TRANSPORT
ARBETAREN

Nummer 3 mars 2017

Överlass på hyrbilen kan bli dyr affär

Snabbkoll
Sju anledningar att ta ledigt från jobbet

Lastarnas arbetsmiljö fortfarande lika tuff

KULTUR
Madamerna ingen vågade mucka med

Hem till gården

Janne Overgaard kör slakteriet till djuren

Renhållning Inget åtal efter dödsolycka bakom sopbil ***Hamn*** Konflikten i Göteborg pressar Transport

VAR MED I TRANSPORTS NOVELLTÄVLING!

Skriv om det som engagerar dig, händelser och känslor som du vill berätta om och dela med dig av! Det kan vara humor, kärlek, vänskap, oväntade möten eller kanske en deckarhistoria. Så är du medlem i Transport och älskar att skriva? Tveka inte!

1:a pris är 5000 kronor och vinnande novell publiceras i Transportarbetaren! Läs mer på:

transport.se/novelltavling

Foto: Anonymous Account CC/BY

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Johan Lindstén

ANNONSER
da Media AB,
08-786 03 34
annons@da-media.se

TRYCK
Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2017.
TS-kontrollerad upplaga:
61 100.
Nästa nummer utkommer den 30–31 mars.

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

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 3

4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om tidningen som har ett eget liv.

6 GRANSKNING
BILUTHYRNING
Ju större släp och lastbilar – desto mindre får lasten väga.

11 AKTUELLT
Elva sidor om vad som har hänt sen sist.

20 FLYGLASTARE
Forskare förvånas över hur tufft lastarjobbet är.

21 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

22 8 FRÅGOR
SIGALIT SLUTBÄCK
Ny makthavare i transportsektorn.

24 ARBETSPLATS
MOBILT SLAKTERI
Janne Overgaard kör slakteriet hem till djuren.

29 SNABBKOLL
Så tar du ledigt från jobbet.

30 MÖTET
FREDRIK HÅKANSSON
Plötsligt rasade en man in genom framrutan.

34 KULTUR
1600-talets sjötaxi sköttes av kvinnor.

36 MARSKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA
LARS LINDGREN
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS AVDELNING
51:an i Kristianstad organiserar i tre nivåer.

42 MÅNADENS MEDLEM
Tidningsbudet Bruno Franzon skriver poesi.

43 DEBATT
Om Transport och färdtjänsten.

44 FRÅN BAKSÄTET
Chefredaktör Jan Lindkvists ledare.

FOTO: JAN LINDKVIST

När det inte går som vi tänkt oss

Ibland lever en tidning sitt eget liv.

Vi kan planera in ett långt, snyggt och intressant reportage om tidningsbudet som är först på plats när något händer i gryningen. Vi kan bestämma oss för att berätta om den goda arbetsplatsen – där chefen är schyst och gänget trivs ihop. Kulturintervjun med killen som kör instrumenten till världens stora rockband kan vara inbokad.

Men.

Så närmar sig tryckstarten. Det tar tid att hitta tidningsbudet, artiklarna om att må bra på jobbet får inte plats och instrumentchauffören vill plötsligt inte vara med i tidningen.

SÅ HÅLL UT, du som vill hänga med på tidningsbudsrundan och du som vill få tips om hur det blir bättre stämning på jobbet.

Den här gången får du i stället möta Fredrik Håkansson, lastbilsföraren som fick in en självmordskandidat genom framrutan. Känns som värsta mardrömmen för en chaufför, när inget går att göra för att undvika katastrofen. Läs hur Fredrik Håkansson fungerade efteråt. Och hur chefen agerade.

OCH SÅ NÅGRA frågor till dig som läser Transportarbetaren:

1. Vad tycker du om tidningen på webben? Vi är i full gång med en modernisering, så hör av dig med dina tankar.
2. Funderar du fortfarande på om det där med skrivande är något för dig? Transport tar emot bidrag till novelltävlingen under hela mars. På sista uppslaget träffar du Bruno Franzon, tidningsbud, transportare – och författare. Låt dig inspireras av hans sätt att låta texterna växa fram, ibland under flera decennier.
3. Är du trött på jobbet? Det finns en rad situationer som ger dig rätt att ta ledigt, med eller utan betalning. Tips finns på sidan 29.

