb på kontoret, utan riktig lön och med allmosor från chaufförerna.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

”Efter flykten var det en svår tid för mig, jag kan inte beskriva hur det kändes. Jag skämdes över min situation. En del taxiförare som såg hur jag hade det brukade ge mig mat.”

DET LÅTER FÖRST OSANNOLIKT när Davood Barmaki berättar sin historia. Vi sitter i ett mötesrum på Transports Boråsavdelning. Intervjun sker via tolk. Efter sex år i Sverige talar Davood fortfarande väldigt lite svenska. Med vid bordet finns också ombudsman Sven Sawatzki.

Davood Barmaki kommer från Teheran. I drygt 20 år jobbade han för myndigheterna. På jordbruksdepartementet. Han beskriver hur han redan 2003 reste till Sverige. Tanken var att stanna, men han övertalades att återvända.

Vid hemkomsten fortsatte han på departementet, men läget var förändrat. Davood hade fått regimens ögon på sig.

Vid en rättegång några år senare dömdes han till fängelse. Han överklagade och flydde till Sverige, innan nästa dom föll. Tio års fängelse.

VI ÄR NU FRAMME vid 2014.

Under det första Sverigebesöket hade Davood Barmaki hälsat på en vän till familjen, som flyttat till Sverige och drev en bensinstation. Davood hade förmåtts att satsa 100 000 kronor i rörelsen.

I samband med flykten undan fängelsestraffet erbjöd vännen ett arbete, som tack för pengarna. Vännen hade nu sadlat om och drev taxibolag i Göteborg och Borås.

En process startade med Arbetsförmedlingen och Migrationsverket. I november 2014 hade Davood Barmaki fått klarteckен. Han skrev på ett anställningsbevis för bolaget, Tochal taxi. Jobbet som fordonsmekaniker var på heltid, 40 timmar. Med en angiven lön på 22 000 kronor.

FAST ARBETET OCH tillvaron i Sverige blev inte som Davood tänkt sig:

– Jag anställdes som bilmekaniker, men gjorde mycket annat också. Som administrativt arbete. Jag gjorde scheman för taxiförarna som jobbade i två olika skift. Det blev inte bara heltid, jag jobbade mycket mer. Periodvis sju dagar i veckan.

Inte heller bostaden blev vad han sett framför sig.

– Jag blev ju inte lovad ett eget hus säger han och skyndar mot porten och dagsljuset.

DET LÅTER FÖRST OSANNOLIKT när Davood Barmaki berättar sin historia. Vi sitter i ett mötesrum på Transports Boråsavdelning. Intervjun sker via tolk. Efter sex år i Sverige talar Davood fortfarande väldigt lite svenska. Med vid bordet finns också ombudsman Sven Sawatzki.

Davood Barmaki kommer från Teheran. I drygt 20 år jobbade han för myndigheterna. På jordbruksdepartementet. Han beskriver hur han redan 2003 reste till Sverige. Tanken var att stanna, men han övertalades att återvända.

Vid hemkomsten fortsatte han på departementet, men läget var förändrat. Davood hade fått regimens ögon på sig.

Vid en rättegång några år senare dömdes han till fängelse. Han överklagade och flydde till Sverige, innan nästa dom föll. Tio års fängelse.

VI ÄR NU FRAMME vid 2014.

Under det första Sverigebesöket hade Davood Barmaki hälsat på en vän till familjen, som flyttat till Sverige och drev en bensinstation. Davood hade förmåtts att satsa 100 000 kronor i rörelsen.

I samband med flykten undan fängelsestraffet erbjöd vännen ett arbete, som tack för pengarna. Vännen hade nu sadlat om och drev taxibolag i Göteborg och Borås.

En process startade med Arbetsförmedlingen och Migrationsverket. I november 2014 hade Davood Barmaki fått klarteckен. Han skrev på ett anställningsbevis för bolaget, Tochal taxi. Jobbet som fordonsmekaniker var på heltid, 40 timmar. Med en angiven lön på 22 000 kronor.

FAST ARBETET OCH tillvaron i Sverige blev inte som Davood tänkt sig:

– Jag anställdes som bilmekaniker, men gjorde mycket annat också. Som administrativt arbete. Jag gjorde scheman för taxiförarna som jobbade i två olika skift. Det blev inte bara heltid, jag jobbade mycket mer. Periodvis sju dagar i veckan.

Inte heller bostaden blev vad han sett framför sig.

– Jag blev ju inte lovad ett eget hus

Jag tvingades dessutom låna 100 000 kronor på banken och betala taxiåkaren, när mitt arbetstillstånd skulle förnyas. Droppen kom när han krävde ytterligare 400 000 kronor för att ansöka om permanent uppehållstillstånd, säger Davood, som med hjälp av Transport polisanmält arbetsgivaren för utpressning och människoexploatering.

Vi går längs ett hyreshus i Borås. Vid en källarlokal med stora taxidekaler på fönstren lutar sig Davood Barmaki fram mot den tonade rutan.

– Därinne bodde jag. Dusch fanns inte, jag fick gå till badhuset och tvätta mig.

Han tar täten mot garaget. En taxibil står inne. Han darrar i kroppen och ser sig oroligt omkring.

– Jag har blivit misshandlad tidigare,



Davood Barmaki är tillbaka vid källarlokalen där han bodde i en skrubb.



I mobilen har Davood Barmaki sparat bilder på det kontorsutrymme som var hans bostad.

eller en stor lägenhet, men ett bra liv. De första två månaderna bodde jag i ett kontorsrum, som företaget hade i Göteborg. Sedan kom jag till Borås och fick en säng i ett minimalt rum på taxiföretagets källarkontor. Där blev jag kvar i tre år, innan företaget ordnande fram en liten lägenhet.

Han tittar ner i bordet, fortsätter:

– Efter flykten var det en svår tid för mig, jag kan inte beskriva hur det kändes. Jag skämdes över min situation. En del taxiförare som såg hur jag hade det brukade ge mig mat. Arbetsgivaren sa hela tiden att det bara var tillfälligt, ”att vi ska fixa något bättre”.

”Det som hänt mig är modernt slaveri. Att berätta det här är farligt för mig. Men jag vill ändå att det kommer fram. Jag vill ha min rätt och jag är tacksam över att ni lyssnar på mig.”

FAST DET STORA problemet var lönen. Davood fick ingen riktig betalning alls, uppger han. Bara lite matpengar.

Davood Barmaki hävdar att företaget är skyldigt honom närmare en miljon kronor för utebliven lön under de fem och ett halvt år han jobbade. Det var bara de sista två åren – sedan han fått lägenheten – som arbetsgivaren gav honom pengar till hyran, 3 500 kronor. Plus 500–700 kronor för mat.

– Inte en enda krona kom in på mitt konto under hela den här tiden. Det var bara kontant. Ändå jobbade jag mer än 100 procent.

– Vad kunde jag göra? Hemma i Iran väntade ett tioårigt fängelsestraff eller avrättning. Hela tiden hotade arbetsgivaren med att jag skulle bli utkastad från Sverige, om jag tjafsade.

DAVOOD BARMAKI PLOCKAR fram en kopia på en banktransaktion. Den är på 99 500 kronor. Pengarna går från Davood Barmakis konto, till arbetsgivarens. Till ägaren av taxiföretaget.

– Han begärde de pengarna för att söka förlängt arbetstillstånd för mig. Vi gick tillsammans till banken och han intygade att jag hade anställning i företaget. Så banken beviljade lånet. Jag har fortfarande en skuld på 80 000 kronor till banken.

Totalt har Davood Barmaki betalat 250 000 kronor till arbetsgivaren, hävdar han. Inklusive de 100 000 kronorna år 2003. Omkring 50 000 kronor ordnade han fram genom att sälja sin mors smycken.

NÄR ARBETSGIVAREN KRÄVDE mer betalning kontaktade Davood till slut Transports Boråsavdelning. Facket började nysta i härvan och i mars skickades en begäran om förhandling till Tochal taxi.

En vecka senare begärde ägaren företaget i konkurs.

I samband med konkursen kom det fram handlingar som reser frågor kring Davood Barmakis arbete och lön.

Bland annat finns ifyllda inkomstdeklarationer för åren Davood jobbat på Tochal taxi. Enligt deklarationerna har han tjänat 160 000 till 180 000 per år. Omkring 2 700 kronor har betalats in i löneskatt varje månad.

Konkursförvaltaren har också skickat över flera lönespecifikationer till facket. De ger ett hemsnickrat intryck och anger Davoods månadslön till 14 760 kronor. Brutto. Långt ifrån de 22 000 kronor som anges i anställningskontraktet.

DET FINNS OCKSÅ små handskrivna lappar där Davood Barmaki intygar att han fått lön. Kontant. Davood skakar på huvudet:

– Jag försäkrar, jag har aldrig fått den betalning som anges i deklarationerna eller på papperslapparna. Det är bara skatten som betalats in. Jag var ju skriven på företagets adress. Arbetsgivaren öppnade all min post. Jag lurades att skriva under papper, utan att förstå vad det var.

– Det som hänt mig är modernt slaveri. Att berätta det här är farligt för mig. Men jag vill ändå att det kommer fram. Jag vill ha min rätt och jag är tacksam över att ni lyssnar på mig.

DAVOOD BARMAKI FÖRKLARAR att han fått tillbaka hoppet. Han väntar på lönegaranti från staten. Visserligen vägrar konkursförvaltaren att betala de 22 000 kronor som anges i anställningsbeviset, utan bara den lägre summan som framgår av de hemsnickrade lönespecifikationerna – 14 760 kr per månad.

Transportarbetaren har pratat med två chaufförer som kört för Tochal taxi. Båda förklarar att deras intryck är att Davood jobbade heltid på företaget.

– Han fanns alltid där, säger en förare som också intygar att Davood ett flertal gånger berättade att inte fick lön för sitt arbete.

Den andra föraren känner inte till något om utebliven lön:

– Jag kan varken säga ja eller nej, säger han.

Generösa regler

Sverige har generösa regler även för arbetskraft från länder utanför EU, så kallade tredjelandsarbetare. För att få arbetstillstånd krävs:

→ Giltigt pass.

→ Att man erbjuds ett arbete med arbetsvillkor och lön som är på minst samma nivå som svenska kollektivavtal. (Eller vad som är ”brukligt inom yrket eller branschen”.)

→ Att migrantarbetaren får en anställning som det går att försörja sig på. Gränsen är satt till minst 13 000 kronor i månaden före skatt, oavsett om det är hel- eller deltid.

→ Arbetsgivaren måste också teckna försäkringar, bland annat sjukförsäkring och tjänstepension.

→ Under de första två åren gäller arbetstillståndet bara hos den arbetsgivare som står bakom ansökan. Efter två år kan migrantarbetaren ansöka om ytterligare två år och under denna andra period kan migrantarbetare byta arbetsgivare. Inom samma yrke.

Källa: Migrationsverket



FOTO: PRIVAT



FOTO: PRIVAT

Bakom garderoberna stod sängen. Dusch fanns inte i källarlokalen.

Ägaren vägrar kommentera

Transportarbetaren ringer upp ägaren till Tochal taxi för att ställa frågor om Davood Barmaki och polisanmälan. Samtalet blir kort.

– Jag har inget intresse av att prata med dig, säger mannen som är 62 år.

Hela samtalet lyder:

Jag jobbar på den fackliga tidningen Transportarbetaren och har träffat Davood Barmaki. Han berättar om utebliven lön och att han tvingats betala pengar till dig för att få arbetstillstånd. Vad tänker du om det?

– Jag har inget intresse av att tala med dig på telefon.

Jag kan komma till Borås och träffa dig personligen, för en intervju.

– Jag ser ingen anledning att träffa dig eller kommentera det här.

TOCHAL TAXI ÄR FÖRSATT i konkurs. Davood Barmaki och 13 chaufförer kommer att få statlig lönegaranti.

Att förarna täcks är intressant. I Tochals taxis egen årsredovisning för år 2018 skriver bolaget att förarnas anställning i december 2018 flyttades över till ett separat bolag, och att förarna därefter hyrts in.

Om det är korrekt omfattas förarna inte av konkursen och rätten till lönegaranti.

Jan Lindkvist

Transports a-kassa höjer inte avgiften

A-kassa. Flera andra kassor behöver ta ut en högre avgift än tidigare – för att klara både anstormningen av arbetslösa och de högre ersättningar som betalas ut under coronatiden.

Under två månader med coronakris har cirka 200 000 personer gått med i någon av a-kassorna. När det gäller Transports kassa har medlemmarna blivit runt 6 500 fler sedan årsskiftet. Samtidigt har antalet arbetslösa som begärt ersättning från Transports a-kassa ökat. Jämför 2 304 nya ansökningar i april i år – med 431 ansökningar i april förra året. *LB*

FOTO: JOHN ANTONSSON



Johan Danielsson, (S).

Vägpaketet vidare i EU

Politik. Det sista stora hindret passerades i början av juni. EU:s trafikutskott röstade för sista gången om vägpaketet.

– Det är väldigt skönt! Det blev som jag hoppades och trodde, men det var ändå lite skakigt. Om bara något enda av ändringsförslagen gått igenom hade hela överenskommelsen spruckit, säger den svenske EU-parlamentarikern Johan Danielsson (S).

Mobilitetspaketet, även kallat vägpaketet, innehåller tre lagförslag. Dels rör det kör- och vilotider, dels utstationeringsregler. Det innebär också skärpta regler för cabotage, det vill säga regler för företag som kör tillfälliga inrikestransporter i andra länder inom unionen.

Slutlig omröstning om nya regler för vägtrafiken väntar i Europaparlamentet i juli. EU-länderna har sedan 18 månader på sig att implementera en ny lagstiftning. *LH*

82 845

anställda i hela landet varslades om uppsägning under mars, april, maj och halva juni. 10 000 av dem jobbar i transport- och magasineringsbranscher.

Källa: Arbetsförmedlingen

Facket sågar las-förslaget

En katastrof hotar svensk arbetsmarknad, beskriver Transport och andra fack. Fristående forskare konstaterar att utredningen om las gynnar arbetsgivarna. I augusti startar förhandlingar mellan LO, privattjänstemännen och Svenskt Näringsliv igen – med målet att enas om las-regler innan en ny lag blir verklighet.

FOTO: LILLY HALLBERG



Enigt i LO. Ordförande Karl-Petter Thorwaldsson, IF Metalls Marie Nilsson och Tobias Baudin totalsågar förslaget i las-utredningen. Fackens förhoppning är att återupptagna förhandlingar med arbetsgivarna i Svenskt Näringsliv ska ge resultat – så att regeringens utredning kan kastas i papperskorgen.

Anställningsskydd. Chefen för fackens juristbyrå beskriver lagen om anställningsskydd (las) som en trebent pall, stadig så länge alla ben är intakta. Själva pallen är anställningstryggheten på svensk arbetsmarknad.

Text **Lena Blomquist**

Dan Holke är jurist och chef för LO-TCO Rättsskydd. Efter 33 år på fackens juristbyrå går han i pension denna sommar. Så här ser hans trebenta pall ut:

Ben 1: Tillsvidareanställningar, huvudregeln har varit att människor har fast jobb i Sverige. I dag har ungefär 85 procent av de anställda tillsvidareanställning.

Ben 2: Saklig grund, som krävs för att arbetsgivaren ska kunna säga upp en anställd. Arbetsbrist är en saklig grund som arbetsgivaren kan hänvisa till.

Ben 3: Turordningsreglerna och rätten till återanställning. Detta hindrar att arbetsgivaren godtyckligt väljer vem som ska sägas upp vid arbetsbrist.

– Om ett ben rycks bort tippar pallen. Utan turordningsregler skulle arbetsgivarna helt kunna kringgå anställningsskyddet, säger Dan Holke.

Han beskriver att det var en hyfsad politisk enighet kring lagen när den kom till 1974. Åtta år senare ändrades las och fler tillfälliga anställningsformer infördes, som provanställning och visstid. 2007 tillkom allmän visstidsanställning, som kan pågå i två år utan att den anställda har rätt till fast tjänst.

DEN SOM HAR en tidsbegränsad anställning har inte något anställningsskydd när den löpt ut. Om anställningen görs upp för en dag i taget, kanske genom ett sms på morgonen, finns det över huvud taget ingen anställningstrygghet.

– Det drabbar i hög utsträckning yngre LO-kvinnor. Inte särskilt ofta äldre Saco-män, konstaterar Dan Holke.

LAGEN MEDGER TVÅ olika skäl när en arbetsgivare vill säga upp anställda. Arbetsbrist är den ena sakliga grunden för uppsägning. Personliga skäl den andra.

Dan Holke, är det svårt för arbetsgivarna att säga upp anställda i dag?

– Nej, det är väldigt lätt att säga upp på grund av arbetsbrist. Det är obyråkratiskt och går snabbt. Facken går alltid med på avvikelserna från turordningen när det krävs för att nyckelpersoner ska bli kvar. Det är vanligast inom industrin, medan det finns andra sektorer där fack och arbetsgivare håller sig mer strikt till listan.

– När det handlar om att säga upp någon av personliga skäl måste arbetsgivaren bevisa att personen har misskött sig.

DEN SOM BLIR uppsagd av personliga skäl kan i dag, med hjälp av facket, få sin uppsägning ogiltigförklarad. Då får den anställda behålla både jobb och lön tills tvisten är avgjord. I utredningen förslås att möjligheten tas bort på företag med max 15 anställda. Ett argument som förts fram för nya regler är att arbetsgivare drar sig för att nyanställa.

Ser du risker för arbetsgivare med att anställa och sedan inte kunna säga upp personen?

– Nej, det är lätt att prova om någon fungerar på jobbet. Provanställning, visstid ... då kan man ha en person på tillfälliga anställningar i minst två år.

Vi ber Dan Holke om ett par reflektioner kring utredningens förslag.

Vad blir effekten om undantagen från las-listan får vara fem personer, oavsett hur stort företaget är?

– Det beror på. Om Volvo ska säga upp 300 anställda spelar det inte så stor roll om fem får undantas. Men om ett litet företag ska säga upp en av sex anställda betyder det att arbetsgivaren väljer helt fritt. Det blir inget anställningsskydd kvar över huvud taget.

Hur förändras spelreglerna om den som sägs upp av personliga skäl, och vill ogiltigförklara uppsägningen, inte får behålla sin anställning och lön under en fortsatt juridisk process?

– De nuvarande reglerna sätter press på båda parter och gör att de flesta fall görs upp utan att gå till domstol. Den anställda vill ofta inte tvingas tillbaka till jobbet. Och arbetsgivaren vill inte betala lön under en process som kan ta ett och ett halvt år.

– Med förslaget kan de i stället vänta på att domstolen avgör. Den anställda riskerar då att stå utan a-kassa i två månader. Det ger arbetsgivaren ett mycket bättre förhandlingsläge.

Vad händer om ”kompetens” ska väga tyngre än i dag vid uppsägningar på grund av arbetsbrist?

– I praktiken blir det arbetsgivaren som själv bedömer vem som är kompetent och anställningsskyddet försvinner. Man kan undra om det är rimligt att slänga ut gamla och slitna anställda. Vem ska försörja dem? Las infördes för att motverka en sådan utveckling.



”Utredningens förslag sätter hela tryggheten på spel, särskilt i våra branscher där det finns så många små företag.”

Tommy Wreeth, ordförande Transport

Fakta: las-utredningens förslag

→ Alla arbetsgivare får undanta fem personer från turordningsreglerna – sist in först ut – vid uppsägningar. I dag gäller max två personer på företag med högst tio anställda.

