

Sofia Lundgren, JMMH03
Södertörns högskola
Journalistik och multimedia

Livsfarlig ledning?

C-uppsats i journalistik, höstterminen 2005

Handledare: Mats Deurell

Examinator: Inger Orre

Slutseminarium: 19 januari 2005

Antal tecken: 28 197

Innehåll

415 tecken

Överrubrik och överingress **3**

Reportage 9 825 tecken

Connex kör över facket **4**

Faktaartikel/nyhet 2 360 tecken

Starkt stöd för sparkad **9**

Faktaartikel/nyhet 1 798 tecken

Connex agerande i andra länder **11**

Personporträtt 9 112 tecken

”Jag är stolt över mitt jobb, men trött på soppan vi jobbar i” **12**

Faktaartikel 4 687 tecken

Skräckexemplet Connex tar över tunnelbanan **17**

Arbetsrapport och källförteckning **20**

Livsfarlig ledning?

SL ville spara pengar och lät det privata företaget Connex ta över tunnelbanan. Connex vill också tjäna pengar. Enligt fackordförande Per Johansson gör de det genom att dra ned på kostnaderna för arbetsmiljö och säkerhet. Efter att en vagn börjat brinna i Rinkeby gick Per Johansson ut i medierna med sin kritik. Det skulle han inte ha gjort. Det var illojalt, ansåg Connex och gav honom sparken.

Connex kör över facket

Brister i säkerheten har lett till tre skyddsstopp det senaste året. I maj började en tunnelbanevagn brinna i Rinkeby. Facket tände till och polisanmälde SL, Connex och Tågia som sköter underhållet av vagnarna. Connex ansåg att Per Johansson betett sig illojalt och gav honom sparken.

År 1999 tog Connex över en stor del av kollektivtrafiken i Stockholm. Tre år senare valdes Per ”Pelle” Johansson till ordförande för tunnelbaneförarnas fack, klubb 119.

– I princip hela styrelsen byttes ut det året. Vi ville ha in nya kvastar som skulle sopa rent, säger han.

Tre år senare, i oktober 2005, varslades Per Johansson om avsked. Kanske för att han sopat för bra och för högljutt, kanske för att han sopat för aggressivt och slarvigt.

Tandlösa fack i Sverige

Per Johansson sitter på ett café i närheten av facklokalen. Avskedandet hindrar honom inte från att spendera den mesta av sin tid i Liljeholmen där klubb 119 har sitt högkvarter. Han är en van talare. Jag behöver knappt ställa några frågor. Han pratar på. Kaffet hinner bli kallt. Per Johansson säger att fackföreningsrörelsen i Sverige generellt är för mesig.

– Vi i klubb 119 tar strid. Det är ovanligt i Sverige. Det är ovanligt med vilda strejker. Ovanligt med kamp överhuvudtaget. Vi är en kontroversiell klubb, säger han. Lyssnar de inte på oss så konfronterar vi dem. Vi pressar dem med arbetsmiljölagen. Vi stämmer arbetsgivaren. Vi kompromissar inte. Vi har nästan finansierat vår verksamhet med skadestånd från Connex.

Klubb 119 begär lokala tvisteförhandlingar med Connex. Om deras krav inte går igenom stämmer de Connex i Arbetsdomstolen. Enligt klubb 119 har inget företag förlorat så ofta i Arbetsdomstolen som Connex. År 2004 fick klubben in 105 000 kronor i skadestånd.

Brott mot svenska avtal i Dublin

Jag ber om något exempel på när klubb 119 fått skadestånd av Connex. Per Johanssons före detta kollega Pierre Sandberg som också passat på att ta fikapauser stort och säger att ”det finns många”.

– I Dublin fattades spårvagnsförare och Connex ville hyra sex stycken från Stockholm som kunde hjälpa irländarna att starta linjen. Väl där fick de arbeta övertid utan betalning och de fick ingen betald restid.

De arbetade helt enkelt inte alls enligt villkoren i kollektivavtalet. Mannen som ansvarade för den irländska spårtrafiken förstod att det svenska kollektivavtalet skulle bli dyrt för honom så han skrev ett eget avtal som han ville att de inhyrda svenskarna skulle skriva på.

– Enligt svenska medbestämmandelagen går det inte att inleda egna avtal, i så fall skulle ju kollektivavtalet vara meningslöst, påpekar Pierre Sandberg.

Facket uppmärksammade Connex på fallet och fick till slut 76 000 kr i skadestånd.

Svart arbetskraft

År 2003 fick facket 200 000 kronor i skadestånd av Connex. Det upptäcktes att latinamerikanska arbetare jobbade svart som städare i tunnelbanan. De uppehöll sig i Sverige utan arbetstillstånd och betalade ingen skatt. De fick runt 40 kronor i timmen svart.