MEN SÅ LÅNGT har det inte gått på redaktionen. Vi fortsätter att göra en tidning varje månad – även om den ibland lever sitt eget liv.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”Så närmar sig tryckstarten. Det tar tid att hitta tidningsbudet, artiklarna om att må bra på jobbet får inte plats och instrumentchauffören vill plötsligt inte vara med i tidningen.

lena tipsar

Känn ljuset som kommer tillbaka. Från den 20 mars blir dagarna längre än nätterna igen.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Att EU är på gång att förbjuda den långa veckovilan i hytten kommenterades på tidningens webb och i olika Facebookgrupper:

”Men hur ska de kolla upp det då? Ska man visa ett kvitto från hotellet, eller ska mamma skriva en lapp? Min son/dotter har inte tagit 45 timmar i en lastbilshytt Mvh Mamma.”
JJR

”Det blir till att ha tältet med i bilen.”
KL

Mest läst på webben

1. EU: Veckovila i hytten kan förbjudas.
2. Överlast ger dryga böter för varubilsförare.
3. Transport vann i hamnkonflikt.

Sagt på hemsidan

...om veckovilan i hytten:

”Låter väl bra MEN vem kan kontrollera om man tillbringat vilan i hytten eller någon annanstans? Mig veterligen så behöver man väl inte uppge var man befinner sig på sin fritid, alltså kan man bara säga att man tillbringat helgen hos Mr X trots att man varit i hytten. Skulle polisen komma precis då så är man bara ”tillfälligt i hytten” för att hämta något. Alltså en helt tandlös lag!”
Löparen

Insänt

Varför gör ni inget åt det skadliga nattarbetet?

Min man kör lastbil och är medlem i Transport. Jag brukar läsa Transportarbetaren och jämföra med Vårdförbundets tidning, där jag är medlem.

Jag tar mig friheten att kommentera en sak: Transport kämpar inte för att minska nattarbetet.

Min man arbetar från cirka klockan 16 och vet aldrig när han blir färdig. Han kommer hem klockan tre, fyra, fem på morgonen. Det tar då tid för honom att varva ner och somna, speciellt när det är ljust ute. Så jobbar han fyra dagar i veckan.

Nu ska jag citera det nya avtalet i vården:

"... det ger vid rotation inom landsting, region och kommun en arbetsvecka på 36 timmar och 20 minuter för dig som jobbar 20 procent natt eller mer, och en arbetsvecka på 34 timmar och 20 minuter för dig som jobbar 30 procent natt eller mer.

... det ger vid endast nattarbete inom landsting, region och akutsjukhus en arbetsvecka på 34 timmar och 20 minuter."

Forskning har visat att nattarbete är väldigt skadligt och orsakar en del sjukdomar och förkortar livet. Jag hoppas att ni vaknar och börjar förhandla fram samma rättigheter för era medlemmar.

Lastbilsförarens fru

läsarbilden

FOTO: JOAQUIN ANSOLEAGA

När huset på Kungsholmen i Stockholm renoverades fick sopgubben Joaquin Ansoleaga syn på luckorna till de bortrationaliserade sopnedkasten. Tipsen från kollegorna haglade in: Använd dem som kattlucka, ventiler på en båt, toalettlock. ”Det blir nog en ölkyl under verandan”, säger han.

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

Ett gripande ögonblick

Chauffören stod strax intill och tog flisprover när en gripklo tog tag i lastbilen – och plötsligt hängde den upp och ner. ”Klart att man tänker lite extra nu när man backar in för att tippa”, säger han. Felet i tipp-portens säkerhetssystem är dock åtgärdat, lovar driftchefen Dennis Nyqvist på kraftvärmeverket i Mark. Kranen ska inte gå i gång om det finns fordon eller människor innanför portarna. Chauffören berättar att hans två hundar fick en flygtur. Men de var helt oberörda när han släppte ut dem ur lastbilen.