→ Om en arbetsgivare har flera ”driftsenheter” ska facket inte kunna kräva att alla anställda ska ingå i samma turordning. Därmed blir det lättare för arbetsgivaren att välja vilka som ska sägas upp.

→ För att omplaceras i stället för att bli uppsagd ska en anställd kunna ta sig an arbetet utan utbildning eller upplärning. Tjänsten måste vara som skräddarsydd.

→ Vid exakt lika anställningstid får arbetsgivaren bestämma vem som behåller jobbet vid arbetsbrist.

→ Kompetensutveckling ska erbjudas alla uppsagda som varit anställda i minst sex månader ”i skälig utsträckning”. Föreslås gälla vid både tillsvidareanställning och tidsbegränsad anställning.

→ Möjligheten för en uppsagd eller avskedad att förklara uppsägningen ogiltig tas bort i små företag med upp till 15 anställda. Den uppsagda kan ändå gå till domstol. Om den bedömer uppsägningen som oskälig ska den före detta arbetsgivaren betala ett skadestånd motsvarande minst åtta månadslöner.

→ Efter ett första domstolsbeslut kan en anställd som sägs upp från ett större företag få behålla anställning och lön – tills den slutliga prövningen om uppsägningen är ogiltig eller i fall sakligt grundad är klar.

→ Förtur till fast anställning föreslås gälla för personer som varit vikarier eller haft annat visstidsjobb i nio månader. I dag gäller tolv månader. Nio månader föreslås också vara gränsen för att ha rätt till återanställning när en visstidsanställd har fått sluta.

Källa: Utredningen om en moderniserad arbetsrätt.



5 tycker till

Har din ekonomi förändrats under coronakrisen?



Bogdan Sapek, lastbilschaufför, Gislaved:
– Nej, jag jobbar på Postnord, så det är inga problem. Vi har jobb hela tiden. Flera andra företag har problem, men vi har fått mer paket. Jag promenerar och cyklar. Träning är bästa sättet att hålla sig frisk.



Pernille Lorenz, färdtjänstförare, Västerhaninge:
– Ja, jag och alla chaufförer på Sirius omsorg, drygt 50, blev varslade. Andra gången för mig, på ett färdtjänstbolag. Jag kör fram till sista juni, arbetar halvtid som studieorganisatör på Transport och söker nytt arbete. Min man blev också varslad. Han sadlar om från väktare till kock.



Lars Erik Nilsson, väktare, Arvika:
– Nej, än så länge går det bra. Vi har lite fördröjning här ute på landet. Men det är oroliga tider, baksmällan kommer nog snart. Får våra kunder sämre ekonomi så lär de säga upp bevakningsavtalen. Frun jobbar i äldreomsorgen, så hon har jobb.



Jan Selin, cateringlastare, Bromma:
– Ja, jag har blivit permitterad på 80 procent. Min fru jobbar som säljare i butik och är också permitterad, så jag har tagit ett extrajobb. Annars hade vi förlorat 25 procent i hushållet. Nu klarar vi oss, med vårt femte barn på väg.



Peder Karlsson, säljare bensinstation, Vilhelmina:
– Nej, jag har jobbet kvar. Vi känner inte något av det där viruset. Livet går vidare. Jag arbetar på ett stabilt företag, OKQ8. Vi har en egen förening i Västerbotten så det är inga problem. Jag har jobbat här i 23 år och tänker fortsätta.

Hundratals lastare varslades av SAS ...

Flyg. Mellan 300 och 400 lastare på marktjänstbolaget SAS Ground handling vid Arlanda och Landvetter i Göteborg har varslats om uppsägning. Från och med den 1 juni.

Text och foto **Justina Öster**



Coronakris har lett till flygkris.

Varslen är en direkt följd av coronapandemin, som närmast lamslagit flygbranschen. De härrör från det jättevarsel om upp till 5 000 SAS-anställda i Skandinavien, som bolaget gick ut med i slutet av april. Bland dem berörs totalt 1 900 heltidsanställda i Sverige.

Transports flygombudsman Petri Perälä kallar varslen ”brutala” och förklarar att förhandlingarna ”tog sin stund”.

– Det är jättetråkigt att vi har hamnat i det här läget. Väldigt trist.

SAS ekonomiska rapport för andra kvartalet 2020 visar en kraftig förlust på 3,7 miljoner kronor och halverade intäkter. Vad det innebär för bolagets övriga personal som flygmekaniker och tekniker, plåtslagare och elektriker är ännu inte klart.

VID APRILVARSLET förklarade SAS att både flyglinjer och orter kan drabbas av nedläggning.

Hur är stämningen bland lastarna på SGH? Vad har du mött för reaktioner?

– Vi får olika frågor från medlemmarna om allt från ifall det går att göra något åt situationen, till mer praktiska frågeställningar om vad som händer nu. De undrar också om las-tider. Vissa har hoppet kvar om att få jobbet tillbaka när pandemin lägger sig, säger Petri Perälä.

Tyvärr kommer alla som varslas nu inte att kunna erbjudas arbete igen, konstaterar han.

– Många går ut i arbetslöshet. Då känns det i alla fall ganska bra att regeringen förbättrat reglerna och höjt taket i a-kasseersättningen. Vi har också vårt omställningsstöd i kollektivavtalet.

Vad gör Transport för de varslade medlemmarna?

– Vi på flygavdelningen fortsätter att ha kontakt med dem och kommer att har info-möten via länk.

– Samtidigt hanterar våra ombud på Transportklubbarna de frågor som kommer.

Varslen hamnar i blixtljus av debatten och den nyss framlagda utredningen av lagen om anställningsskydd, påpekar Petri Perälä.

– Folk har generellt haft ganska dålig koll på las och vad den innebär. Men det är en bra lagstiftning som vi haft väldigt mycket nytta av vid våra förhandlingar under coronakrisen.

Är läget helt dystert inom flyget?

– Det ser ut som att SAS börjar flyga lite mer. Kanske har vi nått botten nu inom flygindustrin och förhoppningsvis hela pandemin och kan gå in i en uppstartsfas, säger Petri Perälä.

... och Avarn varslade 300 flygplatskontrollanter

Flyg/bevakning. Bevakningsbolaget Avarn varslade i maj över 300 flygplatskontrollanter på Arlanda om uppsägning. Orsaken stavas corona.

Text **Justina Öster**

– Folk är jätteledsna så klart, säger ordföranden på Transports Uppsalaavdelning, Ludwig Eriksson.

Under juni har Avarn löpande lämnat besked till de anställda som kommer att sägas upp. Det är företagets andra varsel och betydligt större än det som kom i april. Då varslades totalt 132 flygplatskontrollanter, samtidigt som de övriga omkring 600 kortidspermitterades på 60 procent.

Efter utdragna förhandlingar mellan fack och arbetsgivare är läget känsligt och oron påtaglig bland personalen, förklarar ombudsman Viktor Hage. Han sitter i långa samtal med berörda medlemmar.

– Det är fortfarande ett ganska stort antal anställda som är korttidspermitterade och undrar: Hur länge får jag behålla jobbet? Som alltid försöker vi rädda arbetet för så många medlemmar som möjligt.

AVARNS ANDRA VARSEL innebär att omkring 60 procent av kontrollanterna i Arlandas säkerhetskontroller nu har varslats eller redan sagts upp.

Taxi Stockholm sparkar de sista telefonisterna

Taxi. Taxi Stockholm fortsätter dra ner och säger upp även de sista nio växeltelefonisterna. I Transport växer ilskan mot ett företag som tidigare setts som ett föredöme i branschen.

Text **Jan Lindkvist**

– Pandemin har slagit hårt mot alla taxiföretag. Men Taxi Stockholm får fortfarande telefonbeställningar och kommer att ta emot samtal, även i framtiden. Vem hanterar dem? Blir det tjänstemännen? I så fall kan man inte säga upp alla telefonister och hänvisa till arbetsbrist, säger Bo Nilsson, ombudsman på Transports Stockholmsavdelning.

Under våren har Transport förhandlat i omgångar med Taxi Stockholm om jobben på beställningscentralen. Dialogen beskrivs som mycket frostig.

TVISTEN KOMPLICERAS AV att det finns två inblandade fackförbund. Traditionellt har taxitelefonister varit knutna till Transport och arbetat under Transports kollektivavtal. Men på Taxi Stockholm gjorde tjänstemannafacket Unionen en inbrytning och organiserade under en period många av telefonisterna, som då jobbade på Unionens avtal.

2015 lyfte Transport frågan och efter långdragna diskussioner enades alla tre parter – Transport, Unionen och Taxi Stockholm – om att företagets växeloperatörer ska omfattas av Transports avtal.

– Avtalet var tydligen en skrift i vatten. Nu sparkas alla telefonister. Vi har upprepade gånger frågat vem som ska ta samtalen, säger Bo Nilsson.

UNDER VÅREN VARSLADES 60 telefonister om uppsägning. I slutet av maj kallade Taxi Stockholm till en ny förhandling, om de nio kvarvarande telefonisterna. Enligt Bo Nilsson blev det hårda diskussioner:

– Bolaget vägrar backa och håller fast vid att personalen ska sägas upp på grund av arbetsbrist. Vi hävdar att det inte finns saklig grund. Det råder inte arbetsbrist och det finns arbetsuppgifter som våra telefonister ska utföra.

Förhandlingarna avslutades i oenighet. I Transport har Taxi Stockholms agerande skapat stor frustration och besvikelse.

– Vi har betraktat Taxi Stockholm som seriöst och uppmanat kunderna att välja deras bilar. Nu får vi kanske tänka om, säger Bo Nilsson.

TRANSPORTARBETAREN HAR bett Taxi Stockholms produktionschef Pernilla Samuelsson om en intervju. Hon vill inte svara på frågor, utan hänvisar till företagets pressansvarige. Transportarbetaren har inte fått svar på de fem frågor om uppsägningarna som mejlats till pressenheten.

> **”Vi har betraktat Taxi Stockholm som seriöst och uppmanat kunderna att välja deras bilar. Nu får vi kanske tänka om.”**
>
> Bo Nilsson, ombudsman Transport.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Facket besökte taxichaufför

Taxi. Saied Tagavi, ordförande för Transports taxisektion i Stockholm, och Olivera Pobra, regionalt skyddsombud, försöker få en bild av hur många bilar som har ett skydd uppsatt mellan fram- och baksätet.

Taxi Stockholm har 1 035 åkerier anslutna. Alla med kollektivavtal. Olivera Pobra kan inte besöka alla. Dessuom kommer hon bara in där medlemmar finns.

– Vi försökte samarbeta med Taxi Stockholms växel. Först träffades vi och kom överens om att de skulle sätta upp plexiglas i alla bilar. Men sedan återkom de och sa att de inte är arbetsgivare och inte har rätt att fatta den typen av beslut, säger Olivera Pobra. Vi har skickat ärendet till Arbetsmiljöverket så får de avgöra frågan. *JA*

Tingsrätten prövar SD-uteslutningen

Facket. Stockholms tingsrätt prövar fallet med Transports uteslutning av en sverigedemokrat.

Lastbilschauffören Mats Fredlund i Kiruna uteslöts när han valde att sitta i kommunfullmäktige för Sverigedemokraterna. Han har stämt Transport och kräver dels att uteslutningen ska hävas, dels ett skadestånd på 100 000 kronor.

De förberedande förhandlingarna har hållits i Stockholms rådhus. Rättegången äger rum i Stockholms tingsrätt den 10 februari nästa år.

– Vi tar allvarligt på det här. Det är ett principiellt viktigt mål, och det är också viktigt att vårt fackförbund har rätt att utesluta personer som motarbetar våra mål och inte delar vår värdegrund, säger Lars Mikaelsson, Transports förbundssekreterare. *LH*

Superökning av överlastade bilar

Vägtransporter. Nästan hälften av de tunga fordonen är för tungt lastade, visar Trafikverkets mätningar. Och överlasterna har ökat kraftigt under senare år.

Sämre trafiksäkerhet, snedvriden konkurrens och ökat slitage på vägarna. Överlass har en rad allvarliga konsekvenser.

– Trafikverket ser mycket allvarligt på detta. Den ökade nedbrytningen av vägkroppen och vägytan ger ökade kostnader för drift och underhåll, säger Lennart Kalander, chef för nationell planering på Trafikverket, i ett pressmeddelande. *LH*

Skadestånd för tokmycket övertid

Bevakning. Vakter kunde jobba tre dygn i sträck. Någon hade nära 500 timmar övertid på ett år. Transport och bevakningsföretaget har gjort upp: Skadeståndet blir 90 000 kronor.

– Det handlar inte om pengar. Så mycket övertid riskerar att bränna ut folk, säger Clas Hellsing, ombudsman på Transport i Örebro.

Bevakningsföretaget bevakar ett säkerhetsklassat objekt där de anställda har jobbat mer än både lag och avtal tillåter. Efter förhandlingar går företaget med på skadeståndet till facket. Samt extra tid för återhämtning för vakter och en aktivitetsdag för de anställda. *LB*

Ola var nära att dö i corona



Ola Pettersson vet inte hur han smittades. Inte om det skedde på jobbet eller i det privata. Han jobbar som åkerichaufför och sambon i äldreomsorgen.

Corona. 43,8 grader i feber brukar vara en dödsdom. Covid-19 tog närapå livet av Ola Pettersson. Nu kör han sin vanliga rutt mellan Örebro och Göteborg igen.

Text och foto **John Antonsson**

Den 18 maj var Ola Pettersson tillbaka på arbetet med erfarenhet av att två gånger ha åkt från femrummaren i Mullhyttan till sjukhusvård för corona. Den första gången till Örebro, den andra gången till Kristinehamn.

En lärdom om sjukdomen som inte handlar om hälsa. Det är dyrt.

Dyrt därför att en månadslön som chaufför, med nattraktamente och andra tillägg, reduceras till en procentsats av en månadslön. Utan tillägg. Hela familjen satt i karantän, så maten fick handlas på nätet eller med hjälp från den lokala handlaren som kunde förbereda matkassar.

PRISET KUNDE HA blivit högre. Ola Pettersson gick dålig i flera dagar utan att åka in till sjukhuset. Hans temperatur svajade där runt 38 grader i två veckor. Sedan blev det jobbigt att andas och sambon sa, ring igen! Då skickades en ambulans och Ola fick ligga på bår i ambulansens trånga utrymme. Han minns så väl att sjukvårdarna hade full skyddsutrustning.

– Andningen var flåsande, det var som att jag just sprungit ett maraton. Det gick inte att ta djupa andetag.

När han kom in på sjukhuset var han fortfarande vid medvetande. Han fick blodförtunnande och smärtstillande. Senare på fredagen gick febern upp och så kom lördagen. Därifrån finns bara fragment kvar.

OLA MINNS ATT det fanns en whiteboard i rummet där personalen antecknade hans feber. När den var som högst stod där 43,8 grader. Lång tid över 43. Han gick på syrgas.

Syremättnad brukar för en ung person i god hälsa ligga på 97 procent, sedan stiger den med åren. Sjunker den ner under 70 procent kan det bli livshotande. Ola låg på 54 procent.



– Läkaren var ganska säker på att jag inte skulle klara mig.

Någon gång startades ett videosamtal med sambon. Han minns inte om de sa något till varandra. När medvetandet kom tillbaka på söndagen pratade de mest hela tiden. Han låg på sidan och tittade på telefonen som hans armar inte orkade bära.

– Jag vet hur det låter. Men jag var på väg bort och det var sambon som hjälpte mig att klara det.

På måndagen hade han valet att stanna kvar eller åka hem. Han åkte hem och blev bättre. Ola Pettersson började tänka på att gå tillbaka till jobbet när sjukdomen slog till mot magen. Vätska sprutade ut från alla håll. Skyhög sänka. En klunk vatten in. En spykaskad ut. Tre nya dagar på sjukhus innan han fick komma hem igen.

När han blivit bättre kunde han ta sig från hyreshuset, över gräsmattan, till bilen. Så småningom längre. Ett steg i taget. Efter två veckor tog han sig till kvarnen och hembygdsgården vid skogens kant, det är 800 meter. Ibland går det bra. Andra gånger tar han stöd av käppen kompisen gjort till honom. Högerbenet är inte bra.

– Jag har jobbat för ÖGS sen början av 2019. Det är den bästa arbetsplats jag varit på. De har stöttat mig hela vägen.

Sjukdomen finns inte längre kvar i kroppen, men rädslan sitter i.

– Vissa läkare säger att jag är immun, andra är osäkra. Jag vågar inte chansa. Vi håller oss mest hemma. När jag jobbar och ska låna en toalett, om de släpper in mig, så har jag alltid med mig sprit så att jag kan sprita allt innan jag rör i det. Den här sjukdomen är inte att leka med.



Den här taxibilen har ett plexiskydd mellan fram- och baksätet. Transport har på flera arbetsplatser tagit strid för liknande åtgärder över hela landet.

Vilka svenska arbetare drabbas av corona?

Corona. Svaret är att Folkhälsomyndigheten jobbar på det. I Danmark vet man. Nära tre procent av landets testade transportarbetare hade covid-19 vid testtillfället. Borträknat vårdanställda är de den värst drabbade gruppen.

Text och foto **John Antonsson**

I Danmark har fler testats än i Sverige. Om vi bortser från vissa grupper som arbetar inom sjukvården, så har anställda som jobbar med transporter flest upptäckta fall av covid-19. Busschaufförer i linjetrafik, en grupp där många allvarliga fall rapporterats, är inräknade i gruppen transport.

Den 2 juni hade 308 030 danskar testats för covid-19 sedan pandemins utbrott. 2,39 procent av dem var smittade vid testtillfället, enligt statistik från Sundhetsdata-styrelsen, den danska motsvarigheten till Folkhälsomyndigheten.

2,98 PROCENT AV dem som jobbar med transporter hade corona när de testades. Sammanlagt hade 8 904 danska transportarbetare testats för viruset. Det är 7 procent av alla som har transportjobb.

Transportarbetaren har kontaktat Folkhälsomyndigheten och frågat efter liknande uppgifter för Sverige. Några sådana finns inte än. Däremot säger myndighetens att en rapport med liknande statistik är under produktion.

PÅ MÅNGA ARBETSPLATSER har de regionala skyddsombuden tagit strid för att få skydd mellan fram och baksätet i taxi- och färdtjänstbilar.

Jari Sotkasira är regionalt skyddsombud i Sörmland.

– Vi har också branscher som bensinmackar där man träffar många kunder. Där verkar man ha skyddat personalen ganska snabbt. Men hur många som drabbats av corona på jobbet får vi nog aldrig veta helt, däremot får vi nog en bättre bild framåt hösten när sjukdomsfallen blivit försäkringsärenden, säger han.

Utifrån de ärenden som finns hos Arbetsmiljöverket, och kunskaper om hur jobbet är utformat, finns ändå en bild av att personal som jobbar nära andra människor löper störst risk.

– Det hade varit lättare för både arbetstagare och arbetsgivare om det fanns mer information och tydlighet från statens myndigheter, säger Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport.

– Jag kan tycka att man redan tidigare kunde ha gått ut och testat sjukvårdspersonal och dem som jobbar med att stödja sjukvården, som färdtjänstförare, taxichaufförer och folk som kör bussar med sjuka. Många transportarbetare gör ett samhällsviktigt arbete. Om vi hade haft mer information om vilka yrkesgrupper som smittats hade det underlättat när man skulle fatta beslut om skyddsutrustning.

ENLIGT MILJETEIG ÄR det stor skillnad mellan arbetsplatserna kring när och om skyddsutrustning används. Allt från skyddsbarriärer av plexiglas till lite handsprit.