– När affären med svart arbetskraft i tunnelbanan uppdagades, blev personen som avslöjat härvan inkallad och fick en muntlig varning med motiveringen att hon försökte skada företaget, säger Pierre Sandberg.

Han är nyrakad och klädd i välstruken skjorta. Per Johansson är orakad och klädd i mjukiskläder.

– Jag kunde lika gärna bli sparkad, säger Pierre Sandberg. Vi säger samma saker jag och Pelle, men på olika sätt.

Klubb 119 är inte tysta. De gapar och skriker. Connex anser att Per Johansson varit illojal mot företaget när han gått ut i medierna med uppgifter om bristande säkerhet. Själv anser han att lojalitetsparagrafen ska bort.

– Det är ju fackets uppgift att upptäcka brister i arbetsmiljö och säkerhet. Då kan vi ju inte vara lojala mot företaget. Vi är lojala mot våra arbetare.

Olyckor i arbetet

Branden i Rinkeby fick stor medial uppmärksamhet. Det var en vagn av äldre modell som brann på Rinkeby tunnelbanestation. Trafikanterna kunde på egen hand ta sig ut i säkerhet genom den vanliga utgången. Om tåget hade blivit stående i tunneln hade utrymningen av flera hundra passagerare varit mycket besvärlig och risken för personskador stora.

Senare var en vagn av samma modell ytterst nära att börja brinna i vagnhallarna efter ett elfel. Haverikommissionen håller på och utreder fallet och räknar med att vara klara om ett halvår.

Några månader efter branden skadades en tunnelbaneförare efter att en pojke hoppat framför tåget. Jag ringer upp Leif Lanninge, handläggare på Arbetsmiljöinspektionen. Han berättar att en ung pojke hoppade framför tåget när det rullade in på stationen. Rutan åkte in i förarhytten och föll ner över föraren. Föraren skadades inte allvarligt, men fick en rejäl smäll över benen och blev chockad. Skyddsombudet stoppade all trafik med den nyaste vagntypen, C20. När ett skyddsombudstopp läggs måste arbetsgivaren avbryta trafiken.

– Tycker arbetsgivaren, i det här fallet Connex, inte att det finns skäl nog för ett stopp kontaktar de oss på Arbetsmiljöinspektionen, säger handläggaren.

Arbetsmiljöinspektörerna åkte ut och tittade, fick information på plats och beslutade att det inte var nödvändigt att stoppa all trafik. Tågen har gått i sex, sju år och under den tiden har det visserligen skett några incidenter, men inget som lett till skador.

När inspektörerna tittade på en annan C20vagn märkte de att nödutgångarna inte fungerade. Enligt utrymningsrutinerna ska man kunna använda frontfönstret som en nödutgång, men det var trögt. Väldigt trögt.

– Vi fick faktiskt inte upp det, påpekar handläggaren.

Connex utreder frontrutorna och ska redovisas vad de kommit fram till för Arbetsmiljöinspektionen i mitten av februari.

Offentligt avsked

Enligt fackförbundet SEKO handlar avskedandet om att få tyst på facklig kritik av allvarliga arbetsmiljö- och säkerhetsrisker i Stockholms tunnelbana. Connex säger att avskedandet inte har något med Per Johanssons fackliga arbete att göra, utan om Per Johansson som person.

Connex har offentliggjort en lista med elva punkter som öppet redogör för företagets grunder till avskedandet av Per Johansson. Listan har satts upp på anslagstavlor och publicerats i en extrainsatt upplaga av personalbladet "Connexnytt" som går ut till alla Connexanställda.

Klubb 119 har satt en advokatfirma på att utreda om det är förtal
Per Johansson ser trött ut.

– De verkar desperata. De försöker skjuta sönder min karaktär. Det känns för jävligt. Nu är jag formellt arbetslös. Det är lite svårt att fungera som människa när sånt här händer. Jag jobbar med kampanjen femton, sexton timmar om dygnet och det är jag inte ensam om.

Gamla händelser

Två av händelserna på listan ägde rum redan år 2003. I december ska Per Johansson ha blivit arg på en personalman angående ett protokoll. I Connex skrivelse läser jag att Per Johansson rest sig upp, lutat sig över bordet mot personalmannen, slängt pappren mot henne och rutit med full kraft ”Jag ska lära dig att skriva protokoll!”

Den andra incidenten ägde rum på facklokalen. En platschef och två andra representanter från Connex bevittnade hur Per Johansson skällde ut en förare i pausrummet. Han var otrevlig och hotade föraren. Han sa att föraren inte var välkommen till facklokalen. Hans uppträdande upplevs som mycket obalanserat, står det i skrivelsen.

Tvåmånadersregel

Pierre Sandberg påpekar att vissa saker som ligger till grund för avskedandet är två-tre år gamla. Det gör det svårt att bygga upp en motbild.

Per Johansson får hela tiden bemöta Connex anklagelser.