FOTO: JOAKIM ERIKSSON

Uthyrning på macken bäddar för överlass

Många bensinstationer hyr ut stora släp och lastbilar som rymmer mängder av gods. Vad bolagen talar tyst om är att den högsta tillåtna lastvikten är låg.

– De som hyr blir vilseledda. Fastnar förarna i en poliskontroll är risken stor att de blir av med körkortet, säger trafikpolis Roger Axelsson.

Text och foto **JAN LINDKVIST** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**

Markant ökning av antalet lätta lastbilar

1995 fanns det 230 000 lätta lastbilar i trafik i Sverige. I dag är siffran mer än fördubblad.

Ju större flyttsläp med kåpa eller skåp, desto mindre last (om man ser till vikt, inte bara volym)

Maxlast: 690 kg

Maxlast: 550 kg

Maxlast: 430 kg

Maxlast: 410 kg

På bensinstationerna hyrs lätta lastbilar ofta ut till kunder som kör flyttlass. Bilar som rymmer uppåt 22 kubikmeter är registrerade för B-körkort och lastar bara omkring 800 kilo. Circle K anser att det är kundernas ansvar att reglerna följs.

”Nja, 1,8 ton kan man utan problem lasta på bilar med enkelmontage, alltså två hjul på bakaxeln. ... Men råkar du ut för en poliskontroll kan det förstås bli bekymmer.”

Anonym återförsäljare av lätta lastbilar

I höstas inledde polisen och Arbetsmiljöverket tillsammans en granskning av varutransporter i Stockholm. Kontrollerna visar att lätta lastbilar, som får väga högst 3,5 ton, ofta rullar med kraftiga överlass.

Men det är inte bara yrkesförare och småföretagare som syndar. På mackarna ökar uthyrningen av stora skåpsläp och lätta lastbilar med bakgavellyft.

För släpen är principen enkel. Ju större modell du väljer desto mindre kan du lasta – om man ser till vikten.

DEN ALLRA STÖRSTA varianten som OKQ8 och Circle K erbjuder rymmer hela elva kubikmeter, med en maximal lastvikt på bara runt 400 kilo. Det motsvarar strax över 35 kilo per kubikmeter. I praktiken går det inte ens att lasta släpet halvfullt med skorpor – om man ska köra lagligt.

För lätta lastbilar är utgångsläget inte mycket ljusare. Lasten får väga kring 800 kilo när bilen har bakgavelhiss. Då rymmer bilarna ändå bortåt 20 kubikmeter.

Det låter kanske hanterbart för den som ska köra ett flyttlass, men i lastvikten ska också passagerarna i hytten räknas in.

VAD SÄGER DÅ uthyrarna när privatpersoner frågar om släp och bilar för en bostadsflytt? Transportarbetaren ringer först OKQ8:s centralbokning och ber om största möjlig lastbil som får köras med B-körkort.

Den manliga rösten säger:

– Vi har bilar som rymmer upp till 22 kubikmeter. De är bra om du har mycket flyttgods.

Okej, hur mycket får lasset väga som högst när jag fyllt bilen?

– Det var en väldigt bra fråga. Jag kan inte svara på den, jag vet faktiskt inte ens

hur man får fram uppgiften. Det bästa är nog om du ringer direkt till någon av våra stationer som hyr ut bilar.

I UTKANTEN AV Stockholm ligger en OKQ8-station som erbjuder lastbilar. Transportarbetaren upprepar frågan om maxlast och efter en stunds letande hittar biträdet uppgiften – 800 kilo.

Jag ska ha ett par medhjälpare med i hytten. Räknas de som last?

– Nej, det är bara godset på flaket som ingår, säger biträdet som uppenbarligen inte har koll på tjänstevikt, totalvikt och maxlast.

Jag ska köra ett stadigt flyttlass och är lite orolig för vikten. Kan det bli överlass?