– Arbetsgivarna har oftast tagit till i underkant när de har bestämt vilken typ av skydd som behövs. De har ofta gömt sig bakom de regionala smittskyddsläkarna. Men arbetsgivaren är alltid den som har ansvar för arbetsmiljö. I det här fallet rör det sig en om smitta som myndigheterna bedömer vara väldigt farlig.

Provkör Trailer du också!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



65:-/månad

Enkelt - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort inför varje nummer av tidningen.

Prisvärt - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 79 kr i butik.

Bekvämt - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.

Valfrihet - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på

trailer.se/prenumerera

Facklig lönestrid sp littrar chaufförer



Två meters avstånd till passagerarna är det som gäller för Blekingetrafikens färdtjänstförare. I praktiken fungerar det inte. Här hjälper en förare en kvinnlig resenär med rullatorn. Avstånd? Kanske 50 centimeter.

Taxi. På Kristianstad taxi & buss fortsätter striden om löner och arbetsvillkor. Chaufförerna är splittrade. Fackligt aktiva smutskastas för att de begär lagstadgad rast och vila för chaufförerna.

Text och foto **Jan Lindkvist**

I vintras inledde Transport en tvist med Kristianstad taxi & buss, som kör en stor del av färdtjänst- och sjukresorna i Blekinge. Förarna var besvikna över uteblivna lönehöjningar sedan Blekingetrafiken avbrutit en ny upphandling.

I mars kom coronalarmet och missnöjet växte. Chaufförer som i flera år varit pressade av långa arbetsveckor, låga löner och uteblivna raster fick körningar där smittskyddet inte fungerade.

Lillie-Marie Ingvarsson är facklig förtroendeman på Kristianstad taxi & buss. Hon visar en minibuss och beskriver hur det i praktiken är omöjligt att följa instruktionerna.

– Vi ska hålla ett avstånd på två meter. Men hur ska det gå till? Vi måste ju spänna fast alla rullstolar. Det gör att man hela tiden kommer väldigt nära resenärerna. Det handlar om kanske 20 centimeter.

– Ska vi klara tvåmetersgränsen kan vi ha högst två passagerare i bilen. Men vi kör även vanlig kollektivtrafik åt Blekingetrafiken. Då kan vi få upp till sex resenärer.

En av Lillie-Marie Ingvarssons förarkolleger fyller i:

– Det är helt sjukt. Vi måste fortfarande hantera kontanter, fast Blekingetrafiken tidigare gått ut med att färdtjänsten skulle vara kontantfri från den 1 juni. Sedan kom det kontraorder. Faktura och kortbetalning skulle vara huvudalternativ. Men vi måste fortfarande acceptera kontanter också.

Chauffören, som vill vara anonym, visar målande hur äldre ofta plockar fram plånboken, slickar på fingertopparna och börjar räkna upp sedel för sedel. En hantering som rimmar illa med pandemins restriktioner.

I VÅRAS KALLADE Transport Kristianstad taxi & buss till förhandlingsbordet. Facket anser att förarna avlönas felaktigt. Det är också vanligt med extrema arbetstider. Uppåt 220–240 timmar per månad. Få chaufförer tog rasten på minst 30 minuter som lagen kräver.

När Transport började granska arbetstiderna gick företaget ut med att alla förare måste ta rast, med löneavdrag. ”Enligt instruktioner från facket”. Åtgärden ledde till frustration. Lillie-Marie Ingvarsson säger:

– Lönen är så låg att många förare har kompenserat genom att jobba väldigt mycket, och inte ta raster. Nu är det fackets fel, mitt fel, att anställda skulle förlora pengar. Vi har försökt förklara att rasten är ett myndighetskrav.

– Tyvärr har det lett till mycket skitsnack. Det tråkigaste är att pratet spritt sig även till kunderna. En resenär tog upp saken. Han hade hört talas om ”den där unga tjejen från facket som bara förstör...”

I juni infördes nya regler. Nu ska Blekingetrafiken, som styr körningarna, lägga ut rast för alla förare. Den ska komma under ett tidsfönster på två timmar och kan beordras när som helst – utan förvarning. Ibland utlovas rast, som med kort varsel flyttas framåt fyra, fem gånger.

– Jag har fått besked samma minut som rasten startar. Det kan vara precis när man lämnat av en resenär, exempelvis på ett äldreboende. Där och då ska du äta och hitta en toalett, säger den anonyma föraren.

MÅNGA CHAUFFÖRER ÄR kritiska mot arbetsgivaren, Kristianstad taxi & buss. Även Transport får kritik, för att inte ha agerat tidigare under åren. Men alla förare Transportarbetaren pratar med anser att Blekingetrafiken och beställningscentralen har störst ansvar för att chaufförerna bränner ut sig.

– Arbetsmiljöverket borde granska hela färdtjänsten. Även Blekingetrafikens beställningscentral, säger Lillie-Marie Ingvarsson.

Samma uppfattning har Carina. Hon är avstängd efter en dispyt med växeln. Det var i maj.

– Avstängd på livstid, suckar Carina som inte vill framträda med sitt riktiga namn.

Carina började köra färdtjänst 2008 och betonar att hon gillar jobbet. Ett arbete som blev ohållbart efter den senaste upphandlingen.

– Allt är inte Kristianstad taxi & buss fel. Blekingetrafiken pressar oss så in i helvete. Vi får körningar som är helt omöjliga att få ihop.

Carina är medveten om att hon har kort stubin. Under åren i färdtjänstbussen har den krympt. Sedan slutet av maj går hon hemma.

– Jag gormade en del, det var inte det mest intelligenta jag gjort. Men jag var slutkörd. Har varit millimetrar från att gå in i väggen. Under hela vintern jobbade jag omkring 240 timmar i månaden.

Tre dagar i veckan körde Carina dubbla pass för Blekingstrafiken. Först inhopp i den vanliga kollektivtrafiken med minibussen. Klockan 04 till 06.30. Sedan hem ett par timmar innan färdtjänsten stod på tur. Klockan 10 till 19.

Totalt 11,5 timmar. Ett schema utan vare sig rast eller lagstadgad dygnsvila, förtydligar Carina.

När vi träffas i slutet av maj väntar hon på besked från arbetsgivaren om jobbet och framtiden.

– Ovissheten gnager, säger hon. Fast kanske är det här det bästa som kunde hända. Som förare var vi hela tiden piskade och övervakade. Ytterst är det de gamla och sjuka som blir lidande. Som alltid. Det ska vara billigast möjliga. Det är som om vi körde boskap.



Lillie-Marie Ingvarsson är facklig förtroendeman på Kristianstad taxi & buss. Hon är besviken över smutskastningen som startade när facket gick in och krävde att företaget och Blekingetrafiken följer arbetstidsreglerna.

”Ska vi klara tvåmetersgränsen kan vi ha högst två passagerare i bilen. Men vi kör även vanlig kollektivtrafik åt Blekingetrafiken. Då kan vi få upp till sex resenärer.”

Lillie-Marie Ingvarsson, facklig förtroendeman

SOM FACKLIG FÖRTROENDEMAN har Lillie-Marie Ingvarsson hamnat i korselden. Förutom ryktesspridning och företagsmejlen, där facket får bära ansvaret för arbetstidsreglerna, har hon på kort tid fått anmälningar mot sig. För dåligt trafikbeteende.

Den ena händelsen inträffade på E 22, i samband med en omkörning. När den skulle ha inträffat har Lillie-Marie Ingvarsson inte fått reda på. Kristianstad taxi & buss, som mejlat över klagomålet till henne, skriver att det inte är klarlagt om det var hon eller en annan chaufför som körde bussen.

DEN ANDRA ANMÄLAN gäller en påstådd händelse i juni, i det lilla samhället Hällaryd. Här pekas Lillie-Marie Ingvarsson ut för vårdslös körning vid en korsning.

Kristianstad taxi & buss har begärt in en skriftlig kommentar från Ingvarsson.

– Vad ska jag svara? Jag kan över huvud taget inte erinra mig någon incident. Jag bor själv i Hällaryd, mina barn går på skola och dagis där. Är det någonstans jag tar det extra försiktigt så är det i Hällaryd.

– Jag har kört färdtjänst sedan 2017, utan ett enda klagomål. Nu kommer det plötsligt två. Alltihop känns tråkigt. Striden om våra arbetsvillkor har gjort att en del chaufförer slutat hälsa på mig. Jag borde kanske inte bry mig, men det som händer påverkar mig mycket.

TRANSPORT HAR HAFT både lokala och centrala förhandlingar med Kristianstad taxi & buss, om förarnas villkor. Parterna är oeniga och förhandlingarna har ajournerats.

Åtgärder i Dalarna

Även i Dalarna driver Transport flera frågor om arbetsmiljön för färdtjänstförare i coronatider. Efter att facket lagt ett skyddsstopp har bolagen spärrat av framsätet och blockerat raden med säten närmast föraren. Detta i fordon som används för samhällsresor. Förarna har fått besked om att de ska hålla en och en halv meters avstånd till sina passagerare.

FOTO: SVEDEA



Hallå där!

KIVAN KAIVANIPOUR

... som jobbar på försäkringsbolaget Svedea där det kostar mer för en bilist som orsakar olyckor vid vägarbeten och bärgning.

Hur går det till?

– Vi höjde självrisken vid årsskiftet. Den som vållar en olycka vid bärgningar och vägarbeten får betala den högsta självrisk lagen tillåter, när det gäller skadorna på TMA-bilen eller andra inblandade fordon: 4730 kronor. Bilisten får också dubbel självrisk på vagnskadorna på den egna bilen.

Varför höjde ni självrisken vid just dessa olyckor?

– Vi ser att det finns bilister som inte visar hänsyn till de människor som jobbar på och vid vägarna. Bilister som inte saktar in när de ser att bärgning eller vägarbete pågår. Det här är vårt sätt att få våra kunder medvetna om detta, och att det kostar dem mer om de orsakar en sådan olycka.

Vad kan höjningen leda till, tror du?

– Vårt syfte är inte att tjäna en massa pengar. Det är vedertaget i hela branschen att självrisken är högre för den som är påverkad eller kör utan körkort. Jag hoppas att fler bolag tar efter oss och höjer den för de här olyckorna också.

Vad säger bärgare, TMA-fordonsförare och vägarbetare?

– Vi har bara hört från dem som är väldigt, väldigt glada! Och vi har inte fått några negativa reaktioner från kunderna heller.

LENA BLOMQUIST



LO:s nya ordförande Susanna Gideonsson har hunnit med tre fack inom LO-familjen, Handels, Kommunal och Transport. Redan på sommarlovet före sjuan började hon som tidningsbud och hon gick med i Transport som 14-åring.

Gideonsson vald till ny LO-bas

Facket. En enig digital kongress valde Susanna Gideonsson till ny ordförande för LO.

– Jag står inte här ensam, jag delar det med er alla. Det gör mig trygg, sa hon när Karl-Petter Thorwaldsson överlämnade ordförandeklubban.

Text och foto **Lilly Hallberg**

LO:s ledning för kommande fyraårsperiod valdes enligt valberedningens förslag till punkt och pricka.

– Min övertygelse är att det är tillsammans vi är starka. För att ta kampen för bättre villkor måste vi stå enande. Det är inget jag som ny ordförande kan fixa ensam, sa Susanna Gideonsson till kongressen.

HON TALADE OM kampen för trygga anställningar, en sjukförsäkring värd namnet, medlemsvärvning, omvikten av stärkt arbetslöshetsförsäkring. Och om allas lika värde och det nya uppdragets viktigaste utgångspunkt: medlemmarnas förtroende.

– Vi är inget politiskt parti, men vi har mängder av politiska krav. Kamrater, nu kör vi! sa Susanna Gideonsson.

Hennes företrädare Karl-Petter Thorwaldssons uppdrag har bland annat varit att göra LO mer synligt. Hennes blir i högre grad att ena ett delvis splittrat LO i frågor som las, avtalsrörelsen och trygghets- och omställningsfrågor.

– Vi har varit oeniga till och från många gånger genom historien. En skillnad mot tidigare är att diskussionen i dag för mer i medier i stället för i slutna rum. Vi måste prata ihop oss, de olika förbunden. Samtidigt som vi står inför många utmaningar, sa Susanna Gideonsson på en presskonferens efter kongressen.

En enig fackföreningsrörelse och ökad jämlikhet i samhället, också globalt. Det är prioriteringar som hon lyfte i sitt första anförande på den nya posten. Och att fokus ligger på full sysselsättning:

– Att alla har ett jobb och en inkomst som det går att leva på är en grundpelare i bygget av det jämlika samhället.

Kongress i två delar

LO:s 29:e ordinarie kongress genomförs på grund av pandemin delvis digitalt.

Den 15 juni valdes ledning: ordförande Susanna Gideonsson, från Handels, förste vice ordförande Therese Guovelin, från Hotell- och restaurangfacket, andre vice ordförande Lisa Bengtsson från Kommunal och tidigare Transport, samt avtalssekreterare Torbjörn Johansson, från Byggnads.

Resten av kongressen är ajournerad till våren 2021.

Nej till mer makt för skyddsombud

Politik. Det blev som väntat nej från riksdagen. Förslaget att regionala skyddsombud ska få besöka arbetsplatser utan medlemmar föll.

Text **John Antonsson**

S, MP och V röstade för förslaget. Övriga röstade nej. Resultatet blev att de regionala skyddsombuden (RSO) ska utvärderas igen.

För tre år sedan kom en utredning. Ett förslag var att regionala skyddsombud skulle få tillträde till de arbetsplatser som har kollektivavtal men inte medlemmar. Facket tyckte att det var okej, men ganska tamt. Sedan hände ingenting fram till årsskiftet då förslaget lyftes igen.

I början av juni föll förslaget i riksdagen och en ny utredning ska tillsättas. Utifrån debatten framgår att en majoritet av riksdagens partier anser att det egentliga problemet är att facket utser skyddsombud.

Sverigedemokraterna röstade nej till regeringens förslag. I debatten sa Magnus Persson att SD:s förslag är att de regionala skyddsombuden ska få komma in på samtliga arbetsplatser. Men att SD vill frikoppla dem från facket, och att ett liknande uppdrag ska falla på rådgivare på Arbetsmiljöverket.

VÄNSTERPARTIETS ALI ESBATI var syrlig i sin kritik av RSO-förslagets belackare.

– Tajmingen är extra magstark då man kunnat följa de ansträngningar som skyddsombud gjort på arbetsplatserna under pandemin. Där har skyddsombuden krävt handling och vid några tillfällen krävt skyddsstopp.

I många fall har Arbetsmiljöverket snabbt hävt stoppen. Flera fackförbund, inte minst Transport, har varit kritiska och menat att myndigheten för ofta gått arbetsgivarnas ärenden.

VAD HÄNDER NU? Arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S) lovade att gå vidare med en utvärdering av de regionala skyddsombuden.

Nya resereglerna ger mack-hopp



FOTO: LENA BLOMQUIST

Bensin. Samma dag som regeringen meddelade nya regler för resor hörde vissa arbetsgivare av sig till facket och avbröt sina korttidspermitteringar. Efter flera månader med begränsningar blev det den 13 juni fritt fram att resa inom Sverige.

Text **John Antonsson**

– Det har varit tuffa tider. Sämre försäljning av drivmedel och färre hyrbilar, det har slagit hårt mot många. Den enda försäljning som gått upp är tobak, säger Transportföretagens vd Marcus Dahlsten, som tror att de ändrade resereglerna kan göra att det går bättre för mackarna.

DIREKT EFTER REGERINGENS besked kontaktades Transport i Östersund av OKQ8 i regionen. Jämtland drar många turister om sommaren.

– De hade suttit och väntat på det. Sammanlagt är det 20 anställda som inte längre ska vara korttidspermitterade här. På OKQ8. Vi får se hur många fler som kommer längre fram, säger ombudsman Per Anders Ångström.

David Ericsson

Då var fallet löst?

Jag tror att alla som var födda då minns exakt vad de gjorde natten när Olof Palme mördades.

Själv hade jag varit med lastbilen till Iggesunds pappersbruk och lossat ett par stålvalsar. På kvällen på väg hem till Stockholm stannade jag vid ett fik. Där inne gick en hel busslast med personer i olika åldrar runt bland borden och frågade om lift. Deras buss hade fått en lagerskärning och nu ville de till Stockholm.

Jag tog upp fem stycken i hytten. De var trevliga och jag pratade mest med en söt tjej som gick på Sigtuna internatet. Så jag lyssnade inte alls på radion den natten.

Men då jag var tillbaka i stan och hade släppt av liftarna, såg jag polisbilar fara runt som yra höns och stoppa bilar på måfå på Essingeleden.

Morgonen efter väcktes jag av en kollega och jag föll faktiskt ur sängen då han berättade att Olof Palme var mördad.

> Någon verklig mördare att ge livstid kommer heller aldrig hittas, då denne helt säkert är död.

JAG VAR INGEN Palmediggare utan tyckte ibland att han var lite übersmart och spelade dubbelt i en del frågor. Som med kärnkraften eller IB-affären, där Socialdemokraterna i hemlighet hade ett eget SÄPO. Eller då han blåljög om att justitieministern Arne Geijer aldrig gått till prostituerade.

Numer inser även jag Palmes storhet. Särskilt i jämförelse med dagens politiker. Han var gammaldags politiskt framodlad och utvald. Men han ville något och trodde att saker kunde förändras i världen. Kanske var det just därför han fick plikta med sitt liv.

NU HAR UTREDNINGEN av mordet avslutats. Den har kostat över en halv miljard, innehåller 10 000 förhör, 800 provskjutningar av vapen, 250 hyllmeter utredningsmaterial. Bara att få ut hela förundersökningen kostar en miljon kronor i kopieringskostnader.

Slutsatsen att den, i mina ögon lätt komiske, förre moderatpolitikern Stig Engström skulle vara den skyldige är mer än underligt och naturligtvis är den båg. Alla tillfälligheterna; att ha ett vapen på kontoret just när makarna Palme gick förbi och så vidare. Att all denna utredningsmöda i så fall inte skulle leda till någon som helst teknisk eller annan bevisning är knappast sannolikt.

De flesta fattar att det var helt andra krafter i rörelse. Men att peka ut svenska myndighetspersoner eller en främmande makt eller både och efter 34 år, skulle skapa oändliga förvecklingar och låter sig helt enkelt inte göras.

Någon verklig mördare att ge livstid kommer heller aldrig hittas, då denne helt säkert är död. Beställarna av sådana här brott tar regelmässigt livet av sina ”hitmen” så att de aldrig någonsin ska kunna prata bredvid munnen...



Toppen & botten

↑ Våren, den har aldrig varit så vacker, syrenerna doftat så gott och träden stått så friskt gröna.

↓ Det räcker med att ha hösnuva för att få en hel tunnelbanevagn för sig själv (lite bra är det faktiskt).

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Ett klipp för Västerås flygplats

Mångåriga flygplatsarbetaren Leif Gustafsson sätter saxen i ännu ett stycke plast, som ska skäras till skyddsförkläden av kollegorna, en trappa upp. I coronatid har flygplatsen sadlat om.

Vad har de så roligt åt på Västerås flygplats? Parkeringarna står öde. På ytan verkar det rätt dött. Men innanför säkerhetskontrollerna händer det saker. Flygplatsen har blivit en ”plastfabrik”.

Text och foto JUSTINA ÖSTER



Lastpallar och vagnar med plast har tagit flygpassagerarnas plats i incheckningshallen när coronan satt p för resandet.