– Jag tycker inte att jag har gjort något. Det är svårt att komma ihåg. Kommer du ihåg vad du sa till någon för två år sen? säger han.

Pierre Sandberg poängterar att det finns en tvåmånadersregel och att man inte får dra upp saker långt efter att de har ägt rum.

Enligt lagen om anställningsskydd får arbetsgivaren inte avskeda arbetstagaren på grund av omständigheter som denne känt till i mer än två månader innan arbetstagaren underrättades om uppsägningen.

Arbetsrättsexpert dömer ut Connex anklagelser

Kurt Junesjö, arbetsrättsexpert, har gått igenom de elva punkterna på Connex lista och gjort rättsliga kommentarer. Han kommer fram till att anklagelsepunkterna anknyter till Johanssons fackliga verksamhet och anser att det vore egendomligt om Arbetsdomstolen (AD) kom fram till att avskedandet inte har ett föreningsrättskränkande syfte. Saklig grund för ett avsked är det inte.

Incidenten som ägde rum på facklokalen där Per Johansson skällt ut en förare kommenterar Kurt Junesjö så här:

Enligt förtroendemannalagen är Connex skyldig att erbjuda en lokal till den lokala fackliga arbetstagarorganisationen, klubb 119. Denna lokal har klubben besittningsrätt till. Fackklubben har alltså rätt att utestänga en person som inte är med i facket. Per Johansson har i detta fall agerat som facklig företrädare. Arbetsgivaren, Connex, åberopar som skäl för avskedandet Per Johanssons fackliga verksamhet. Kurt Junesjö anser att det är en föreningsrättskränkning enligt medbestämmandelagen och inte saklig grund för avskedande.

Arbetsdomstolen (AD) är en specialdomstol med uppgift att pröva arbetsrättsliga tvister. Som arbetstvist räknas varje tvist som rör förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagarare.

Kryphål i lagen

Nu är det Connex som står på de åtalades bänk inför AD och klubb 119 känner sig segervissa. Connex måste bevisa att avskedandet av Per Johansson inte har någonting med hans fackliga arbete att göra.

Det finns dock ett kryphål i lagen om anställningsskydd som ger Connex rätt att köpa sig fri från en eventuell fällande dom i AD. Istället för att tvingas återanställa en felaktigt avskedad, kan de med en summa pengar motsvarande högst ett par årslöner, "köpa ut" Per Johansson. Att avskeda en fackligt anställd är därför i praktiken endast en kostnadsfråga.

Jag har försökt nå någon på Connex för kommentarer men inte kommit förbi deras presstjänst.

Starkt stöd för sparkad

Transportarbetare runt om i världen kräver att Per Johansson ska få sitt arbete tillbaks. I Finland har en strejk genomförts och statsminister Göran Persson vill utvidga meddelarskyddet.

Fackklubbar runt om i världen stödjer klubb 119:s kamp.

Konflikten nådde snabbt internationell nivå. Sam Dawson på Internationella transportarbetarfederationen (ITF) protesterade redan den 5 oktober 2005.

”Anledningen till avskedandet är inte baserat på någon saklig grund /.../ ITF är gravt oroade över ett världsomfattande företag såsom Connex beteende, särskilt i Sverige, ett land med en väl utvecklad fackrörelse och en lång tradition med fackliga rättigheter.”

I Finland genomfördes en tvåminutersstrejk för att visa stöd för Per Johansson. Klubb 119 har fått hälsningar från ASLEF som organiserar lokförare i Storbritannien, EPSU som organiserar åtta miljoner anställda i den offentliga sektorn i hela Europa, Järnvägsfacket i Nya Zeeland, Tunnelbanefacket i Rumänien, Järnvägsfederationen i Luxemburg, Järnvägsfacket i Filippinerna med flera.

Protester i Sverige

Vänsterpartiet anser att Connex avskedande av Per Johansson är ”en grov kränkning av den fria föreningsrätten för arbetstagarna”. Partistyrelsen kräver att Connex tar tillbaka avskedandet av den facklige klubbordföranden.

Den nuvarande SL-ordförande Anna Berger Kettner påpekar att avskedandet inte är förankrat i SL-styrelsen, men vill inte uttala sig vidare.

LO:s uppfattning är att en fackligt förtroendevald ska ha ett mycket starkt anställningsskydd.

”De starka protesterna mot Connex beslut att avskeda ordföranden för LO-förbundet SEKO:s klubb 119 i Stockholms tunnelbana visar att det finns ett starkt stöd för denna uppfattning” skriver Wanja Lundby-Wedin på LO:s hemsida.

Göran Persson pratar om att utvidga meddelarskyddet så det även omfattar privata företag som arbetar i offentlig sektor.