– Nej, det tror jag absolut inte. Soffor och möbler väger inte så mycket. Det är värre om du lastar på ett par motorcyklar.

CIRCLE K HYR också ut lastbilar. På hemsidan anges maxlasten till 782 kilo. Men vad ska räknas in? Frågan går till en mack strax utanför Stockholms tullar:

– Oj, bra fråga. Jag är inte helt säker. Har du passagerare i hytten ska de nog inte räknas med i lastvikten. Det är grejerna på flaket som får väga 782 kilo, säger biträdet som inte heller har koll på reglerna.

Är det några problem om det råkar bli några hundra kilo kilo för mycket? Jag ska köra ett ganska rejält flyttlass om några veckor ...

– Nä, lastar du alldeles för mycket lär du märka det. Typ att bilen lutar bakåt.

Flyttlådor med böcker, porslin och köksutrustning väger ju en hel del. Jag tänker att mitt flyttlass i värsta fall kan väga 500–600 kilo för mycket. Är det okej, tror du?

– Jag har sett folk köra med bilarna helt fullproppade, utan att det varit något problem. Så det ordnar sig säkert. När vill du ha bilen?

PÅ EN ANNAN av Circle K:s stationer säger en vänlig mansröst:

– Lite överlast går nog bra. Fast inte för mycket kanske. Ska jag vara ärlig vet jag inte vad följderna kan bli.

På en Preem-anläggning norr om Stockholm är beskedet rakare när Transportarbetaren ställer frågan:

Jag ska hyra ett skåpsläp och vet att jag kommer att lasta på 400 kilo för mycket. Är det något problem för Preem?

– Jag har inget problem med det. Polisen kan ha det. Om du blir stoppad.

ANTALET LÄTTA LASTBILAR har mer än fördubblats de senaste 20 åren. Flottan uppgår i dag till över 500 000 fordon.

Utvecklingen kan tyckas märklig, med tanke på bilarnas kapacitet. En sökning i bilregistret på ett antal bilmodeller visar att lastförmågan många gånger är ytterst begränsad. Störst blir problemet när bilarna har bakgavellyft och kylaggregat. Där är maxlaster på bara 500-600 kilo vanligt.

REKORDET – ELLER HUR man ska uttrycka det – tas möjligen av Flyttspecialistens röda lastbil, en Mercedes, som står parkerad i förorten Vällingby en sen kväll. Högsta tillåtna last är 320 kilo. Med ett par stadiga flyttgubbar på passagerarsätet blir det inte mycket kvar att stuva på flaket.

Polisen ser allvarligt på gravt överlastade fordon. Fjädring, bromsar och styrleder tar stryk, och när varubilar stoppats i Stockholm under vintern har trafikpolisen krävt ombesiktning.

Redan vid 41 procents överlass utgår maxböter – 4 000 kronor. Den slår mot föraren, inte mot en eventuell arbetsgivare. När överlasten nått den dubbla tillåtna lastvikten dras körkorten in i en till tre månader. Beslutet tas av Transportstyrelsen.

Allt fler lätta lastbilar rullar alltså i trafiken. Hur resonerar firmorna som säljer dem?

TRANSPORTARBETAREN RINGER UPP en stor återförsäljare och utger sig för att vara en spekulant på en begagnad Iveco Daily eller Mercedes Sprinter, som är godkända för omkring 700-800 kilo last.

Vid samtalet klargör Transportarbetaren att reglerna ska tummas på. Uppåt 1,5 ton är tänkt att lastas på bilen som ska köras på vanligt B-körkort.

Är det ett problem?

– Nja, säger säljaren. 1,8 ton kan man utan problem lasta på bilar med enkelmontage, alltså två hjul på bakaxeln. Är det en Iveco med dubbla hjul på varje sida kan du lätt lasta 2,5–3 ton, utan att det är någon fara för bilen.

– Men råkar du ut för en poliskontroll kan det förstås bli bekymmer.

Maxlast: 320 kilo

Transportarbetaren har kollat upp högsta tillåtna last för ett 30-tal fordon som registrerats som lätta lastbilar.