Med kraft och koncentration skär Eva Karlsson till ännu några skyddsförkläden som sen körs ut till vård och omsorg av ramparbetarna. Mallarna har kvinnorna, som annars jobbar i incheckningen, tillverkat själva.

lastfabrik? Det är så de säger, flygplatsarbetarna på Västerås flygplats, och ”tjejerna på övervåningen”. De som fram till coronakrisen skötte incheckningen av passagerarna medan killarna vinkade in flygplan, lastade och lossade bagage.

– Vi går mot strömmen. När andra flygplatser permitterar och säger upp jobbar vi på för fullt och tillverkar skyddsförkläden till vård och omsorg, säger Transports klubbordförande Fredrik Gustavsson.

Han ser glad ut, kollegan Leif Gustafsson också, som presenterar sig som plastfabriksarbetare, följt av ett stort skratt. Det här gänget har jobbat ihop länge, många har varit flygplatsen trogna i både 20 och 30 år. Drygt.

Leif Gustafsson lutar sig fram över tillskärningsbordet som nu tronar i ett av kontorsrummen. Plasten drar han ut över bordet från en bred rulle och klipper ett snitt rakt av över en markerad linje. På bordet ligger redan en bunt.

Står du här hela dagen?

– Nej, nej, då skulle man bli tokig! Vi brukar jobba här två, tre timmar, max tre. Sen byts vi av, går ut och klipper gräs, tankar flygplan, helikoptrar eller något annat.

Att gå från ramp- till fabriksjobb är väl ingen höjdare, medger Leif Gustafsson. Han rätar på ryggen och viftar med den gröna saxen.

– Men vi arbetar för ett gott ändamål, samhällsnyttan. Behovet är enormt, så det känns ändå väldigt bra.



Fredrik Gustavsson funderar över flygets framtid. Blir det omstart i juli? Kommer flygplatsen att läggas ner? Får han behålla jobbet?

> **”Utan omställningen till fabrik skulle vi också ha blivit permitterade, fått gå hem. Nu har vi jobben kvar.”**
>
> Leif Gustafsson, flygplatsarbetare, Västerås.

FLYGKRISEN ÄR INTE så mycket att orda om, tycker han.

– Det är som det är. Utan omställningen till fabrik skulle vi också ha blivit permitterade, fått gå hem. Nu har vi jobben kvar. Vi startade tillverkningen när vår vd och flygplatschef insåg att det var enorm brist på skyddsmaterial. På det sättet kan vi vara med och bidra till att minska smittspridningen.

– Jag hoppas det vänder. Det gör vi ju alla, säger Fredrik Gustavsson.

Han ser på högen som växer under kollegans sax. Snart är det dags att rulla de hopbuntade plastsjoken på vagn till övervåningen. Där breder incheckningshallen ut sig i flödande sol genom väggar av fönsterglas. Utanför tävlar sommargrönskan med gyllengula rapsfält och på håll tränar ett av planen från de fyra flygskolorna. De tar inte paus.

– Välkommen till plastfabriken, utbrister de redan omtalade tjejerna.

KARIN HOLLAUS, Eva Karlsson, Karin Söderberg och Mari-Louise Lundberg är också nöjda med att få fortsätta gå till jobbet. Även om det är roligare att serva passagerare och höra de större planen, Boeing 737–800, komma och gå. Det har blivit så tyst, trots spridda militärplan med FN-soldater och skolplanen.

– Vi gör något vettigt, säger Karin 1.

– Vi gör nytta, fyller Karin 2 i.

Den förra heter Hollaus, den andra Söderberg. Alla fyra säger ungefär som ramparbetarna att de ”blir lite knäppa” av att stå vid varsitt långsmalt bord och skära ut förklädesdelar och ärmar ur plaststycken. Mallarna har de tillverkat själva, av wellpapp.

– Vi gör samma sak och samma sak. Då behöver man hitta på lite kul, förklarar de sin flödande galghumor. Kanske har coronan satt sig på hjärnan hos oss.

Nya skratt. Samtidigt njuter kvinnorna av den vackra utsikten, naturupplevelserna inpå knuten.

– Vi ser rävar och ormar, går på rävsafari när vi har rast, säger Eva Karlsson (världens bästa Karlsson, enligt kollegorna).

Hon tar sats med skärkniven vid bortre änden av bordet, lägger sig över den dubbelvikta plasten. Armen räcker knappt till.

Ärmar till de tidigare ärmlösa förklädena har tjejerna börjat tillverka på eget bevåg. De förfärades över allt plastspill och ”plasthysterin” i spåren av covid-19, och försöker använda så mycket som möjligt av plasten. Resten återvinns.

Den ökade plastanvändningen i virustid går ju annars på tvärs, både mot miljömål och prishöjning på kassar, resonerar kollegorna.

– Vi kanske skulle börja tillverka plastpåsar också, föreslår Karin Söderberg.

Arbetsfördelningen mellan kvinnor och



Dags för sträcka-på-kroppen-rast och rävsafari för tjejerna som bytt incheckningen mot tillverkning av förkläden.



Karin Hollaus mannekängar i ett av sina egna skapelser, knyter ihop förklädet om magen och lyfter nästan från golvet. Som Concordeplanet på flyguppvisning, bakom hennes rygg.



Peter Eklund (till höger) demonstrerar flygplatsens nyförv för kollegan Hans Frick. Rätt teknik krävs för att måla raka streck.

männ verkar lite traditionell?

– Vi stod här tillsammans i början av pandemin, när det var så stressigt, och hjälps fortfarande åt. Det är mycket släpande med kartonger och rullar och mycket att köra i väg till kommunens instanser, så det har bara fallit sig så.

– Men frågan är om killarna klarar vårt tempo?

SKÄMTET FÖLJER BLIXTSNABBT. På rampen arbetar bara män. I incheckningen enbart kvinnor. De senare har lärt sig en splitterny term, berättar Karin Hollaus. Hon lägger en plastärm i maskinen på bordet framför sig och trycker den heta överdelen mot plasten. Som överkäken i ett krokodilgap.

– Fusa. Jag fusar ihop ärmarna, klistrar ihop dem med värme. När allt är klart rullar vi ihop förklädena till kebabrullar, 120 i varje kartong.

Karin Hollaus demonstrerar ett färdigt alster. Hon knyter plastsnibbarna om magen och snurrar runt, sträcker ut armarna och lyfter nästan från golvet.

Som det inramade Concord-planet på väggen bakom henne.

När bristen på skyddsutrustning var som mest skriande efterlyste arbetslaget volontärer på Facebook. Många nappade, kom till flygplatsen, hämtade en bunt och återkom med färdiga förkläden, som ramparbetarna körde ut.

”Vi har byggt upp systemet. Det var kaotiskt med alla inblandade parter. Ett tag hade vi 120 000 förkläden i lager.”

Björn Wester, operativ chef, Västerås.

– Man kan lägga bakplåtspapper emellan och stryka ihop ”sömmarna” med vanligt strykjärn, säger Karin Hollaus.

HUR MÅNGA FÖRKLÄDEN de skurit till har de tappat räkningen på. 25 000 upplyser deras chef. Ett stort lager finns under trappan, där de jobbar. Kvinnorna stillnar och stämningen växlar.

– Tänk på alla anställda inom vården och omsorgen som använder de här. Vad de får utstå. Det känns bra att vi kan hjälpa till, säger Karin Söderberg.

Hon och jobbarkompisarna sätter sitt hopp till Ryanair, som sagt sig vilja börja flyga igen den första juli.

Kommunägd flygplats med militära anor

Stockholm – Västerås flygplats (VST) är det fullständiga namnet på den kommunägda flygplatsen, som ligger någon halvmil öster om Västerås centrum.

Beroende på pandemi och restriktioner planerar flygbolaget Ryanair att öppna sin trafik igen i sommar till London, Alicante och Malaga.

Västerås första flygtrafik kan dateras bakåt till 1920-talet. Historien rymmer militärens Flygflottilj 1 (F1) med en övergång till civilflyg på 1970-talet. Här ryms både flyggymnasium och högre flygutbildning.

Landningsbanan löper över 2 581 meter och är 46 meter bred. 2018 flög drygt 114 600 passagerare till och från flygplatsen.

Beslut om nedläggning har fattats i Västerås kommunstyrelse, men beslutet mötte kritik och överklagades.

I mitten av juni skulle flygplatsens öde ha avgjorts i högsta instans, kommunfullmäktige. Men efter en intensiv debatt sköts frågan i stället upp till i höst.

Källa: VST och Västmanlands läns tidning (VLT)



Västerås flygplats i coronatid.

– Kanske kommer de i gång. Den dagen den sorgen.

Glädje plockar ingen ut i förskott denna virus-vår. Operativa chefen Björn Wester noterar beställningar i det nya lagret av lådor, som nu huserar ihop med brandbil, i-hopp-bara utryckningskläder och rampfordon. Han håller upp ett visir. De finns i olika design, därtill munskydd, handskar och förstås, förkläden.

– Det började med att länsstyrelsen frågade om vi kunde ta emot handsprit. Sedan fick de privata aktörerna också behov av skyddsutrustning och länsstyrelsen utsåg Västerås flygplats till mottagningsställe för skyddsmateriel. Det kommer via Socialstyrelsen till Region Västmanland.

Bollen var i rullning. Västerås stad behövde hjälp med lagerhållning och distribution och sjukhus ringde desperat efter utrustning.

– Vi har byggt upp systemet. Det var kaotiskt med alla inblandade parter, avslöjar Björn Wester. Ett tag hade vi 120 000 förkläden i lager. Problemet var att vi saknade långärmade, så det började vi tillverka. Nu kan den som behöver komma hit och hämta material hela veckan, vardag som helg. Behövs det har vi dygnet-runt-verksamhet.

BJÖRN WESTER RÄKNAR till 240 långärmade förkläden, beställt av ett kommunalt bolag. De räcker i 48 timmar. Dagen innan beställde ett annat 1 000.

Han talar om personalens personkemi, laganda och styrka, trots att de arbetar under nedläggningshot. Orsaken är budgetunderskott och miljöskäl, enligt den styrande majoriteten i kommunen. Fast flygplatsen klarade budgetmålet 2019, kontrar Björn Wester.

Slutdatum är satt till den 31 december 2022, men beslutet kantas av kritik, överklaganden, dribblande med pengasiffror och debatt. Och än har klubban inte fallit i stadens högsta instans, kommunfullmäktige.

– DET SKILJER två röster för att vi ska få vara kvar. Så självklart hoppas vi, säger Björn Wester. Fredrik Gustavsson håller med:

– Flygplatsen med kringverksamhet ger ungefär 250 arbetstillfällen visar beräkningar. Den är en tillgång för Västerås stad, för företag, företagsetableringar, turism, flygutbildning, blåljusverksamhet och brandbekämpning.

– Gör en ordentlig konsekvensanalys innan ni bestämmer er för att lägga ner eller behålla flygplatsen, uppmanar han politikerna.



Operativa chefen och transportmedlemmen Björn Wester håller koll på leveranserna av skyddsmateriel. ”Vi har byggt upp systemet”, säger han.

Ny arbetsgivargeneral i coronakrisens tid

Intensiv, spännande och splittrad. Så sammanfattar Marcus Dahlsten första tiden som vd för Transportföretagen. Och hoppas få vara med vid förhandlingsbordet i höst.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

1 Din företrädare på vd-posten såg fackets medlemstapp som ett problem – du också?

– Jag delar bilden att det är problematiskt att fackföreningarna försvagas, inte längre blir representativa. Inte minst när det gäller kollektivavtalsrätten. Det riskerar också att leda till en situation med konkurrerande fack, som i Frankrike. Då kan det handla om förhandlingar med trettio fack, inte ett eller två ...

2 Hur har ditt första halvår på nya jobbet varit?

– Intensivt och spännande. Det har också varit splittrat. Jag kom in vid upptakten till avtalsrörelsen. Sedan blev jag utlånad på halvtid till min gamla arbetsgivare, Teknikföretagen, när industrins avtal skulle förhandlas. Sedan kom corona.

3 I allt det extrema och svåra i pandemins spår, är det på något vis också spännande – ökar drivet?

– Alltså, när man arbetar för den här typen av organisation är man på ett vis besjälad av dess villkor. Det är på en gång den bästa och sämsta av världar. Det vi gör kan vara helt avgörande för bolagens existens. Vi har arbetat intensivt för att driva på för korttidspermitteringar och omställningsstöd. Viktigt för mig är att parterna på arbetsmarknaden gemensamt tar ansvar. Det innebär också medarbetarnas bästa.

4 Som förhandlare för Teknikföretagen (biträdande förhandlingschef) var du med och satte märket. Är det rätt att industrin går före och avgör övrigas avtal?

– Ja, och det för att vi är ett litet, exportberoende land. Det är inte perfekt, men det är den minst dåliga lösningen om man vill ha vettiga villkor.

5 Är du partipolitisk engagerad?

– Nej. Om det går att fråga vad jag röstar på? Ja, fråga får man, men jag svarar inte.

6 Finns det risk att infrastruktur inom transport slås ut permanent?

– Ja, det gör det. Men hur är för tidigt att säga. Vi vet fortfarande inte hur länge restriktionerna kommer att gälla. För till exempel flyget är det redan väldigt bekymmersamt. Inte heller för andra branscher är det bara att återgå till hur det var tidigare, när restriktionerna lyfts.

7 Bör staten stoppa stöd till bolag som ger aktieägarna utdelning?

– Jag har full förståelse för att det stickeri ögonen på folk när de stora industriföretagen gör det. Men det är nödvändigt att problematisera. När det gäller små företag fungerar bolagets utdelning som den enda lönen, som ägaren försörjer sig på. I exempelvis Danmark har man nu ett system som inte slår mot små företag.

8 Du vill fortfarande gärna vara med vid förhandlingsbordet?

– Ja, absolut. Transportföretagens vd brukar vara med och förhandla transportavtalet. När avtalsrörelsen nu blir av ... Vad vi kan räkna med blir klart först när industrins parter sagt sitt.

9 Kommer det att finnas utrymme för löneökningar?

– Min bedömning i dag är nej, det gör det inte. Men det är ju en tid kvar.

10 Andra talar om att värna den svenska modellen, du har talat om att den redan är avskaffad?

– Om man utgår från definitionen att det är parterna som reglerar arbetsmarknaden så är den ju borta sedan 1974, när las kom. Det handlar om påtryckningar om lagar från facket, som den då socialdemokratiska regeringen införde. Åmanlagarna (las), lagen om medbestämmanderätt (mbl), ledighetslag ... Även om det finns element kvar finns det i den meningen inte längre någon svensk modell i Sverige, däremot i högre grad i Danmark.

”Även om det finns element kvar finns det i den meningen inte längre någon svensk modell i Sverige.”

6 snabba

(Samma frågor som Mattias Dahl fick 2016, då nytillträdd vd för Transportföretagen.)

Vilken av Transports branscher har du nu i starten sämst koll på?
– Haha, svarade han på det? Jag är i det läget nu att jag lär känna samtliga branscher.

Vad är max bruttovikt för ett tungt ekipage (utan dispens)?
– Vet inte.

Vad är blixten i en hamn?
– Det är extrapersonalen, de som snabbt kallas in.

Hur länge får man köra lastbil innan man måste ta rast?
– 6 timmar?

I vilken transportbransch hittar man en loadmaster?
– Hamn.

Hur många bensinmackar finns det i Sverige?
– Vet inte, omkring 1 000? (gissar).

***Rätt svar:** Max bruttovikt 64 ton, extrapersonal i hamnarna, rast efter 4,5 timmar, loadmaster ansvarar för lastning inom flyg, 2 600 bensinmackar.*

Fotnot: Samma antal rätt som företrädaren. Som inte ville säga vilken av Transports branscher han hade sämst koll på.



Högt upp i Näringslivets hus. Marcus Dahlsten efterträdde förra året Mattias Dahl som vd för Transportföretagen, Transports mesta motpart.

Glest i kön på Gekås

I sex år har Stefan Gustafsson jobbat som väktare vid Gekås i Ullared. Under coronavåren har kundströmmen minskat kraftigt.

Coronakrisen slår hårt också mot Nordens största köp-Mekka, Gekås i Ullared. Ruschen har avstannat och väktarna behöver inte längre hålla ordning på en kundkö som vissa dagar sträckt sig över en kilometer framför entrén.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

Fast det finns att göra. Normalt får vi släppa in högst 7 000 besökare åt gången i varuhuset. På grund av corona är det begränsat till 3 000. Det är vår uppgift att hålla koll på att reglerna följs, säger Stefan Gustafsson, väktare och huvudskyddsombud på Securitas.

Det är en vanlig torsdag i maj. Fast ändå inte. Vid Gekås är den stora parkeringen full närmast den gulmålade köpladan. Lite längre bort finns tusentals lediga p-platser. Inne är köerna korta, nästan obefintliga, till provrum och utgångskassor.

– Det har gått ner väldigt, väldigt mycket. Gissningsvis är det 70–80 procent färre besökare nu än normalt, förklarar Stefan Gustafsson.

Hans kollega Sofie Ljungblad instämmer med en nick. De bemannar ingången där väktarna är stationerade. Uppdraget att sköta bevakningen har i många år legat hos Securitas.

NÅGON HÖJER KANSKE på ögonbrynen åt att Gekås bara har väktare på plats, inga ordningsvakter.

– Så har det i vart fall varit under de sex år jag jobbat här, säger Stefan Gustafsson.

Han berättar att vid högsäsong är uppåt 25 väktare stationerade vid Gekås och butikerna som ligger intill. Lugna dagar, på dagtid, är fem, sex personer i tjänst samtidigt. Vid högtryck – speciellt

> **”Den längsta kö vi haft var 1,4 kilometer och sträckte sig ända bort till campingen.”**
>
> Stefan Gustafsson, väktare och huvudskyddsombud på Securitas.

lördagar på höstkanten – kan omkring 15 väktare vara på plats. Det är då de beryktade köerna uppstår.

– Folk står i timmar och väntar på att få komma in. Den längsta kö vi haft var 1,4 kilometer och sträckte sig ända bort till campingen. Den värsta kötid jag upplevt var runt fyra timmar. Attraktiva helger handlar det annars om 2–2,5 timmar innan man släpps in.

BÅDE STEFAN GUSTAFSSON och Sofie Ljungblad beskriver jobbet som intressant och varierat, med många möten med människor. Väktarna sköter upplåsning och stängning, tar hand om snattare, larm och stök på campingen. Viss parkeringsövervakning ingår. Och att hjälpa kunder till rätta.

– Det jag kommer att minnas mest är nog alla sjukfall vi tar hand om, säger Sofie.

Snatterier förekommer, bekräftar Stefan Gustafsson med ett litet diplomatiskt leende. Fast han vill inte gå in på detaljer. Inte annat än att polis måste rekvireras från Varberg, Falkenberg eller Kungsbacka – med lång väntetid för den gripne.

STEFAN GUSTAFSSON GÅR ut på en ronderingsvända bland glassätare och fullastade kundvagnar. Inte så få besökare drar två vagnar per näsa.

Efter de sex åren på Gekås har han slutat förundra sig. Samma sak gäller Sofie Ljungblad, som snart fått ihop 13 månader:

– Folk kommer inte bara hit för att handla billigt. Gekås har blivit en attraktion i sig. En sorts upplevelse. Besökare kommer från hela Norden. Och från Polen, Tyskland. Det kan gå rätt livat till på campingen.

Den som inte vill campa kan bo på hotell, motell, stugor eller på vandrarhemmet i anslutning till varuhuset.

VID RECEPTIONEN KOMMER en kund fram och frågar vart man går för att byta inköpa varor:

– Det är nog den vanligaste frågan vi får, säger Sofie när besökaren lämnat disken.