– Efter vad som har hänt den senaste tiden i samband med Connex, tycker jag att det nu är dags att se över hela lagstiftningen för att se om vi ska utvidga meddelarfriheten till att också omfatta sådant som bedrivs i entreprenadregi, uttalade sig Göran Persson under en frågestund i riksdagen.

Meddelarskydd innebär att man som anställd ska kunna lämna uppgifter om saker man sett, till exempel ett brott eller bristande arbetsmiljö, till en tidning, utan att man blir straffad för det.

Connex agerande i andra länder

I Sverige utmanar Connex fackrörelsen genom att sparka en besvärlig ordförande. I Australien hotades en arbetare med ”åtgärder” om han sökte sig till facket.

I vårt grannland Finland protesterades transportarbetare i november 2004. Detta efter att Connex satt i system att nyanställa folk på deltid och dessutom på korttidskontrakt. Bil- och transportbranschens fackförbund AKT gick ut i olaglig strejk. All busstrafik som drevs av de privata bolagen Connex och Concordia stoppades, först i Helsingfors och senare i hela landet.

Connex stämde transportfacket och Arbetsdomstolen förklarade strejken olaglig. Facket fick totalt böta 160 000 kronor men vann ändå en seger när Connex gick med på att inte nyanställa fler deltidare fram till januari 2006 då ett nytt avtal ska förhandlas fram. Vidare lovade Connex att erbjuda heltidsjobb till de deltidsarbetande.

I ett annat grannland, Norge, ville Connex att busspersonalen skulle jobba upp till 20 timmar i streck. År 2003 polisanmälde busschaufförernas fackförening Connex för brott mot arbetsmiljölagen. Det avslöjades att förare kört buss i 18 till 20 timmar om dagen flera dagar i rad.

Connex hamnade i storpolitiskt blåsväder när de fick kontrakt på ett spårvagnsnät i Palestina som ska förbinda de judiska bosättningarna i östra Jerusalem. Palestinierna kräver att Frankrike tar sina företag ur projektet eftersom de anser att det rör sig om ett brott mot folkrätten.

I England har Connex två gånger förlorat sina kontrakt. Första gången år 2000 då Connex misslyckats med att driva järnvägstrafiken i London. Tre år senare förlorade Connex återigen ett kontrakt på att driva järnvägstrafik.

Denna gång på grund av ständiga kompromisser med säkerheten, vilket ledde till ett flertal strejkaktioner från järnvägsfacken.

”Jag är stolt över mitt jobb, men trött på soppan vi jobbar i”

Jan Abrahamsson har jobbat som tunneltågförare sedan 1986. Han var 21 år när han började. Nu är han 40 och trött på kollektivkaoset.

På grund av säkerhetsföreskrifterna får jag inte åka med i förarhytten. Jag får heller inte lov att intervjua en Connexanställd om jag inte får mina frågor godkända i förväg av Connex. Till slut hittar jag en tunnelbaneförare som är villig att föra ett ocensurerat samtal. Jan Abrahamsson säger att jag inte behöver anonymisera honom. Han har tidigare figurerat i en del vänsterblaskor och är inte rädd. Sparken får man bara om man når ut i rikstäckande media. Och nitton år som tunnelbaneförare är nog. Skulle han få sparken är det inte hela världen.

Vi sitter på Gunnarssons konditori några dagar före jul. Jan säger sig vara en te-kille och fnyser åt det futtiga utbudet – varmt vatten i kanna och fem olika sorters påste.

Från SEKO till SAC

Jan tillhör inte klubb 119 utan är ansluten till syndikalisterna, SAC-DSTS. Han blev besviken när han insåg att arbetarrörelsen inte var som den han hade läst om i historieböckerna. Det var inte kamp och solidaritet som gällde utan snarare toppstyrda föreningar.

– Det fanns en ”jag-slipper-köra-tunnelbana”-mentalitet bland många av dem som jobbade fackligt. De var nöjda så länge de fick sitta på ett kontor och få betalt för att göra ingenting. Antingen kan man sitta och gnälla eller så försöker man göra det bättre, säger han och tar en tugga på sin ostmacka

År 2003 gick Jan över från SEKO till syndikalisterna, SAC-DSTS. SAC är, till skillnad från SEKO, en medlemsstyrd fackförening utan partipolitisk koppling.

– Facken har en historisk-politisk koppling till politiska partier. LO styrs av sossarna och backar för arbetsgivaren för att de inte vill ha konflikter. Särskilt när det är valår. Sossarna vill inte ha några problem på arbetsmarknaden. Hade en av våra medlemmar blivit sparkad på samma grunder som Per Johansson hade trafiken stått stilla från dag ett, säger Jan engagerat.

Kollegorna speglar samhället

Jan är fyrtio. Han är ständigt svartklädd, har brunt stubbat hår och stålbågade glasögon. Han pratar högt och människorna på caféet tittar nyfiket på honom. Det märks att han tidigare sysslats med teater. Han gestikulerar mycket och pratar välartikulerat.