Allra minst tar denna flyttbil som stod parkerad i förorten Vällingby. 320 kilo, sedan är det stopp.

Kundernas överlass inget man pratar om på mackarna

Ingrid Berglin har jobbat 26 år på OKQ8:s bensinstationer i Västerås.
– Det här med volym kontra vikt är inget jag reflekterat över. Jag har frågat runt på andra stationer och där har man inte heller funderat över problemet. Jag gissar att varenda bohagsflytt rullar med överlass.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Ingrid Berglin jobbar på OKQ8 i Västerås. Genom åren har hon sett många hyrekipage rulla med alldeles för mycket gods.

Ingrid Berglin jobbar kvällspasset och det är en halvtimme kvar till stängning. Hon prickar noga av överbliven korv, mackor och fikabröd som ska kasseras.

På bakgården står hyrbilar och släp i långa rader.

UTHYRNINGEN HAR BLIVIT ett viktigt affärsben för bensinstationer som försöker undkomma mackdöden.

– Uthyrningen är tidskrävande, men rolig, säger Ingrid Berglin. Man snackar med folk och del speciella historier har det ju blivit genom åren. Som när polisen i Storuman ringde. De hade hittat en av våra hyrbilar hängande uppe i ett träd. Den var bara skrot.

Hon är fackligt aktiv och efter alla år i branschen kan hon reglerna för tjänstevikt och maxlast.

– Fast vilka påföljder som gäller vid överlast hade jag ingen aning om. Det är ingen fråga som diskuterats inom OKQ8. På alla våra släp står det i och för sig hur mycket last de får ta, men jag brukar inte påpeka det särskilt för kunderna.

– Nu när det här uppmärksammas inser jag att det faktiskt är ganska lite som lastbilarna och släpen klarar. Ibland har man ju sett ekipage som varit uppenbart överlastade.

Transportarbetaren har sökt ansvariga på OKQ8, utan att lyckas.

PÅ CIRCLE K är Ralph Pettersson ansvarig för uthyrningsverksamheten. Han anser att det är kundernas sak att se till att de kör lagligt:

– Vi döljer inget. På vår internetsajt finns all information om hur mycket våra bilar och släp klarar. Att stora släp lastar mindre är inte nytt, så har det alltid varit.

– Det låter märkligt att våra stationer inte skulle ha koll på vilka regler som gäller för tjänstevikt och maxlast. Men vi har mycket personal, några är kanske osäkra. Fast ansvaret ligger ändå på föraren.

Enligt Ralph Pettersson är det ytterst sällan någon av hyrkunderna åkt fast för överlass.

– Problemet är nog störst för folk som åker till Tyskland för att handla billig dricka. En pall öl väger ett ton. Då blir det ju överlast direkt.

lätta lastbilar

- Exempel: Mercedes Sprinter på OKQ8
- Totalvikt: 3500 kg
- Tjänstevikt (bil, förare och full tank): 2700 kg
- Maxlast: 800 kg

Lätta lastbilar i yrkestrafik – ett sätt att kringgå kör- och vilotidsreglerna

Överlastade lätta lastbilar kan bli en dyr affär för förarna. När de används yrkesmässigt blir det också illojal konkurrens mot den tunga trafiken, anser Transports ombudsman Lars Mikaelsson och trafikpolis Roger Axelsson.

Text **Jan Lindkvist**

Roger Axelsson är övertygad om att mängder av lätta lastbilar och kåpsläp rullar med för tunga lass:

– Redan vid 41 procents överlast utgår maxböterna, 4 000 kronor. Vid 100 procent ryker körkortet. Har man våldsamma mängder kan det bli fråga om vårdslöshet i trafik också.

– På bensinmackarna kan personalen ingenting om reglerna och påföljderna, det vet jag av egen erfarenhet. Det är ett systemfel när en gammal Volvo 245:a får lasta mer än ett släp på elva kubikmeter. Samma problem har vi med husvagnarna. Det finns vagnar som är så tunga i sig, att de bara får lastas med 40 kilo! Du får knappt med dig bestick och porslin.