Vilket kundmöte har etsat sig fast mest i bakhuvudet?

Stefan Gustafsson säger:

– Det är nog kvinnan som absolut ville behålla Gekås kundkorg när hon handlat klart. Jag sa nej och hon hotade med att skriva ett protestbrev till varuhusledningen.

SOM SKYDDSOMBUD HAR Stefan Gustafsson haft en del att jobba med. En ny, mer ergonomisk kunddisk och ett fallskydd vid flaggstängerna på taket är två exempel. Det ingår i väktarnas uppgifter att hissa och hala flaggorna.

Och nu under pandemin?

– Det fungerar bra, tycker jag. Vi har fått skyddshandskar och visir. De allra flesta besökarna förstår och respekterar bestämmelserna om högst 3 000 kunder samtidigt. Det är få som knorrar.

> **”Besökare kommer från hela Norden. Och från Polen, Tyskland. Det kan gå rätt livat till på campingen.”**
>
> Sofie Ljungblad, väktare på Gekås, Ullared.



Under köpintensiva helger kunde kötiden tidigare vara 2-2,5 timmar bara för att komma in på varuhuset. Nu är det lätt att hitta parkering.



Stefan Gustafsson är fackligt aktiv och huvudskyddsombud för Transport. Sofie Ljungblad har jobbar ett drygt år på Securitas. Både gillar jobbet på Gekås. ”Det är omväxlande”, säger Stefan Gustafsson.

GEKÅS – NÅGRA HÅLLPUNKTER

1963 Företaget bildas av Göran Karlsson (GeKå).

1967 Företaget flyttar in i det tidigare stationshuset.

1971 Ytterligare en flytt, den här gången till gamla industrilokalen (nuvarande lokal) mittemot gamla stationshuset.

1981 Handels försätter Gekås i blockad sedan Göran Karlsson vägrat teckna kollektivavtal. De anställda står på hans sida. Konflikten pågår i ett år och får stor uppmärksamhet i medierna.

1991 Göran Karlsson säljer företaget till sex anställda för 130 miljoner, under villkor att inte inleda konkurrerande verksamhet under loppet av tio år.

1994 Gekås gör en storinvestering och bygger ut varuhuset med 10 000 kvadratmeter.

2000 Varuhuset växer med ytterligare 11 500 kvadratmeter.

2004 Grundaren Göran Karlsson avlider.

Thomas Karlsson och Torbjörn Bäck köper ut övriga delägare för ungefär 550 miljoner och äger sedan dess 50 procent vardera.

2009 Kanal 5 började sända Ullared, en dokumentärserie om varuhuset.

2015 Försäljningsrekord på 37,3 miljoner kronor sätts lördagen den 7 november.

Gekås besöktes av 4,8 miljoner kunder och man sålde varor för totalt 5,2 miljarder kronor.

2019 Thomas Karlsson köper Torbjörn Bäcks aktier i bolaget och blir ensam ägare av Gekås.

Källa: Wikipedia

Bästa hemestertipsen

Borta bra men hemma (nästan) bäst – i sommar är det läge att upptäcka de egna markerna. Här kommer tips på nära pärlor från Transports avdelningar, från norr till söder, och Transportarbetarens medarbetare.

Text **LILLY HALLBERG**
Illustration **MARTIN THELANDER**

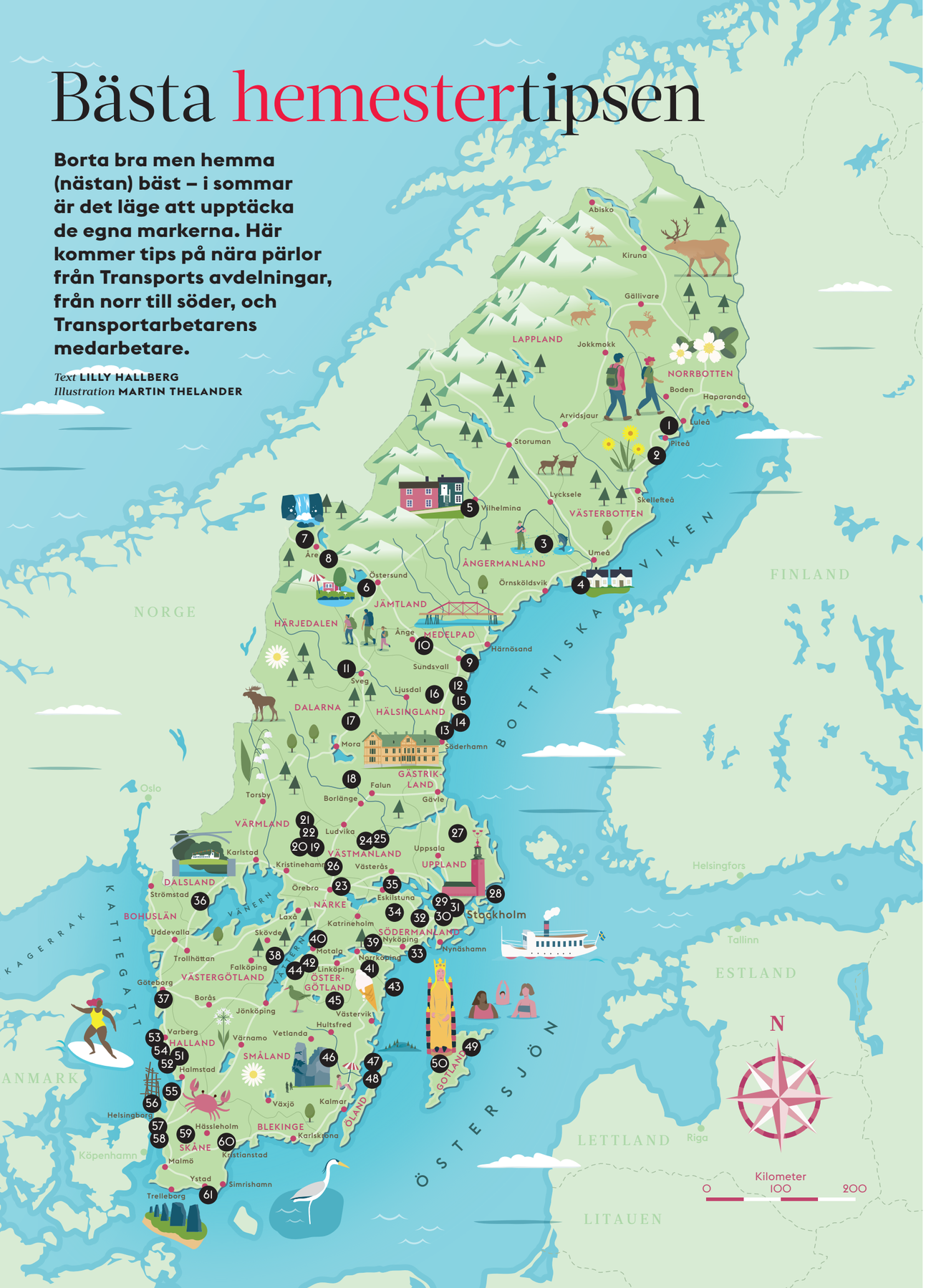


FOTO: HANNA LILJEKVIST



5

Vilhelmina kyrkstad i hjärtat av södra Lappland.

NORRBOTTEN

I **Solanderleden.** En växande vandringsled i Norrbottens kustland, från Kallax vid Luleå flygplats i norr till Piteå i söder: En tur genom historien, längs gammal flottarled, över öppna fält och djupa skogar. I år förlängd och nu totalt 22 mil.

2 **Arkeologstigen i Jävre.** Vandring längs fornminnesrik mark vid en av Norrbottens först bebodda platser, där befolkning tros ha bott för 3 000 år sedan. Vackra utsiktsplatser! I Jävre finns också en av landets äldsta fyrar. Liksom bra grillplats. Inte långt från E4, går att köra bil ändå fram.

VÄSTERBOTTEN

3 **Drakryggen.** Vandringsleder med övernattningsmöjligheter och bra fiske. Längs Lögdeälven finns många raststugor och vindskydd.

4 **Norrbyskär.** Skärgårdspärla med rik historia utanför Umeå. Från början ett samhälle byggt kring sågverksanläggning, i dag utflyktsmål med vacker natur, museum, aktiviteter för barn och intressant herrgård. Färjetrafik sommartid.

5 **Vackra och vilda Vilhelmina.** Gammalt nybyggarsamhälle med välbevarad kyrkby i södra Lapplands hjärta. Här finns camping, vandrarhem och hotell med spa. Sedan tio år centralort i den samiska förvaltningskommunen, Vualtjeren tjïelte på sydsamiska.

JÄMTLAND

6 **Sommarkafé i Hara.** Vid fina ångbåtsbryggan i samhället. Musikunderhållning och badplats i närheten, i Orrviken vid Storsjön.

7 **Tännforsen.** Spektakulärt vattenfall med Sveriges största fall, lodrätt 26 meter. Vintertid fryser forsen i Åre och bildar isskulpturer.

8 **Ristafallet.** Lättillgänligt vattenfall öster om Åre, en knapp kilometer från E14. Campingplats i närheten. Fallet i Indalsälven påminner om Niagarafallet och är totalt 50 meter brett, med en fridlyst ö i mitten som delare.

MEDELPAD

9 **Norra berget – Sundsvalls friluftsmuseum.** Fantastisk vy över staden! Och här finns en uppstoppad skvader utställd. Fantasidjuret, en korsning mellan tjäder och hare, visas inne i Hantverks- och Sjöfartmuseets lokaler på Norra berget.

10 **Vikbron i Fränsta.** Sveriges längsta träbro i sitt slag, 133 meter över Ljungans vatten. Uppförd i protest 1888 mot hög avgift för att passera dåvarande bron över Byforsen. Fina strövområden och ställplats för husbilar i närheten.

HÄRJEDALEN

11 **Filmkaféet i Sveg.** Genuin 50-talsmiljö i Härjedalens huvudstad. Från retropumpen utanför lokalen till jättelika bakverk som jitterbuggar. Café Cineast bjuder på överraskningar bakom ordinär tegelfasad.

HÄLSINGLAND

12 **Kustvägen Jättendal – Svartvik.** 75 km lång och passerar på väg norrut Galtströms bruk, Lörudden, Junibosand, Bergsfjärden, Döviksjön och Svartviks industriminne.

13 **Långvinds bruk.** Idyllisk järnbruksmiljö från stormaktstiden. Vandrarhem på kungsgården i Långvind, och bra ställplatser för husbil. Följ stigarna till havet. Badplats.

14 **Hölick.** Kör ut på Hornslandet norr om Hudiksvall, ”skitfin väg”. På Hölick finns både fricamping och, längre ut, ”vanlig” campingplats.

15 **Stocka.** Gammal bruksort vars sågverk tillhörde Ströms bruk. Anrika restaurang Måsen ligger vid gästhamnen.

FOTO: MARIE ÖBERG



10

Vikbron i Fränsta.

FOTO: VISIT UMEÅ



4

Kommunikation på Norrbyskär. Till ön i Västerbottens skärgård går färja från Norrby, fyra mil söder om Umeå.

FOTO: RISTAFALLETS CAMPING



8

Ristafallet i Åre kommun.

Kör över till Rönnskär, ett levande fiskeläge med tät bebyggelse och en enkelriktad väg runt ön.

16 **Fönebo.** Camping med restaurang, minigolf och stuguthyrning vid Norra Dellensjöns norra sida. Lång sandstrand med finkorning sandbotten. Nakenbad en bit bort.

DALARNA

17 **Koppångens naturreservat.** Norr om Orsa. Leder som snirklar fram över myrar, genom skogar och mellan gamla fäbodar. Lagom utmanande för en vandring under sommaren. Gummistövlar rekommenderas. Inga restauranger eller kaféer, men vindskydd, torrdass och eldstäder.

18 **Insjöns väveri.** Butik och vävsal, visning av linneväveri där traditionen hålls vid liv. Utmed riksväg 70, knappt en mil söder om Leksand. Promenadavstånd till Clas Ohlson, stor butik och litet museum med historia kring postorderföretaget från 1918.

VÄRMLAND

19 **Högbergsfältet.** Djupa gruvhål, sällsynta orkidéer, trolsk miljö – naturreservat med nedlagd gruva utanför Filipstad, med turistsäkrade gångar att utforska. Här är också en minnessten rest över Värmlands första gruvstrejk år 1869. Artisten Alice Cooper skrev 150 år senare att han drömde om att ströva genom gruvan Tilas Stoll.

20 **Flottfärd på sjön Yngen.** Boka, ta med egen förtäring eller få det fixat. Avfärd från Persberg, möjligt att kombinera med avstigning på Högbergsfältet.

21 **Lesjöfors.** Gammalt brukssamhälle med linslageri, smältverk och museum, där bland annat interiörer från dåtidens arbetarhem visas.

22 **Långban, mellan Persberg och Lesjöfors.** Gammalt gruvsamhälle och en av världens mineralrikaste platser. Dykmöjligheter för certifierade i det vattenfyllda gruvhålet, där många gamla gruvmaskiner finns bevarade.

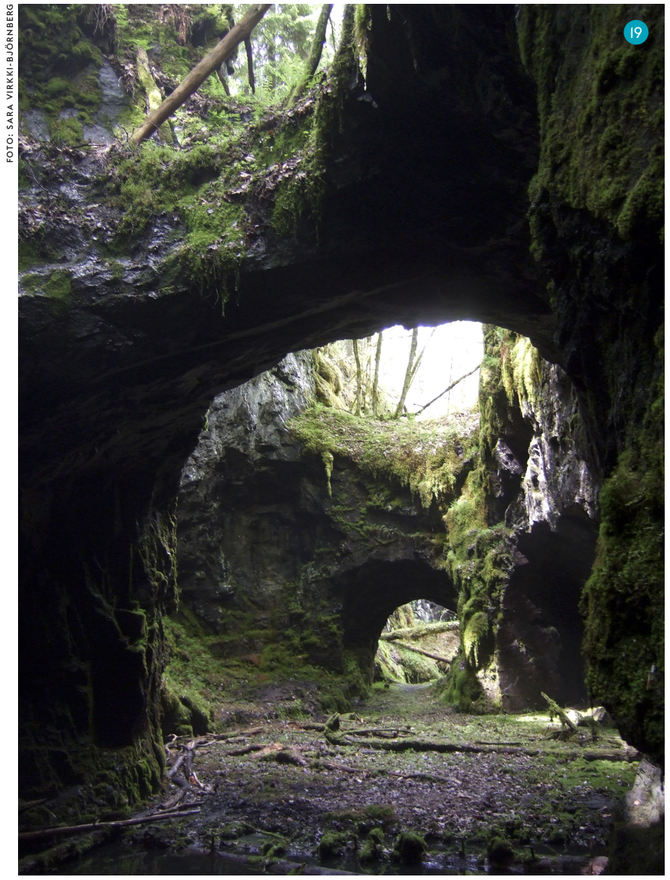


FOTO: SARA VIRKKI-BJÖRNBERG

Ingången till gruvgången Tilas Stoll, Högbergsfältet.

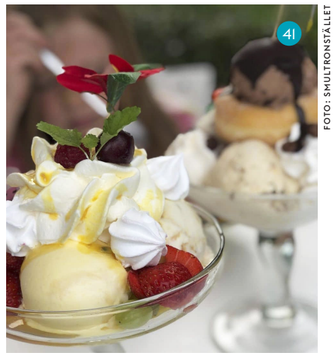


FOTO: SMULTRONSTÄLLET

Svalkande frestelser från Smultronstället i Söderköping.

NÄRKE

23 **Wadköping.** Centralt i Örebro visas stadens gamla bebyggelse, dess invånare och gamla tiders miljöer. Friluftsmuseum, serveringar, hantverkare och bageri i stadsdel som fått namn efter Hjalmar Bergmans roman Markurells i Wadköping, från 1919.

VÄSTMANLAND

24 **Oljeön.** Världens äldsta bevarade oljeraffinaderi ligger i Ängelsberg. Tillverkningen av fotogen gjorde att ett litet samhälle växte upp på ön i slutet av 1800-talet. Det gamla raffinaderiet är öppet för besökare under sommaren och ingår som en av miljöerna i Ekomuseum Bergslagen.

25 **Skulpturparken i Ängelsberg.** Årliga sommarutställningar utmed ån mellan samhället och Engelsbergs bruk. Även permanent utställda verk i parklandskap, till exempel Peter Tillbergs Trattgubbar.

26 **Nora.** Den idylliska trästaden i Bergslagen är en klassisk marknadsplats. Och även till vardags ett eldorado för sakletare, antiksamlare och vintagejägare.

UPPLAND

27 **Österbybruk.** Välbevarat vallonsamhälle i norra Roslagen. Guidade turer i den gamla järnbruksmiljön, ullmarknad och lokalt hantverk. I närheten går Upplandsleden genom öppna landskap.

28 **Östra Lagnö.** Längst ut nordost på Ljusterö i Stockholms skärgård, nås med SL-buss eller egen bil. Utsikt mot en öppen horisont! Lättpromenerade stigar och skogsvägar. Ta med kikaren om du gillar fåglar.

STOCKHOLM

29 **Kanaanbadet.** Vid Mälarens norra strand i västra Stockholm ligger ett stort friluftsbad, med sandstränder, klippor och bryggor. Mysigt trädgårdskafé med musikunderhållning och välskött bangolf. Promenera från Blackebergs tunnelbanestation eller kör med egen bil från Grimsta, Vällingby.

30 **Botkyrkaidyllen.** Leta dig till Hågelbyparken i Botkyrka. Här går det att titta på djuren vid 4H-gården, leka i parken och grilla i herrgårdsmiljö. Sommarsöndagar är det loppis, du kan köpa allt mellan halva parfymflaskor och lätt rostiga verktyg.

31 **Huvudsta strand, Solna.** Liten sandstrand med vacker vy mot Stockholm. Aktivitetsslinga och 4H-gård i närheten, flera kaféer och serveringar liksom bassängbad intill, som ska öppna efter renovering senare i sommar. Seglarskola vid båthuset. T-bana till Huvudsta, promenad genom allén ner till Mälaren.

SÖDERMANLAND

32 **Sörmlandsleden.** Välskött vandringsled som går genom hela landskapet, vindskydd och lägerplatser med lagom dagsetappsavstånd. Totalt 100 mil med preparerade leder. Passerar bland annat Södertälje, Trosa, Nyköping, Katrineholm och Malmköping. Och går att ”hoppa på” från södra Stockholm genom kort promenad från stationer längs tunnelbanans gröna linje.

33 **Stendörren.** Naturskönt naturreservat i havsbandet i Nyköpings kommun. Vandra ut på hängbroar till öar i havsbandet. Om du kommer i båt eller, eller har kajaken på biltaket, kan du ta dig till de mindre öarna längs kusten där tältning är tillåtet.



Akvedukten i Håverud, Dalsland.

FOTO: MELLERUD KOMMUN

34 **Malmköpings camping.** Populär och fyrstjärnig camping, som bland annat ordnar trubadurkvällar på somrarna. Uteserveringen med utsikt över badplatsen.

35 **Munktellmuseet,** ”traktormuseet” i Eskilstuna. 180 år svensk industrihistoria med bland annat den första svenska traktorn, från 1913, och en hjullastare från 1954. Dessutom världens första serietillverkade ramstyrda dumper med allhjulsdrift!