Jan berättar att hans jobbkompisar speglar vad som händer i samhället. Efter att IT-bubblan sprack började en mängd datatekniker, programmerare och programutvecklare köra tåg. Jans bästa vän blev klar med sin förstaklassiga IT-utbildning precis när bubblan sprack. Nu kör han tåg och är butter.

I spärrarna sitter många som har två jobb samtidigt.

– Det finns en kille som alltid släpar med sig sin bärbara dator. Han sitter i kuren och komponerar musik till dataspel! Sen finns det kollegor med författardrömmar som sitter och skriver och medarbetare som alltid har en kamera med sig ifall det skulle dyka upp ett fototillfälle.

Besvärlig Per Johansson

När jag frågar Jan om Per Johansson är han tyst en liten stund.

– Det är ett lite känsligt ämne faktiskt, men det skiter jag i, säger han glatt.

Faktum är att han är precis som arbetsgivaren beskriver. Han är aggressiv, han hoppar på folk, han hotar...

När driftsektionen, syndikalisternas motsvarighet till klubb 119, drog igång år 2003 gav Per Johansson sig på flera av dem som lämnade SEKO för SAC. Han kallade dem för förrädare och uppträdde hotfullt.

Jan påpekar att det finns många aggressiva människor i organisationen.

– Pelle är inte ensam om att vara jobbig. Vi har till exempel en spärrvakt som är uttalad nazist. Han är med i Nationaldemokraterna och har hotat mörkhyade medarbetare. Han får vara kvar. Frågan är hur det kommer sig att just Pelle blir avskedad?

Skillnaden, tror Jan Abrahamsson, är att Per Johansson är besvärlig **och** fackligt aktiv. När ett tåg började brinna vid stationen i Rinkeby fick Per Johansson gehör för sin kritik. Alla stora medier publicerade artiklar med hans uttalanden.

– Hade Pelle inte fått ut budskapet hade han fortfarande suttit kvar, säger Jan Abrahamsson. Budskapet var visserligen onyanserat och slarvigt. Pelle blandar ihop organisationerna och skyller allt på Connex. Men han sa viktiga saker.

”Vi gillar honom inte, men vi strejkade ändå”

En tredjedel av dem som deltog i den vilda strejken 6 oktober kom från syndikalisterna. Själv var Jan Abrahamsson strejkledare, trots att han inte hyser några varma känslor för Per Johansson.

– Per Johansson är inte populär bland sina arbetskollegor. Men, betonar han, de strejkade ändå. Till och med folk som hatar honom strejkade. Det handlar inte om Per Johansson. Det handlar om att Connex försöker kväsa facket. Budskapet från Connex är glasklart. Går du ut med information till medierna får du sparken.

De som deltog i SAC-DSTS politiska strejk den 18 november 2005 har alla fått skriftliga varningar. De som hade ansvarsområden utöver sina huvudsakliga arbetsuppgifter har blivit av med dem.

– De har straffats! Rädslan ökar på jobbet. Folk vågar inte prata. Nu kommer det inte att hända något mer, säger tunnelbaneföraren.

Jan är övertygad om att Connex kommer att förlora i Arbetsdomstolen men att de ändå inte kommer att ta tillbaka avskedet av Per Johansson.

– Han kommer att bli utköpt och sen kommer allting att återgå till hur det var för några år sen.

Inga olyckor, men många incidenter

Jan har arbetat som tunneltågförare på gröna linjen i halva sitt liv. Han har mestadels jobbat deltid och pluggat samtidigt, men för tillfället jobbar han heltid. Hittills har han haft tur och inte varit med om någon olycka. Person under tåg, eller PUT som tunnelbaneförarna säger, sker statistiskt sett en gång i veckan. Vid nyår, jul, midsommar och precis när hösten och våren börjar så inträffar fler olyckor. Varje dag inträffar runt tio incidenter där tunnelbaneföraren nästan kör över en människa. Det kan vara folk som hoppar ner på spåret, folk som lutar sig över perrongen för att se om ett tåg kommer och så vidare.

– Tänk dig att du kör bil och att någon går rakt ut i gatan, ungefär så känns det. Man får en chock. Många tunnelbaneförare har svårt att hantera dessa nästan-händelser. De får sluta eller byta jobb.

Jan är irriterad på stockholmarna. Han anser att de är bortskämda.

– De ser kollektivtrafiken som sin egen taxi. De håller upp dörrarna åt vänner och orsakar förseningar. De totalskäller ut förarna på ett aggressivt sätt. Man kan bo i Stockholm och klara sig helt utan bil. Kollektivtrafiken kan ta dig vart du vill. Folk gnäller över att det är för dyrt, men jämför med resten av landet så förstår du hur bra och billigt det är.

Själv är Jan uppvuxen i Borisberg, mitt emellan Motala och Lidköping. Där går bussen två gånger i timmen – i högtrafik.

Nu och då

Jan var med både när SL Tunnelbana styrde i underjorden och när Connex tog över.

– Jag tänker inte sitta här och säga att SL var himmelriket, Eden och Halleluja, säger han och slår ut med armarna. Det var ett omfattande resursslöseri. Men det fanns en flexibilitet och en vilja som inte finns idag. Förr jobbade alla för SL. Det fanns en helhetskänsla inom kollektivtrafiken.

Idag är tunnelbanetrafiken uppdelad på en mängd olika entreprenörer.

– Idag bryr man sig bara om sitt eget bolag. Förr pratade man med sin chef och fick besked direkt. Idag pratas det om tvåårsregeln. Det tar två år att utreda och komma med svaret på en fråga. Byråkrati, säger Jan och suckar.

Över våra huvuden hänger stora pepparkaksgrisar med skär kristyr. Caféet är fullpackat med prat och saffransbullar.

Jan trivs med sitt arbete. Eller rättare sagt, han trivs med kollegorna och sin yrkesroll. Däremot trivs han inte med hur man har ”lyckats förstöra hela kollektivtrafiken”.

– Jag är stolt över mitt jobb, men trött på soppan vi jobbar i.

Att Connex är ett utländskt företag med andra traditioner, hörs ofta som svar på vad som gått snett. Men Jan håller inte med:

– Det som skapat situationen är att folk sätter sin egen karriär i centrum, att ingen tar ansvar eftersom organisationen är så uppdelad. Och att det inte finns någon långsiktig planering. Connex kontrakt löper ju ut, och andras med.

Anorektisk organisation

– För att hålla kostnaderna nere körs tunnelbanan med en anorektisk organisation. Underhållet minskas, vilket vi ser effekterna av idag.

Jan berättar att alla strömskenor är försedda med värmeslingor för att is inte ska bildas på rälsen. I åtta år stängdes värmen av för att spara pengar eftersom det ändå knappt föll någon snö i Stockholm. När snöovädret väl kom var många värmeslingor trasiga.

Att ha ett lager med reservdelar är dyrt. Därför finns det inget. Det går knappt att reparera tåg. Behöver man reservdelar får man ta det från andra tåg.

– I en anorektisk organisation finns det inga marginaler. Är en förare sjukskriven ställs tåg in.

SL sätter upp ramarna för kollektivtrafiken. I och med att trängselskatt ska införas i stockholmsområdet så har de begärt tätare trafik. Connex svarar att de varken har så många vagnar eller så mycket personal.

– Det är därför det står ”På grund av vagnbrist” så ofta nu. SL sätter spelreglerna men inte fan kommer de att ta ansvar. Ingen tar ansvar.

Skräckexemplet Connex tar över tunnelbanan

Den 5 maj 1999 beslöt politikerna i SL:s styrelse att sälja 60 procent av aktierna i dotterbolaget SL Tunnelbanan AB. Köparen var det franska multinationella företaget Connex Transport AB. Summan för köpet har aldrig offentliggjorts.

Upprepade klagomål över förseningar och smutsiga, överfulla tåg gjorde att Connex sparkades från en järnvägslinje i London. Det är första gången som ett bolag blivit av med en upphandlad järnvägssträcka i England. Connex hade tre år kvar på sitt sjuåriga kontrakt när de tvingades släppa ifrån sig trafiken. I svenska massmedier visades Connex upp som ett skräckexempel på dålig kollektivtrafik. Kort därefter får Connex ta över driften av tunnelbanan i Stockholm.

Ingen konkurrens

Jan Strömdahl (v) satt i Storstockholms Lokaltrafiks (SL) styrelse när det begav sig. Han är numera pensionär, men fortfarande ersättare i SL:s styrelse.

– Många tror att Connex vunnit tunnelbanetrafiken genom konkurrens, men så är det inte alls, säger han och tar fram en stor mapp med gulnande tidningsutklipp, dokument och skrivelser.

Under 90-talet genomfördes SL90 vilket gick ut på att utsätta SL:s verksamhet för konkurrens. Fram tills dess hade lokaltrafiken skötts i egen regi, med undantag från pendeltågen som SJ hade hand om. SL ville rationalisera verksamheten och få mer trafik för pengarna.

– Det sades att det fanns en massa dökött i SL och att en privatisering skulle löna sig ekonomiskt. Samtidigt pressas löner och arbetsvillkoren försämrats för personalen. Arbetarna betalar med sin svett, säger Jan Strömdahl och ler snett.

SL Tunnelbanan AB vann upphandling efter upphandling. Ingen rådde på dem.

– Men utan att vi visste om det, inte vi i vänsterpartiet i alla fall, så åkte vd:n och vice vd:n för SL:s styrelse ut i Europa. De undersökte om det fanns något stort företag som var intresserade av att köpa SL Tunnelbanan AB.