DALSLAND

36 **Akvedukten i Håverud.** Känd som Sveriges enda akvedukt, färdigställd 1886 – nyrenoverad och lika spännande för stora som små. Flera möjligheter att uppleva storslagen ingenjörskonst: under, över och från sidan. Med båt, på museum, från tåg, i bil eller kafé i det lilla samhället.

GÖTEBORG

37 **Norra Långevattnet.** Fin badsjö i Mölndal, bara dryga halvmilen från centrala staden. Den avlånga sjön lämpar sig också fint för både flug- och spinnfiske. Chans att få napp på regnbåge. Sjön ligger i höjd med Delsjömotet om du åker riksväg 40.

VÄSTERGÖTLAND

38 **Hjo hamn.** Idyllisk trästad vid Vätterns västra strand. Missa inte glasskiosken i hamnen, fin mötesplats med god glass!

ÖSTERGÖTLAND

39 **Kolmårdsskogarna.** Fint naturområde, med grottor där det sägs att laglösa rövare en gång bodde, och överföll folk som reste genom skogarna på landsvägen.

40 **Borenshults slussar.** Slussarna som binder samman sjön Boren med Göta kanal i Motala håller än, efter snart 200 år. Höjdskillnaden mellan sjön och kanalen är över 15 meter och trappan med de fem slussarna är den brantaste i Göta kanal. Mäktigt skådespel!

41 **Smultronstället Söderköping.** Glasrestaurang i idyllisk småstad. Över 60 slags glassorter på menyn.

42 **Naturrum Tåkern.** Besöksområde vid den kända fågelsjöns södra sida, i Ödeshögs kommun.

43 **Harstena i Gryts skärgård.** Vacker ö som kanske mest är känd som namn



FOTO: LILLY HALLBERG



FOTO: GÖTA KANAL

FOTO: SOLVEIG LÄRNUNG



Hjo hamn.

från radions sjövädersrapport. Dagliga båtturer från bland annat Arkösund sommartid.

44 **Omberg,** Ödeshög. Landets artrikaste skogslandskap. I sluttningen ner mot Vättern växer bokskog, i beteslandskapet står jätteekar och slåtterängarna prunkar i vackra färger.

45 **Trollegate grottor.** Små och stora grottor i naturskyddat område, för små och stora, nära Kisa.

SMÅLAND

46 **More kastell.** Som Kretas Samariravinen, fast på småländska – en sju kilometer lång och djup spricka som löper på gränsen mellan Högsby och Hultfreds kommuner. Bergväggarna är på sina håll upp till 40 meter höga.

47 **Blå jungfrun.** Ön i Kalmarsund är en magisk plats året runt. Tyvärr mest känd som samlingsplatsen Blåkulla för häxor på skärtorsdagen. Finns vandringsled, dramatisk natur med grottor och mystiskt dansgolv på en häll. Om du inte kommer med kvast eller egen båt går det sommartid turbåtar från Oskarshamn.

ÖLAND

48 **Sandvik.** Charmigt kustsamhälle med största kvarnen runt Östersjön, syns vida omkring. Bra fiskrestaurang i hamnen, vacker strand och gästhamn.

GOTLAND

49 **Fricamping vid Smöjen.** Bra ställplats för husbil/vagn vid nedlagd stenindustri på norra delen av ön. Badmöjligheter både i sjö och ett vattenfyllt, mindre stenbrott.

50 **Madonnan mitt på ön.** I Viklau kyrka, nära Gotlands geografiska centrum, finns en av få välbevarade madonnabilder från den katolska tiden. Träskulpturen från 1100-talet är målad och förgylld.

HALLAND

51 **Matkultur.** Både Varberg och Falkenberg har en rad fina restauranger och kaféer inhysta på stadens innergårdar, långt från de ställen dit alla turister hittar.

52 **Sveriges bästa pizzeria.** Här har vi fått in olika tips. Kan vara Prostens i Falkenberg men också en icke namngiven i Halmstad, båda lokalt uppmärksammade.

53 **Go surfing.** Välkänt fina vindar i havet utanför Varberg, vanligen ”högsäsong” vår och höst. Har kallats norra Europas Mecka för surfare.

54 **Melodikryssa i Tvååker.** Lös krysset tillsammans. Sändningen startar klockan 10.03 på lördagsmorgnarna, frukosten öppnar tidigare. Arrangören Strömma farmlodge ser till att ditt och ditt sällskaps kryss lämnas in till Sveriges Radio. Nära Tvååker i Varbergs kommun.

SKÅNE

55 **Krabbfiske i Kattvik.** I hamnen i samhället, utanför Båstad, finns också en glasskiosk och en liten badstrand.

56 **Kullabergs naturreservat.** Korvgrillning, klättring och kanske även lite bad i ravinen Josefinelust. Här finns även konstverket Nimis av Lars Vilks.

57 **Fredriksdals friluftsmuseum och botanisk trädgård.** Här erbjuds mycket kul för barnen med både djur, lekpark och stora grönytor med en massa historia från hela Sverige.

58 **Tropikariet Helsingborg.** För den som älskar djur, framförallt tropiska djur. Passar barn i alla åldrar med allt från apor till hajar samt en klappdamm. Där kan man stoppa ner händerna och känna på havsdjur.

59 **Söderåsens nationalpark.** Lite utanför Helsingborg och har fina vandringsleder med vindskydd och grillplatser. Kul för barnen!

60 **Kristianstads vattenrike.** Unik natur i vidsträckt, låglänt landskap. Vattenriket är utsett till biosfärområde av Unesco och omfattar stora delar av kommunen. Naturrum med utställningar, restauranger och olika aktiviteter för både vuxna och barn.

61 **Ale stenar.** Fascinerande fornlämning som påminner om Stonehenge, fast havsnära och – trots allt – mer lättillgängligt. Totalt 59 stenar, med en vikt på 5 ton var, ingår i skeppssättningen. Redan under järnåldern tros begravningar ha ägt rum på platsen, vid byn Kåseberga på Österlen. Ystads kommun.

FOTO: YSTADS KOMMUN



Ale stenar.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Melodikryssa utanför Varberg.

FOTO: ADAM WRAFTER / SVD / TT



Stängda toaletter hos kunder de levererar gods till är ett pandemiproblem för lastbilschaufförer. ”Det känns som om vi kom med pesten”, tycker en av dem.

Inför corona är vi alla lika – eller?

Du knegar på som vanligt, men jag kan jobba hemma. Hon följer slaviskt myndigheternas rekommendationer medan han sippar öl på myllrande krogar. Frågan gnager: Är corona en klassfråga?

Text **JUSTINA ÖSTER**

VI SOM JOBBAR PÅ KONTOR kan låsa in oss och arbeta hemma. Men landets chaufförer måste ut i sina bilar, skjutsa gamla och sjuka, leverera mjölk och paket, hämta sopor. Kort sagt: Arbetarna håller samhället på rull – och löper större risk att smittas.

Gör det covid-19 till en klassfråga?

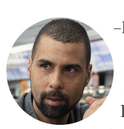


FOTO: JAN LINDKVIST

–Definitivt.

Så svarar **Hans Ahlberg**, lastare och huvudskyddsombud på SAS Ground handling, där hundratals anställda permitterats och varslats. Så många arbetare fanns nog inte med bland stockholmarna som for till Italien och drog på sig smittan under sportlovet, tror han.

– Arbetarklassen har drabbats hårdast, fast vi bidrar till samhället och anpassar oss efter rådande situation. Vi har börjat lasta och lossa frakt i planens trånga kabiner. Helt vidrigt arbetsmiljömässigt.

– För tre månader sen hade skyddsombuden sagt blankt nej till de tunga, slitsamma arbetsuppgifter vi gör i dag. Nu gör vi avkall och tar vårt ansvar, är stolta över att hjälpa till i samhället. Det borde vi få erkännande för!

En annan tydlig klassmarkör är att arbetarna varje dag måste gå igenom flygplatsens säkerhetskontroll, förklarar Hans Ahlberg.

– Det behöver den administrativa personalen på fjärde våningen aldrig utsätta sig för. Man står väldigt intimt när man blir visiterad. Tjänstemännen har egna rum, medan våra lunchrum är helt underdimensionerade för att vi ska kunna hålla social distans, säger han.

Skyddsombuden har fått trycka på för handsprit till personalen på plattan, medan den kom självklart till tjänstemännen. Kanske ligger det större fysiska avståndet till arbetarna bakom, funderar Hans Ahlberg.

– Samhället går runt, trots att cheferna sitter hemma. Arbetarna tar ansvar, har kompetensen och viljan att driva verksamheten framåt, trots ständiga sparkrav. Det kanske är cheferna vi ska robotisera?

Tror du att pandemin kan leda till att arbetare får mer uppskattning?

– Vårdanställda får ju rikligt med applåder just nu. Fast minnet är kort när pengarna talar. Vi borde få mer cred, uppmärksamhet och lön för det ansvarsfulla arbete vi gör, säger Hans Ahlberg.

LÄSTIPS

Kapitalet, överheten och alla vi andra: Klassamhället i Sverige – det rådande och det kommande av sociologiprofessor Göran Therborn. Arkiv förlag 2018 (arkiv.nu). Skriven i samarbete med Katalys (katalys.org), en tankesmedja för facklig idéutveckling.

En lastbilsförare skriver i en insändare till Transportarbetaren att Postnord slår rekord i paketleveranser i coronatid. Han jobbar över i stort sett varje vecka. Och är djupt besviken över att löneförhandlingarna skjutits upp till i höst på grund av smittan. ”Innebär det att vi blir blåsta på minst sju månaders löneförhöj-

FOTO: PONTUS LUNDAHL / TT



Tjänstemän kan välja att jobba hemifrån, i syfte att mildra trycket på vården. Men terminalarbetare, färdtjänstförare, hamn- och bärgningsarbetare, tidningsbud och andra i arbetaryrken har inget val. De får jobba på. Som vanligt.

FOTO: TOMAS ONEBORG / SVD TT



Corona eller ej. För miljöarbetare gäller business as usual. Deras arbete räknas som samhällsnyttigt och fortsätter under krisen, trots en hel del oro för smittan, särskilt i början av pandemin. Stoltheten lever kvar, i synnerhet hos de äldre i kåren.

ning?”, undrar chauffören.

Frågan hänger kvar i luften när Svenska Dagbladet (SvD) rapporterar att ersättningarna till börsbolagens toppchefer fortsatte stiga 2019. Företaget (Novare pay consulting) som gjort kartläggningen uppger att hälften av börsbolagen inte justerat ner lönerna för befattningshavare i ledande position på grund av krisen. Fast ”helt uteslutet” är det inte att tänka om, skriver SvD.



FOTO: PRIVAT

På Transports avdelning i Göteborg håller **Mats Gahrn** i de fackliga kurserna. Där är klass ett viktigt inslag, säger han.

– Befann vi oss i samma situation skulle vi vara lika inför smittan. Men det gör vi ju inte. Människor som bor trångt i ytterområdena och nyanlända drabbas hårdare.

Att som taxichaufför köra smittade personer till sjukhus, utan skydd, och mötas av intensivvårdspersonal i full skyddsmundering, påverkar människovärdet, anser Mats Gahrn.

– Självkänsla är också en klassfråga. Generellt är den sämre i arbetarklassen. Hur man blir hanterad i livet sätter sina spår. I skola, i arbetsliv, överallt behandlas vi efter klass.

Men klassperspektivet har tonats ner de senaste decennierna. Där har hela arbetarrörelsen ett stort jobb att göra, tycker Mats Gahrn. Han upplever inte att klassamhället blir tydligare under pandemin. Det är sig likt, men överdödligheten inom äldreomsorgen blottlägger det som Kommunal och skyddsombuden länge larmat om:

– Omsorgen är underbemannad, saknar utbildad personal och resurser. Det visste vi redan innan, men man valde att prioritera stora skattesänkningar i stället. Ändå borde multisjuka äldre tas om hand av högutbildad personal, både inom äldreomsorgen och hemtjänsten. Här har vi klassfrågan igen, vad vi värderar som viktigt.

– Välfärd och transporter får inte kosta något. Däremot har vi rut- och rotavdrag, som främst går till de välbeställda.



FOTO: PRIVAT

Tidningsbudet **Eva-Lisa Magnusson** bär ut tidningar som vanligt i Växjö.

– Vi får handskar, om vi ber om det. På natten är det inte så många man möter, någon uteliggare ibland. På äldreboenden sa ledningen ett tag att vi skulle lägga tidningarna utanför, men det går ju inte när det regnar och blåser.

Hon oroar sig mer för sin man som ”jobbar på bygge”.

– Han är på plats hela tiden och det enda arbetsgivaren gjort är att ta bort varannan stol i matrummet och sätta ut handsprit på toan. Varannan stol hjälper ju inte, om någon är sjuk. De är så många.

– Det är skillnad på folk och folk, vissa jobb ska bara göras och vi är längst ner på skalan.

”Befann vi oss i samma situation skulle vi vara lika inför smittan. Men det gör vi ju inte.”

Mats Gahrn, studieorganisatör på Transports Göteborgsavdelning.

Eva-Lisa Magnusson önskar sig ett mer jämlikt samhälle.

– Klasskillnaderna har ökat katastrofalt, många är väldigt rika. Men det har inte ändrats under mina 64 år och lär inte göra det heller.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Peter Strålind är huvudskyddsombud och sopgubbe. Stolt sopgubbe, inskärper han. (Väl insatt i debatten om sopgubbe/sopgumma, kontra miljöarbetare). Strålind tillhör det äldre gardet som ser arbetet som ett kall, säger han. Men beklagar att all upphandling och prisdumpning på senare år urholkat kårens yrkesstolthet.

På Peter Strålinds avdelning för hushållssopor är de flesta chefer på plats, fysiskt. Däremot är alla på kundtjänsten hemförlovade.

– Suez gick ut tidigt med instruktioner om att inte gå till jobbet med symptom. Vid hämtning på äldeboenden gäller nu också särskilda regler. Vi hade högre närvaro i corona-månaden mars än tidigare år. Folk är lojala. Och så fick de gå hem när de var klara.

Ökar er status i och med covid-19?

– Nej, samhällsnyttiga har vi alltid varit. Det är ingen skillnad nu. Och corona är ingen klassfråga. Den drabbar alla, oavsett ålder, klass och yrke.



FOTO: PRIVAT

Catherine Sandberg kör kemikalier till bruk och fabriker. När viruset slog till skulle alla lastbilschaufförer fortsätta ”knöa” in sig i ett litet rum och vänta på sin tur hos en kund.

– Vi fick pressa oss in mellan varandra medan vakterna, vi skulle anmäla oss hos, satt bakom glasrutor. Jag blev så upprörd och sa ifrån, så sen öppnade de för oss på baksidan. Men de stackars östförarna vet jag inte om de sitter i trängseln än.

I ett Facebook-inlägg har Sveriges Åkeriföretag (SÅ) lagt upp en bild av en man i rymddräkt på toa. Flera rastplatser har stängts på grund av corona, skriver arbetsgivarorganisationen. I en enkät de skickat ut till sina medlemsåkerier uppger flera att chaufförerna inte längre får låna någon toalett hos kunderna.

Det ställer till problem, inte minst bland de kvinnliga förarna.

– En karl kan ju ställa sig var som helst. Nu har jag med mig en liten bytta med lock. Blir det kris drar jag för gardinerna i hytten. Men ibland behöver man ju göra ”större” grejer. Min mage är i olag och jag får planera, planera, planera för toa, vatten- och matintag, säger Catherine Sandberg.

Vid en fabrik fick hon inte ens svar på frågan om lån av toalett.

– Som chaufför blir man behandlad som en annan sorts människa, precis som om man kom med pesten, tycker hon.

”Det är skillnad på folk och folk, vissa jobb ska bara göras och vi är längst ner på skalan.”

Eva-Lisa Magnusson, tidningsbud i Växjö.



FOTO: ANNA NORLING

Elektrikern **Nille Thorsell**, numera arbetsmiljöansvarig tjänsteman, skriver i tidningen Elektrikern:

”Ser jag en enda jävel applådera från en balkong och samtidigt rösta för sänkta skatter blir jag galen.”

– Min sambo är sjuksköterska och applåderna störde mig. Jag fick den där klassiska bilden: Vi ger folk underhållning, men inget bröd. Höj sköterskornas löner i stället och förbättra deras arbetsvillkor!



FOTO: EVA LINDBLAD

Daniel Suhonen är debattör och chef för den fackliga tankesmedjan Katalys. Den svenska modellen med rekommendationer i stället för restriktioner är en liberal medelklasstrategi, anser han. I Suhonens tycke utgår den från den liberala rätten att vara fri. Och stå över andra.

– Man belönar fräckheten hos den övre medelklassen. Folk med resurser kan töja på regler och bryta mot rekommendationer, ta suven till sommarnöjet och träffa barnbarnen. Samtidigt följer arbetarklassen rekommendationerna, vissa slaviskt.

Daniel Suhonens slutsats är att tvingande regler ska gälla alla, på samma sätt som i andra europeiska länder.

– Lika för alla. Oavsett om jag bor i en villa i Djursholm eller en trea i ytterområdet Tensta. Jag tror inte en lock-down hade varit nödvändig, men tydligare regler som gäller för alla är mer jämlikt, oavsett strategi.

Han skickar en känga till högerpolitikerna, som vill ”fira de hyllade vårdanställda” med att avskaffa deras anställningstrygghet. Daniel Suhonen syftar på den nyligen framlagda utredningen om förändringar i lagen om anställningsskydd.

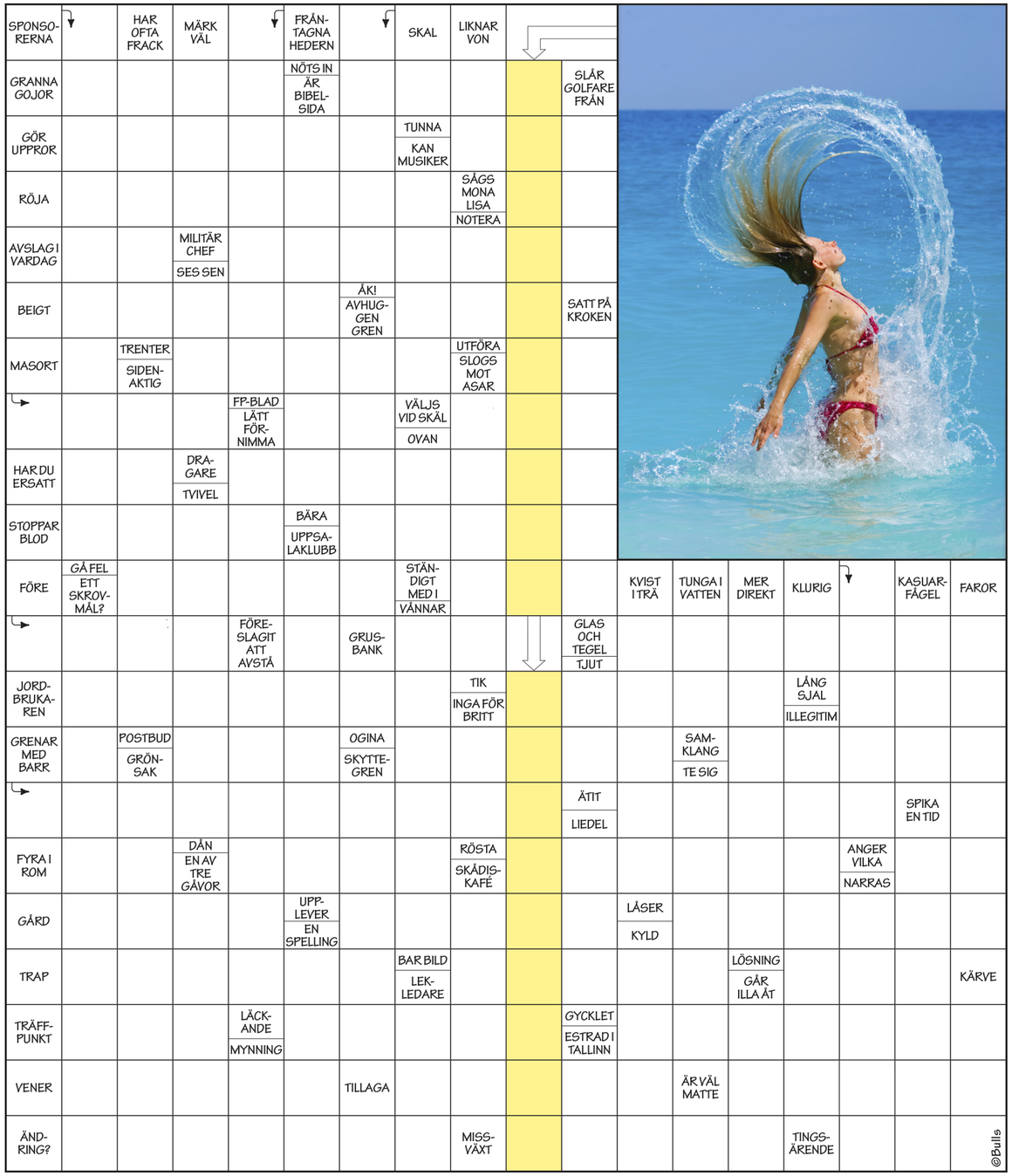


FOTO: JUSTINA ÖSTER

Elias Jobran arbetar som flygplanslastare. Han är klubbordförande och korttidspermitterad på bolaget Aviator. För honom handlar det om att utbilda invandrare om politik och hur det svenska samhället fungerar.