De borgerliga satt vid makten och Elwe Nilsson var trafiklandstingsråd i Stockholm. I fullkomlig hemlighet hade de kommit fram till en köpare – det multinationella franska företaget Connex.

Ingen information, ingen diskussion

På ett styrelsemöte skulle försäljningen avgöras. Punkten fanns dock inte på dagordningen. Jan Strömdahl och miljöpartisten Gertrud Brorson informerades av Elwe Nilsson om ärendet först en timme innan mötet. Jan Strömdahl försökte få ärendet bordlagt för att få chansen att förbereda sig, men det avslogs.

– Vad är det för mening med en styrelse om styrelsemedlemmarna inte får diskutera innan beslut tas? säger han upprört.

Ärendet röstades igenom och tunnelbanetrafiken hamnade så småningom hos Connex.

Jan Strömdahl poängterar att man inte ska tro att det är fri konkurrens som gäller. SL-styrelsen fick aldrig höra om några andra köpare.

– SL-koncernen gick aldrig ut på EU-marknaden med denna stora entreprenad.

Elwe Nilsson dömd

Trafiklandstingsrådet Elwe Nilsson dömdes till 50 dagsböter, 30 000 kronor, för brott mot aktiebolagslagen. I domen står att han ”avsiktligen underlåtit att informera” Jan Strömdahl om ärendet och därmed begått ett ”uppsåtligt brott mot aktiebolagslagen”. Enligt likabehandlingsprincipen ska alla styrelseledamöter få samma information. Elwe Nilsson säger sig ha ”värnat om bolagets intresse” och anser att han ”bör få undanhålla viss känslig information från vänsterpartisten Jan Strömdahl.”

Moderaten Elwe Nilsson och vänsterpartisten Jan Strömdahls relation verkar inte ha varit den bästa.

”Är Du sjuk på något sätt eller är det någon slags kommunistisk plan som går ut på att sabotera SL:s verksamhet...” skriver Elwe i ett mejl angående att Jan gått ut i medierna med sina negativa åsikter om styrelsebeslutet.

Offentligt företag – offentlig diskussion?

Ett gulnande exemplar av Proletären från maj 1999 innehåller en lång artikel med rubriken ”Stoppa anbudspolitiken! – den drabbar både anställda och resenärer”.

”SL är offentligt ägt och diskussionen om en utförsäljning bör föras offentligt” säger Christer Åkerblom, den dåvarande ordföranden för SEKO

Gunnar Strömberg, klubbordförande på SEKO väg och ban, uttalar sig i hårda ordalag.

”Det är åt helvetet! Vi har krävt att SL drar tillbaka sitt beslut om försäljning.”

Även en dåtida tunnelbaneförare kommer i tryck:

”Vi måste stoppa privatiseringarna och bolagiseringarna. Varför ska skattemedel föras över till privata fickor? Den franske entreprenören har gått in i SL för att tjäna pengar. Detta kommer att drabba oss, som skattebetalare och som arbetare.”

Connex är SL:s störste entreprenör. De kör all tunnelbanetrafik, alla lokaltåg och spårvagnar utom Roslagsbanan, samt cirka 20 procent av busstrafiken. Connex sköter även all biljettkontroll förutom på pendeltågen.

Arbetsrapport

Ämnesval

Connexkonflikten fick stort utrymme i medierna i några dagar, men i sedvanlig ordning försvann det snart från dagordningen. Jag vill gräva lite djupare. Vad var det egentligen som hände? Och vad händer nu?

Det är fortfarande ett aktuellt ämne och nästan alla känner till att Per Johansson fått sparken. Men varför fick han sparken egentligen? Och hur påverkar det facket?

Själv kände jag att jag hade rätt bra koll på läget redan när jag började, men jag lärde mig snabbt att det fanns mycket mer att sätta sig in i. Jag fick reda på andra oegentligheter i Connex historia. Hur Connex betett sig i andra länder och hur det kom sig att Connex fick ta över tunnelbanetrafiken till att börja med.

Syfte

Eftersom jag själv inte hade hela bilden framför mig antar jag att läsarna inte heller har det. Jag ville visa läsarna varför tunnelbaneförarna strejkat, vad det hela handlar om. Jag ville också visa en mer nyanserad bild. Frågan är inte om Per Johansson varit aggressiv eller inte, frågan är varför Connex vill bli av med honom, och vilka följder det får för facket och arbetarna.

Research

Till att börja med läste jag in mig på SL:s historia. Jag gjorde artikelsök på "Pelle/Per Johansson", "Connex", "avsked" och allt eftersom lade jag till fler sökord. "Elwe Nilsson", "SAC-DSTS", "SL Tunnelbanan AB" och så vidare. Jag har läst åtminstone femhundra artiklar för att ordentligt sätta mig in i händelseförlopp och för att kunna ställa relevanta frågor till människor jag intervjuat. Jag har även använt artiklar för att dubbelkolla vad mina intervjupersoner sagt till mig.