– Det är inte så lätt att hinna med om du jobbar fem, sex dagar i veckan. I förorterna har många äldre gått bort. Det är som i krig, ett viruskrig. Vilka klarar sig? De som har pengar, inte de fattiga, gamla och mest utsatta. Så visst är det en klassfråga.

Fotnot: En längre artikel där fler personer ger sin syn på corona och klass finns att läsa på transportarbetaren.se.



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 18 augusti. Märk kuvertet **”Julikrysset”**.

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.

Har jag rätt att ta kompledighet?

Hej! Jag har en fråga om midsommar och andra helgdagar. Jag är åkerichaufför och i vår arbetsgrupp är vi lediga varannan fredag. I år har jag min schemalagda lediga fredag på midsommarafton.

Jag vet att entreprenörer på området, som också är lediga på fredagar, får ut sin ledighet på torsdagen i stället. Finns några bestämmelser kring detta? Kan jag kräva något av arbetsgivaren nu när midsommar har passerat?

Jimmy

Svar: Nej, du får din vanliga lön när du är schemaledig på en helgdag, då andra är lediga. Enligt avtalet får du ingen kompensationsledighet.

Däremot har den som jobbar på till exempel midsommarafton rätt till övertidsersättning.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Ska lönen sättas efter färdskrivaren?

Jag jobbade för ett åkeri i cirka sju månader. Efter varje pass var vi tvungna att logga in i ett system (trans PA) och skriva när vi hade börjat och när vi hade slutat passet, samt när vi hade tagit rasterna.

Trans PA var kopplat till färdskrivarna i arbetsgivarens fyra lastbilar, så han kunde via sin dator gå in och jämföra vad färdskrivaren hade registrerat och vad jag själv hade skrivit. Jag rundade av i min rapport, till exempel: När jag kom till jobbet och startade passet på morgonen klockan 04.54, skrev jag starttid 05.00. Det var självklart tvärtom också, att det kunde bli några minuter mindre enligt färdskrivaren än vad jag själv rapporterade.

I slutet av varje månad jämförde arbetsgivaren färdskrivaren med de tider vi själva skrivit in. Sedan godkände han timmarna och lönerna blev utbetalda.

Men när jag slutade där drog han av cirka 5 000 kronor av min slutlön. Han hävdade att jag hade fuskat med tiderna och drog av 17,5 timmar. Nu till min fråga:

Är färdskrivaren löneberättigad, alltså får man enligt lag eller avtal betala lön genom att kolla tiderna på färdskrivaren?

Fundersam

Svar: Det enkla svaret är – nej.

Färdskrivaren har helt andra uppgifter, den ska hålla koll på raster, hastighet med mera. Inte vara lönesättande. När jag läser din fråga tänker jag spontant att din före detta arbetsgivare kan ha brutit mot lagen när denne gjorde ett löneavdrag utan att ni hade en uppgörelse om detta.

Jag rekommenderar dig och andra med liknande problem att kontakta den Transportavdelning som ni tillhör. Kolla på transport.se.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Fritt fram för chefen att fråga om pension

Får min chef fråga när jag tänker gå i pension?

Håkan

Svar: Ja, ingenting hindrar att den frågan ställs. Chefen måste kunna planera sin verksamhet. Du har själv en uppsägningstid på en månad, när du har bestämt dig för att ta ut pension (enligt transportavtalet som följer las i det fallet).

Du har rätt att jobba kvar till och med den månad du fyller 68 år. Därefter kan du fortsätta om du och arbetsgivaren är överens om detta. Men när du har fyllt 68 är din uppsägningstid en månad. Det gäller även om arbetsgivaren säger upp dig. Vid årsskiftet 2023 ändras dessa gränser till den månad du fyller 69 år.

Mer om detta finns att läsa i lagen om anställningsskydd, paragraferna 32 och 33.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

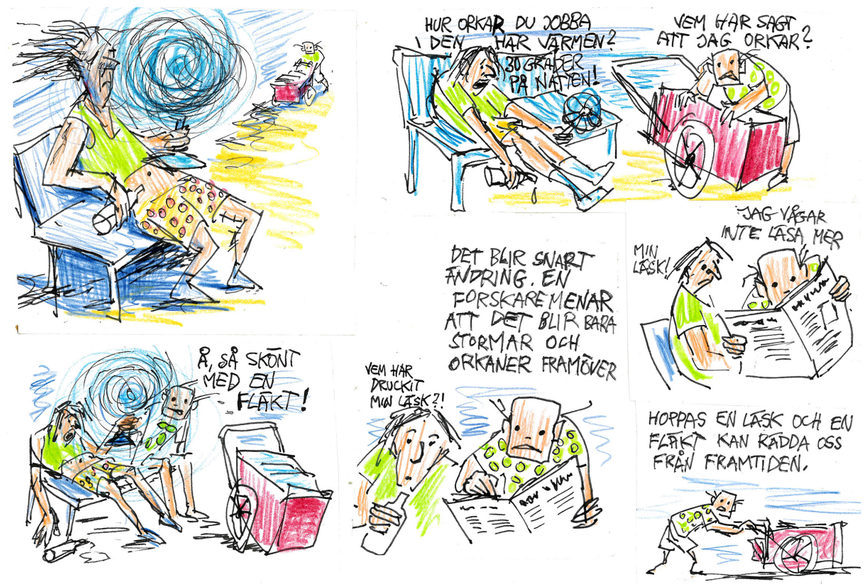
Lösningen på Junikrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Anssi Palma, Märsta
Gunnar Jansson, Billingsfors
Marith von Schantz, Frankfurt, Tyskland.

Vinnarna av en trisslott:
Berno Landström, Ljungby
Thomas Nöjd, Jönköping
Harry Åström, Luleå.

Nattens hjältar

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



Vad är egentligen schysta transporter?

Frågan är lika aktuell nu som någonsin. Förbundet har under de senaste månaderna jobbat intensivt gentemot Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen, för att branschens tre huvudparter ska enas om ett gemensamt system för att kvalitetsmärka transportföretag.

Tidigare har organisationerna, var och en för sig, lanserat olika modeller för att certifiera seriösa åkerier.

Vi har nu kommit så långt att parterna tagit fram en avsiktsförklaring som innebär att de tre organisationerna ställer sig bakom en märkning, ”Fair Transport”. Syftet är givetvis att branschen ska motverka osund konkurrens, dåliga villkor och dålig arbetsmiljö.

FÖR TRANSPORT FANNS det två förutsättningar för att vi skulle gå vidare med detta projekt. Det första var krav på kollektivavtal. Det andra att det skapas ett revisionssystem. En kontroll som säkerställer att företag som klassats som ”Fair Transport” lever upp till förväntningarna.

Båda dessa krav är uppfyllda i avsiktsförklaringen, så nu startar vi arbetet med att hitta den slutliga formen. Det känns mycket spännande och jag hoppas att detta också blir ett verktyg som transportköpare och andra upphandlare kommer att använda.

NÄR DETTA SKRIVS har vi precis klarat av den digitala endagskongressen i LO. En ny ledning har blivit vald och jag hoppas verkligen att den klarar av utmaningen med ett splittrat LO, las-förhandlingar, prolongerade kollektivavtal och mycket annat. Vi på Transport hade hoppats på Johan Lindholm från Byggnads till ordförandeposten, men när han klev av så stod Susanna Gideonsson från Handels kvar som enda kandidat. Susanna kommer säkert att göra ett bra jobb i en svår situation.

JAG VILL OCKSÅ rikta ett grattis till våra unga transportare som tagit studenten!

Ni är nu färdigutbildade och säkert sugna att börja jobba. Det är ni killar och tjejer som är vår framtida yrkeskår. Det är ni som kommer att leda den fackliga kampen på arbetsplatserna. Jag hoppas att ni väljer att bli fullvärdiga medlemmar så att vi tillsammans kan säkerställa att ni får den lön ni har rätt till. Och att ni och era arbetskamrater har schysta villkor varje dag på jobbet. För tillsammans är vi starka!

> ”Vi har nu kommit så långt att parterna tagit fram en avsiktsförklaring som innebär att de tre organisationerna ställer sig bakom en märkning, ”Fair Transport”. Syftet är givetvis att branschen ska motverka osund konkurrens, dåliga villkor och dålig arbetsmiljö.

SLUTLIGEN MÅSTE JAG passa på att önska er medlemmar en skön sommar trots det knepiga läget med covid-19 och restriktioner. Vi får helt enkelt anpassa oss till situationen och göra det bästa möjliga av det. Semester får tillbringas i närområdet och det är kanske läge att utforska lokala och närliggande pärlor.

Var rädda om er och ha en bra semester!



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



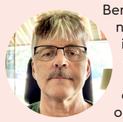
HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 18 augusti till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 NORRLAND /MELLANSVERIGE (HAMN)



Vi vill välkomna Christer Bengtsson som ny ombudsman i avdelningen. Christer har tidigare arbetat som ombudsman i avdelning 28, och kommer i första hand att verka i de nordliga hamnarna i vår avdelning. Kontaktuppgifter till Christer är tel 010-480 31 04 och e-post christer.bengtsson@transport.se.

Sommarhälsning Vi önskar även alla medlemmar en riktigt varm, skön och avkopplande sommar. Ta hand om er!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Semestertider Och det innebär lite mindre aktivitet på avdelningen. Dock ser vi till att vara bemannade, så ni medlemmar kan få råd och hjälp.

Vi har fortsatta restriktioner om besök på avdelningen under sommaren. Ring vårt avdelningsnummer, 010-480 30 04, så hjälper vi er.

Sommarhälsning Vi på avdelningen önskar alla medlemmar en skön sommar!

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Sommar på avdelning 5 Avdelningen håller fortsatt stängt för besökare. Men ändringar kan komma att ske, så håll utkik på hemsidan och Facebook.

Kontakt sker även fortsättningsvis via tel 010-480 30 05 och mejl transport.5@transport.se.

Studier Du som är sugen på att gå en utbildning kontaktar studier.5@transport.se för anmälan till höstens tillfällen. Att studierna drar i gång igen är något vi verkligen ser fram emot!

En påminnelse till klubbar och sektioner: Sista dag för åskande till verksamhetsåret 2021 är den 1 september.

Sommarhälsning Avdelningen önskar alla kamrater en skön sommar!

Kamrater tillsammans!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Taxiavtalet Fredagen den 28 augusti har vi utbildning för dig som jobbar inom taxi. Det är viktigt att kunna sitt eget avtal och nu har du möjlighet att utbilda dig i just ditt avtal. Vill du anmäla dig? Det gör du lättast genom att ringa 010-480 30 06.

Nu är det semestertider och det kan vara svårt att nå den du söker. För att du ska få hjälp när du oss säkrast på transport.6@transport.se, 010-480 30 06 eller 010-480 30 00.

Sommarhälsning Vi önskar alla medlemmar en riktigt trevlig sommar och att ni får tid att umgås med nära och kära trots läget som råder nu.

Hyr våra stugor Vill du hitta på något under semestern? I så fall har vi två stugor som medlemmar får hyra extra billigt. För mer information; gå in på hemsidan och kolla. Där står det även vilka tider som det är ledigt.

RSO önskar sina skyddsombud en trevlig somma: Ni gör ett bra jobb och jag är stolt över er!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Tänk på att uppdatera dina medlemsuppgifter, viktigt inför avtalsrörelsen som börjar i höst.

Du kan antingen gå in på "Mina sidor" på transport.se, eller kontakta avdelningen på tel 010-480 30 07.

Sommarhälsning Trevlig sommar och kör försiktigt!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi önskar er alla en trevlig sommar och hoppas att ni får återhämtning!

Tänk på att vi fortfarande har begränsat med besöksmöjligheter. Under sommaren har vi semester och det kan vara svårt att få tag på oss. Ring gärna innan ni kommer, så att ni vet att det finns någon på plats.

Utbildningar Undrar du vad facket gör? Gå en utbildning och lär dig mer. Ta med en kollega samtidigt. På Startpunkten behöver man inte vara medlem för att få delta.

➤ Startpunktstillfällen: Lördagen den 12 september och torsdagen den 24 september.

Har du frågor om utbildningen kan du mejla studier.9@transport.se eller ringa 010-480 30 09.

Möten

➤ Nästa avdelningsstyrelsesammanträde är den 4 september, på Elementvägen 5.

➤ Nästa representanskapssammanträde är den 19 september.

Kärran finns åter på avdelningen för utlåning. Alla medlemmar får låna den gratis. Boka med avdelningen för att se om den är ledig.

AVDELNING 11 NORDUPPLAND /GÄSTRIKLAND

Sommaröppet Ring gärna 010-480 30 11 för att se om vi finns på plats.

Representantskapsmötet är flyttat till lördagen den 5 september.

Sommarhälsning Vi önskar alla en skön sommar!

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöte Tisdagen den 22 september kl 18.30 kallar sektion 55 (taxi och buss) till medlemsmöte på Sjöbo Gästis, Gamla torg 7B i Sjöbo. På dagordningen bland annat avtalsrörelsen, samt försäkringar. Anmälan är obligatorisk, då lokal och mat ska bokas. Anmäl dig till ordförande Mats Öhman, tel 0762-89 27 90 eller e-post sektion55@hotmail.com. Välkomna!

Transportsossen Måndagen den 28 september kl. 18.00 kallar Transports S-förening till möte, som är öppet för alla Transportmedlemmar. Mötet hålls i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Elin Gustafsson, från riksdagens trafikutskott, gästar mötet och svarar gärna på frågor.

Vi bjuder på något ätbart, så meddela gärna att du kommer till ordförande Mats Öhman på tel 0762-89 27 90 eller mejl ohmanlund@hotmail.com.

Sommarhälsning Avdelning 12:s styrelse och personal önskar alla medlemmar en riktigt skön sommar.



AVDELNING 12 MALMÖ

Söndagen den 13 september ...

... kl 11.00–16.00 bjuder Transports avdelning 12 till Motorträff vid Nostalgimuséet i Tryde (utanför Tomelilla). Har du något som har en motor? Kom gärna och visa upp den.

Vi bjuder på inträde till Nostalgimuséet, och grillar korv och poppar popcorn under dagen. Ta gärna med dig familj och vänner! Håll kolla på transport.se/avd12 eller facebook.com/transportavd12.

AVDELNING 16 GOTLAND

Almedalsveckan Årets Almedalsvecka är inställd, så alla aktiviteter som förbundet planerat är också inställda.

Sommarjobbare Nu är det ett antal nya anställda ute och jobbar på våra företag. Och tur är väl det, för det gör att vi andra kan få en välbehövlig semester.

Du vet väl att du som medlem får ett presentkort på 200 kronor om du rekryterar en ny medlem. Så hjälp nu till och se till att alla som jobbar på din arbetsplats blir medlemmar. Eller att de åtminstone får frågan, och berättat för sig varför de ska vara med i facket.

Semestertider Avdelningsexpeditionen kommer att ha begränsade öppettider under sommaren. Men det går alltid att nå *Transport på direkten*, 010-480 30 00, där du kan få hjälp och svar på frågor.

Sommarhälsning Vi vill även passa på att önska alla medlemmar en fortsatt trevlig sommar och välbehövlig semester. Och ta det lugnt både i trafiken och på stranden.

Kontaktuppgifter Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se. Någon av oss är uppkopplad mot avdelningens telefon eller mejl under hela sommaren, vardagar kl 8.30–15.30.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS



Ny resurs Vi på avdelning 17 hälsar vår nya resursperson Jarmo Nevala välkommen! Jarmo har tidigare varit verksam inom IF Metall i cirka tio år, som klubbordförande med mera. Han kommer bland annat att ta över arbetsuppgifter från Marco Corriere, som efter många år i avdelningen nu tar en välförtjänt pension! Vi tackar Marco för alla hans år i tjänst på avdelningen!

Sommarhälsning Vi passar även på att önska alla medlemmar i avdelning 17 en riktigt skön sommar och semester!

Ordförande Jerry Walthéreson

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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

Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret? Hör av dig innan, så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med ett besök.

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

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

➤ Facebook: https://www.facebook.com/transportavd18/

Semestertider Under veckorna 28–32 infaller semesterperioden, och då kan avdelningskontoret ibland vara obemannad.

Sommarhälsning Vi på avdelningen passar på att önska våra medlemmar en trevlig sommar!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater! Då var första halvan av 2020 förbi. Och vilken halva det har varit! Men nu väntar semester och välförtjänta, lediga dagar för många av oss.

Avdelningen är bemannad under hela sommaren. Men vid behov av besök, ring innan och boka tid.

Så ta det lugnt i sommar. Och som jag brukar säga: En kan bara göra ett stopp i taget.

Kamratliga hälsningar, Andreas

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Sommartider Under sommaren kan det vara svårt att få tag på oss, då det inte är full bemanning hela tiden. Det kommer dock att finnas någon i tjänst på avdelningen hela sommaren.

Bästa sättet att nå oss är på vårt avdelningsnummer 010-480 30 20.

Försäkringsinfo Är du intresserad av att få veta mer om det försäkringsskydd som finns i ditt medlemskap? Just nu finns det möjlighet att få en försäkrings- och pensionsrådgivning digitalt med Folksam. På vår hemsida finns mer information om detta.

Årsmötet På grund av covid-19-pandemin blev vi nödgade att flytta fram vårt årsmöte. Nytt datum för det är söndagen den 20 september. Kallelse till berörda ledamöter skickas ut längre fram.

Fiskedag Under hösten kommer vi att anordna en fiskedag för alla våra medlemmar. Datum och mer information kommer i nästa nummer av tidningen. Information kommer även att läggas ut på hemsidan och Facebook.

Sommarhälsning Till sist vill vi önska alla våra medlemmar en underbar sommar.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Sommarhälsning Vi önskar alla medlemmar en riktigt god sommar, och hoppas att era semestrar blir vilsamma och sköna. Avdelningen är bemannad under hela sommaren, så du kan alltid nå oss om du har problem eller frågor.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN



Sommarhälsning Nu är det den tid på året då vi ska få möjlighet att för några veckor glömma alla arbetsuppgifter och måsten, och helhjärtat kunna ägna oss åt att samla kraft inför en ny arbetsperiod.

Vi önskar dig härliga sommarveckor, där du får ta om dig själv och dina nära och kära!

Tänk på den sociala distanseringen, och var rädda om varandra, så syns vi ute på vägarna då pandemin är över.

Alla ni som ska arbeta under semestertider: Ta det lugnt där ute.

AVDELNING 28 I NORR

Sommaren är äntligen här och vi vill passa på att önska er alla en riktigt varm och skön sommar.

För information om planerade aktiviteter, besök avdelningens hemsida.

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 010-480 30 28.

ADELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Fråga oss!
Har du problem på jobbet? Kontakta våra ombudsmän och prata med dem.

➤ Åke Wijkmark: 010-480 346 0 eller ake.wijkmark@transport.se.

➤ Per Anders Ångström: 010-480 347 0 eller peranders.angstrom@transport.se.

➤ Johanna Bergsten: 010-480 34 28 eller johanna.bergsten@transport.se.

Eller har du frågor om arbetsmiljö? Kontakta våra regionala skyddsombud:

➤ Charina Nordwall: 010-480 346 1 eller charina.norwall@transport.se

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

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

Har du pengar att hämta från kollektiva försäkringar? Kontakta våra försäkringsinformatörer och få en försäkringsinformation:

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

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

Youtube Från och med den 29 maj 2020 så finns vi på Youtube. Gå gärna in och titta på vad vi lägger upp. Och prenumerera på vår kanal så du inte missar några klipp. Sök på Transportarbetareförbundet avdelning 32.

Sommarhälsning Vi önskar alla medlemmar en trevlig sommar.

AVDELNING 41 UPPLAND

Sommarhälsning Avdelningen vill önska alla medlemmar en glad sommar!

Den här våren blev inte som det var tänkt. I stället för avtalsrörelse har vi tampats med en pandemi, och konsekvenserna har drabbat vissa av våra medlemsgrupper hårt. Vi vill tacka alla förtroendevalda och medlemmar som under våren har stöttat sina kamrater, och vi hoppas alla får en skön sommar!

Vi har reducerad bemanning på avdelningen under sommaren, och är tillbaka tidigt i höst med massor av medlemsmöten och utbildningar – fysiska eller digitala.

Till dess, trevlig sommar!

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Vår bransch befinner sig fortfarande i ett mycket utsatt läge. Efterfrågan på flygningar är fortfarande oerhört låg och olika typer av restriktioner gör utlandsresor mer eller mindre omöjliga. En liten ljusglimt är att regeringen nu lättat på restriktionerna för inrikesresande. Vi hoppas att det innebär en liten ökning för inrikesflyget. Det förs även diskussioner bland flygbolagen om hur flygresan kan göras säker ur smittspridningssynpunkt, vilket också är en positiv signal. Förhoppningsvis har vi nått botten och vänt. Det kommer att gå långsamt, men saker och ting rör sig i alla fall i rätt riktning.

Permittering och uppsägning
För oss innebär det här fortsatt permittering, men även varsel och uppsägningar. Antalet uppsagda har ökat snabbt den senaste tiden. Vilket så klart är väldigt tråkigt.

För er som har blivit uppsagda rekommenderar vi att ni kontaktar a-kassan. Och ser till att ni kan börja stämpla från och med första dagen som arbetslös. Vi har även försäkringar gällande omställningsstöd i våra kollektivavtal, som ni kan utnyttja. Om ni har några frågor eller funderingar finns vi alltid bara ett telefonsamtal bort.

Informationsträffar
Eftersom det är mycket som händer inom flyget, och det är svårt för oss att komma och hälsa på er på era arbetsplatser, har vi börjat med digitala informationsträffar. Det är ett sätt för oss på avdelningen att både komma ut med viktig information och hålla kontakten med er medlemmar. Träffarna är arbetsplatsspecifika och cirka en halvtimme långa. Vill du och dina arbetskamrater att vi håller en infoträff med er är det bara att ni hör av er.

Fackliga studier Vårens kurser har helt uteblivit på grund av pandemin. Förhoppningen är att höstens kurser går av stapeln som planerat. Det börjar därför bli dags att anmäla intresse.

Det finns möjlighet att gå Vi i Transport vid tre tillfällen i höst:

➤ Vecka 37 på Runö, internat.

➤ Vecka 41 i Uppsala, externat.

➤ Vecka 45 i Bollnäs, internat.

Vill ni gå någon av kurserna? Mejla viktor.andersson@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Sektionerna i avdelning 51 håller medlemsmöten i augusti. Mer information kommer på avdelningens hemsida.

Sommarhälsning Vi önskar alla våra medlemmar en riktigt skön sommar!

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningskontoret är stängt för besök tills vidare, på grund av corona. Ring 010-480 30 55 eller mejla transport.55@transport.se om ni vill ha kontakt.

Sektionsmöten
➤ Åkeri, miljö, bensin, gummi, taxi och buss har möte lördagen den 29 augusti kl 10.00–13.00.

➤ Tidningsbudssektionen har möte tisdagen den 1 september kl 17.00–19.00. På dagordningen: nominering till ordförande och ledamöter.

➤ Bevakningssektion har möte onsdagen den 2 september kl 18.00–20.00. På dagordningen nominering till ordförande och ledamöter.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpedition på Kurödsvägen 9 Uddevalla. Vi bjuder på förtäring under mötet. Välkomna!

Studier Studieorganisatör Alexander Hutter svarar på frågor, och tar emot anmälningar till 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. Vi kan även komma till arbetsplatsen och hålla utbildningen. Hör av dig om du är intresserad.

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.

Sommarhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en skön sommar.



AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Elin och Charles Lindleys stiftelse

Så här i kristider vill vi på avdelning 7 påminna om att det finns möjlighet att söka bidrag från stiftelsen som skapades av förbundets grundare Charles Lindley och hans hustru Elin. Den vänder sig till personer:

➤ med helt eller delvis nedsatt arbetsförmåga genom sjukdom eller dylikt. Bidrag kan sökas för ändamål som underlättar den sjukes vardag, främjar läkningsprocessen och/eller kan leda till att personen får möjlighet att återgå till arbetslivet.

➤ som förlorat sin egendom på grund av brand eller olyckshändelse.

➤ som bedriver forskning inom transportväsendet, arbetarskyddsfrågor och därmed jämförliga ämnen.

Vem som helst kan söka pengar ur stiftelsen. Det finns inget krav på fackligt medlemskap. Kontakta förbundet eller din lokalavdelning för ansökningsblankett. Blanketten ska skickas in till lokalavdelningen. Alla sökande får skriftligt svar om ansökan beviljats eller inte.

AVDELNING 88 DALARNA

Sommarhälsning Vi på avdelning 88 vill önska alla våra medlemmar en härlig sommar!

HYR VÅR LÄGENHET I LINDVALLEN!

Kom ihåg att ni kan hyra vår lägenhet i Lindvallen även sommartid. För mer information, se hemsidan.



”Det var lite nervöst först när kameran slogs på … men sedan har vi haft väldigt roligt under inspelningarna”, säger Johan Molin, avdelningsordförande och huvudrollsinnehavare.

Månadens avdelning

32:an ger facklig info på Youtube

När medlemmarna inte kan komma till facket får facket komma till medlemmarna. Åtminstone till medlemmarnas telefonskärmar. Transports avdelning i mellersta Norrland jobbar med film när den yttre verksamheten har bromsats.

Text **Lena Blomquist**

– Vi måste ha ett annat tankesätt nu i coronatider. Alla företagsbesök och kampdagar har fått ställas in, säger Johan Molin, avdelningsordförande.

Det betyder begränsade möjligheter att träffa och prata med medlemmar och de nya medlemmar som kommit till under våren. Mot den bakgrunden började det spånas på avdelningen. Ett resultat blev några raka, enkla filmer om facket och försäkringar.

– DEN FÖRSTA, som vi gjorde i slutet av maj, är tänkt för dem som är på väg in i facket, berättar Johan Molin.

Nästa rulle ger lite djupare information om de försäkringar som följer med kollektivavtalet. Det betyder att Folksams lokala informatör också står på rollistan. Filmerna skickas, via sms, direkt till medlemmarnas telefoner. Och de läggs upp på Youtube.

Avdelningen har, som alla andra under våren 2020, ställt om på många sätt. Inga oanmälda besök på expeditionerna. Digitala möten. Telefon i stället för företagsbesök.

DET SENARE GÄLLER inte minst för Jan Stålemar, en av två projektanställda försäkringsinformatörer.

– Jag har suttit och ringt, först till sjukskrivna och arbetslösa. Sen började jag med alla nya medlemmar, sen de som är permitterade och nu är jag tillbaka på nya medlemmar igen. Jag går igenom försäkringarna från Afa och Folksam.

Han berättar att ett samtal kan ta tio minuter, och nästa närmare en timme.

– Jag kan få lite panik, och skulle hellre haft 15 personer framför mig än en i telefonen. Samtidigt som det kan bli mer personligt.



Jan Stålemar är en av 32:ans försäkringsinformatörer.

CORONAPANDEMIN kan också betyda mer att göra.

– Det var väldigt många som ringde i början, berättar Charina Nordwall, regionalt skyddsombud stationerad i Östersund.



Medlemmar ville veta mer om riskerna i jobbet, vad som gäller vid sjukdom och hur de skulle få sin ersättning.

– Annars känner jag mig väldigt lyckligt lottad här uppe. Företag i olika branscher hör av sig och frågar vad de kan göra.

– Våra tre taxibolag vill samarbeta, så vi har gjort riskbedömningar per mejl och telefon. Var fjortonde dag har vi avstämning med bolagen över video.

ORDFÖRANDE Johan Molin räknar med att en del av det nya tankesättet ska hålla i längden. Att det ska finnas flera olika kontaktvägar till medlemmarna i avdelningen, när coronapandemin har klingat av och social distansering glömts bort.

– Men då vill jag gärna sitta runt ett bord och se ansiktsuttrycket på dem som är med. Även om digitala möten kan vara väldigt effektiva … så är det svårt när kallrackandet försvinner.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Område: Västernorrland, Jämtland, Härjedalen, sammanlagt 72 000 kvadratkilometer.

Avdelningsexpeditioner: Sundsvall, Härnösand, Östersund.

Antal medlemmar: Cirka 2 800.

Youtube: För att hitta filmerna sök upp kanalen: Transportarbetareförbundet Avdelning 32.



Bästa båtresan? För Mikael Arnewing är det varje dag han tillbringar i *Diana*, även om den ligger vid bryggan. ”Det är underbart när barnbarnen följer med”, kontrar frun, Nina Arnewing.

Drömmen om båtlivet

Han gick till sjöss som 16-åring. Hon kallar sig landkrabba. Och, ärligt talat: Mikael och Nina Arnewing är än så länge mest bryggseglare i sin 34 fot långa motorbåt.

Text och foto **LENA BLOMQUST**

– VI ÄR INNE PÅ femte dygnet ombord nu, men i dag ska vi åka hem och tvätta lite.

Båten har dock legat kvar vid bryggan, nästan i skuggan av Tranebergsbron i Stockholm, både dag och natt. I sittbrunnen blir det en kopp kaffe och prat om båtplaner – eller båtdrömmar.

Hamnarbetarna Mikael och Nina Arnewing ramlade över en båt för åtta år sedan. Men den var för liten för att övernatta hyggligt bekvämt i. Förrförra året, sent på säsongen, köpte de *Diana*, byggd 1989 i England. Priset var bra, hon betraktades mest som skrot. Men de stora bristerna var lättare och billigare att fixa än vad både säljare och köpare hade trott.

– I sommar ska vi åka på lite längre utflykter. Till Birka med barnbarnen, kanske en vecka i skärgården? Och bara köra in i stan med båten … vinklar och hus ser annorlunda ut från sjön, säger Nina.

– Jag vill åka till Åland, Öland, Gotland. Och det kommer bli så, säger Mikael.

Båda konstaterar att sommarens planerade långresa ska gå till släkten i Småland. Eller skulle ha gått, om den blir av beror på coronaläget och rekommendationerna.

– Båten betyder förstås extremt mycket i år. Det är en vardagslyx att åka i väg över dagen, ankra, sola, kanske gå i land och grilla något. Och det är naturligt att hålla avstånd både på sjön och här vid bryggan, säger Nina.

DETTA ÄR EN anledning till att många andra, både före detta sjöfarare och landkrabbor, lockas av båtliv inför coronasommaren 2020. Det märks inte minst på efterfrågan och pris på begagnade båtar av olika storlekar.

Vad har ni för tips till nybörjaren som vill ut på sjön i sommar?

– Du måste skaffa dig grundläggande kunskap om styrbord, babord, sjömärken, väjningsregler och sånt. Tänk efter vad du vill använda båten till innan du köper en. Åk med på en båtutflykt först, för tänk om du blir sjösjuk, säger Nina Arnewing.

– Köp inte för liten båt, då kan du ångra dig, säger Mikael Arnewing.

Själv drömmer han om en större, 48 fot. Som de kan bo bekvämt på i Portugal efter pensionen. Bara ta kanalerna ner genom Europa.

– Jag tycker att den här är jättebra, säger Nina.

HON SER SIG som en landkrabba. Även om hon övar båtliv och lär sig mer och mer kommer stressen ibland. Styrning och navigering tar hon inte hand om än. Kanske inte så konstigt att matrosen, som har rattat 250 meter långa fartyg på jordens alla hav, även tar huvudansvaret ombord på Diana.

Men på frågan om det värsta som hänt under parets gemensamma båtliv behöver båda tänka efter. Sedan blir det när styrningen gick sönder mitt i farleden, det var med den gamla mindre båten.

Vad som hände sen? Kaptenen slog av farten, ringde brorsan som kom och hämtade – och sedan bytte de en trasig slang.



I år ska Diana rattas långt från bryggan i Traneberg.

MIKAEL OCH NINA ARNEWING

Ålder: 57/56.

Relation: Gifta sedan 1984, hållit ihop i 39 år, fyra vuxna barn och fyra barnbarn.

Båt: Diana, motorbåt av märket Cleopatra, 34 fot, Pelle Petterssonbyggd.

Hemmahamn: Stockholms segelsällskap, Tranebergshamnen.

Jobb:
M: Hamnarbetare i beredskapsgruppen Stockholms hamn.
N: Administratör på Logent, som bemannar hamnen.

Fackliga:
M: Klubbordförande, huvudskyddsombud, förhandlingsombud, sitter i avdelningsstyrelsen.
N: Dubbelanslu-ten, lojal medlem i Transport efter åtta år som slussvakt.

Bor: Radhus i Stockholmsförorten Hässelby.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56360 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–18.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuveriavdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Modernare arbetsrätt – fråga Bengt Erik

För 18 år sedan skrev vi om Bengt Erik. Han hade fått sparken från Statoilmacken i Lycksele. Motiveringen var arbetsbrist.

Bengt Erik hade visserligen jobbat längst av de tre anställda på stationen, men det hjälpte inte. Inte när de fyra borgerliga partierna, med stöd av Miljöpartiet, precis drivit igenom undantaget i lagen om anställningsskydd (las).

I företag med upp till tio anställda kunde arbetsgivare vid neddragningar fritt välja ut två personer som undantas från den grundläggande principen ”sist-in-först-ut”.

Bengt Erik var fackligt aktiv sedan många år. Mackägaren fick en gratischans att bli av med en obekväm anställd. Om Bengt Erik verkligen var obekväm visste knappast ägaren, han hade nyligen tagit över stationen. Men varför chansa?

Någon kanske tänker att Bengt Erik i alla fall hade förtur till återanställning, om macken behövde mer personal igen. Sant. Enligt las har personer som sägs upp på grund av arbetsbrist förtur till jobb i nio månader.

I LYCKSELE BIDADE mackägaren tiden. Dagen efter att Bengt Eriks nio månader tickat ut anställde stationen två andra biträden.

Nu ska arbetsrätten ”moderniseras”. Utredaren föreslår att undantaget för två personer ska utvidgas till fem. På alla företag – oavsett storlek.

Du kan nog själv räkna ut vad det kan innebära på mackar, åkerier och andra företag med låt säga 6–7 anställda. Blir det skyddsombudet och de äldre slitna chaufförerna som blir kvar när en ekonomiskt pressad arbetsgivare drar ner?

I decennier har drevet gått mot las, och särskilt turordningsreglerna. Ledande arbetsgivarföreträdare inom transportsektorn har uttalat att just turordningsreglerna egentligen inte är något stort problem, men det har Centern och Liberalerna missat.

De har också missat den enorma maktförskjutning som skett de senaste 25 åren på svensk arbetsmarknad. Och den har inte varit till fackets fördel.

Centerns vikarierande partiledare, Anders W Jonsson, upprepar som en papegoja att dagens anställningsskydd gör att företagen drar sig för att anställa.

VAR FINNS BEVISEN för det?

I dag kan arbetsgivare provanställda, om det finns minsta tveksamhet. Eller ta in folk på ”allmän visstid” och sedan stapla påhugg på varandra. Personal kan hyras in. Det går dessutom utmärkt att sparka redan fast anställd personal och ersätta dem med inhyrda, efter ett utslag i Arbetsdomstolen.

I JANUARIÖVERENSKOMMELSEN klafsade Socialdemokraterna, med stöd av den S-märkta LO-ledningen, ut i ett minfält.

Vägen tillbaka är inte lätt.

”I decennier har drevet gått mot las, och särskilt turordningsreglerna.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Toppen & botten

↑ De ljusa kvällarna. Det borde vara försommar året runt.

↓ Utspelet om Palmemordet. Årets antiklimax! Åklagare Petersson missade det viktigaste på dramaturgikursen. Det måste finnas ett hållbart slut.



Hallå där!

LENA OCH JAN-OVE WIKSTRÖM

... som har kört sina sista rundor – efter sammanlagt 35 år som tidningsbud i Blekinge.

Hur känns det att dela ut sin sista tidning?

Lena: – Både skönt och vemodigt. Jag har trivts jättebra i 23 år.

J-O: – Tja, hälsan börjar sätta lite stopp och jag har haft svårt att sova. Så det blir bra med pension.

Varför blev tidningsdistribution ert gemensamma jobb?

Lena: – För mig var det en slump. Jag ringde för att höra om vår äldste son kunde få sommarjobb ... och det slutade med att jag själv provade på. Och det var min grej! Efter ett år fick jag eget distrikt och 2006 blev det ett bildistrikt. Rena semestern efter att ha trampat cykeln och sprungit i trappor.

J-O: – Tidningsutdelning kändes som ett bra sätt att avsluta yrkeslivet.

Det starkaste minnet från jobbnätterna?

Lena: – Det var verkligen otäckt när jag en morgon i maj såg en människohand sticka upp ur diket. Jag blev rädd förstås men backade ändå tillbaka och såg ett jätteblodigt ansikte ... Det var en gammal man som hade ramlat och slagit i pannan. Jag ringde ambulans och satt kvar hos honom. Sedan har jag tyvärr kört ihjäl flera rådjur. Och en gång fastnade jag med min bil mellan två träd som föll i stormen.

J-O: – Jag minns stormnätter och snö. En vinterdag 2010 började jag klockan tre på natten och fortsatte att dela ut tidningarna till fem på eftermiddagen.

LENA BLOMQUIST