Jag besökte klubb 119 och pratade med flera av dem som arbetar där. Jag intervjuade den avskedade Per Johansson och pratade med ledamoten Pierre Sandberg ett flertal gånger. Jag besökte Jan Strömdahl för att få reda på mer om Connex övertagande av tunnelbanan. Jag ringde Haverikommissionen och Arbetsmiljöinspektionen för att få reda på bakomliggande orsaker. Jag har kollat igenom Connex årsredovisning. Jag har pratat med SL Kundtjänst och Connex presstjänst. Jag har även mejlat med arbetsrättsexperten Kurt Junesjö och juridikstuderande Lisa Hallergren för att få koll på lagar och bestämmelser.

Eftersom Connexanställda inte får prata med journalister (utan att Connex på förhand censurerar ens frågor) har det varit svårt att få tag i anställda att prata med. Till slut kom jag på att jag kunde ta en annan väg och kontaktade SAC (syndikalisterna) och då fick jag kontakt med Jan Abrahamsson som blev mitt personporträtt.

Vinkel, form och gestalt

Min vinkling var till en början väldigt Connexkritisk och Per-positiv. Efter att jag pratat med flera människor ändrades det något. Per Johansson framstod inte längre som någon hjälte utan verkade rätt jobbig. Jag är lite missnöjd över att jag inte fått kontakt med någon på Connex, varje gång jag ringde blev jag vidarekopplad till deras presstjänst och där var de inte så samarbetsvilliga...

Etiska problem

Jag har fått höra saker som jag inte kunnat skriva om. Det hade kunnat leda till att personer blir av med sina jobb. Ett annat problem är att några av mina intervjupersoner inte kommit med kommentarer på mina texter. Jul, mellandagar och nyår är inte det ultimata tillfället att få folk att ta sig tid och läsa.

Andra problem jag stött på, som inte varit etiska men ändå, är att få tag i folk. Jag hade från början tänkt göra en längre artikel om ”Connex i andra länder”, men det finska facket var väldigt svårt att få tag i. Det engelska facket fick jag tag i men de hade inte tid att prata utan hänvisade bara till sin hemsida. Att kontakta det australiensiska facket och palestinier försökte jag inte ens. Någon som var intresserad att uttala sig från Connex sida var också svårt.

Citatkoll

Jag har skickat artiklarna till alla jag intervjuat, men i jul och nyårsfirandet har jag inte fått många svar. Jag har mejlat citat till alla jag haft mejladresser till. Per Johansson och Pierre Sandberg har jag inte hört något av. Jag skickade artiklarna till deras klubblokaladress. De har haft drygt tre veckor på sig.

Jan Strömdahl skickade jag artikeln till brevlades. Han ringde upp mig kvällen innan julafton och hade några små synpunkter som jag rättade till.

Jan ”nummer två” Abrahamsson mejlade mig några få korrigeringsförslag dagen innan deadline. Jag tyckte att det var vettiga förslag och ändrade mig efter vad han tyckte.

En sak som jag reagerat på under arbetets gång är hur ofta tidningarna får saker om bakfoten och skriver ut rena faktafel. Ju mer jag läst in mig på fallet desto mer fel har jag upptäckt i rapporteringen. Därför har jag varit noga med att inte ta fakta från tidningsartiklar utan att först få saken bestyrkt på annat håll.

Källförteckning

Jan Strömdahl, styrelsemedlem SL, hemma-hos + kompletterande telefonintervju
Pierre Sandberg, ledamot klubb 119, träff på fik + två kompletterande telefonintervjuer
Pelle Johansson, före detta ordförande för klubb 119, träff på fik
Jan Abrahamsson, tunnelbaneförare, träff på fik + kompletterande mejlintervjuer

Leif Lanninge, Arbetsmiljöinspektionen, telefonintervju för fakta
Urban Kjellberg, Haverikommissionen, telefonintervju för fakta

Sam Dawson på Internationella transportarbetarfederationen, mejlintervju
Mårten Levin, Landstingsrådssekreterare åt Anna Berger Kettner, telefonintervju
SL Kundtjänst, mejlfrågor
Lisa Hallergren på LAWLINNE, mejlintervju
Kurt Junesjö, Arbetsrättsexpert , mejlintervju och använt mig av www.kurt.nu

Offensiv: www.socialisterna.org/offensiv/

Syndikalisternas hemsida: www.sac.se

LO:s hemsida: www.lo.se

Connex hemsida: www.connex.se

Arbetsdomstolen: www.arbetsdomstolen.se

Artiklar från Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Arbetaren, Proletären, Connexnytt,