Axelsson har följt polisens tillslag mot varubilar i Stockholm. Han anser att upplägget med lätta lastbilar är ett sätt att kringgå kör- och vilotidsreglerna.

– De som kör frukt och grönt från partihallarna skulle behöva ha 7,5-tonsbilar. Men då kommer kravet på färdskrivare.

Transports åkeriombudsman Lars Mikaelsson håller med:

– Det blir mer och mer av den här sortens trafik. När jag jobbade som lokalombudsman i Sundsvall var överlastade lätta lastbilar ett återkommande tema bland medlemmarna.

– Grejen är ju att man rundar kör- och vilotidsreglerna. Visst, vilotidsförordningen ska gälla när man kör yrkesmässigt. Men den kallas ju allmänt för sagoboken. Seriösa åkerier får väldigt svårt att konkurrera med aktörer som satt i system att använda lätta lastbilar och B-kortschaufförer på det här sättet.

”De som kör frukt och grönt från partihallarna skulle behöva ha 7,5-tonsbilar.”

Roger Axelsson, trafikpolis

FOTO: ADAM IHSE

Konflikten i Göteborgs hamn står mellan Hamnarbetarförbundet och arbetsgivarna. Bilden är från november.

Transportare i kläm i konflikt

I Göteborgs hamn fortsätter konflikten mellan Transports konkurrerande fack, Hamnarbetarförbundet, och APM Terminals. Från arbetsgivarsidan kommer nya rop på lagändring. Företag som tecknat kollektivavtal, och därmed ”köpt” fredsplikt, ska inte kunna utsättas för strejker.

Text **Jan Lindkvist**

– Jag är inte förvånad. Arbetsgivarna har länge velat luckra upp arbetsrätten och införa strikt fredsplikt. Nu ser de chansen, säger Transports förbundsordförande Lars Lindgren.

I slutet av februari hade Hamnarbetarförbundet (HF) varslat om nya punktstrejker – åtgärder som senare drogs tillbaka. Förbundet har också begärt hjälp och stöd från sin fackliga international, IDC.

LARS LINDGREN HAR varit i Göteborg och träffat Transports hamnarbetare. Han är oroad över utvecklingen:

– Man ska komma ihåg att HF:s agerande bottnar i åtstramningar som APM Terminals genomför. Det är en brutal omorganisation som bolaget vill driva igenom, med syfte att tjäna pengar.

– Våra fackliga förtroendemän, alltså Transports, sitter i tuffa förhandlingar med bolaget. De gör ett fantastiskt jobb i en svår situation. De har inte bara arbetsgivaren mot sig, utan också medierna och många hamnarbetare som har svårt att förstå alla turer i den här konflikten.

LINDGREN FICK EN DEL KRITIK vid besöket i hamnen. Orsaken är att han öppet ifrågasatt påståenden om att HF vill teckna avtal.

– Det här är ingen strid mellan två fack. Men av flera skäl kan vi inte sympatisera med HF. Transport har tecknat det centrala avtalet med arbetsgivarna och vi har fredsplikt.

– HF har föreslagit ett trepartsavtal, där även HF är med vid förhandlingsbordet. Men det kan varken Transport eller LO acceptera.

Transport har ställt sig bakom den svenska kollektivavtalsmodellen, betonar Lars Lindgren. En viktig ingrediens är fredsplikt när arbetsgivarna väl gått med på ett avtal.

– Det som utspelas i Göteborg nu, det var så det såg ut innan vi fick kollektivavtalslagen 1932.

I DEN FACKLIGA VÄRLDEN har hamnkonflikten lett till funderingar.

Varför har arbetsgivaren inte svarat med lockout – en åtgärd som annars är vanlig när LO:s fackförbund hotar med stridsåtgärder?

Lars Lindgren säger:

– Just den här frågan väcker förvåning inom LO. När Transport varslat om strejk på exempelvis terminaler har Biltrafikens arbetsgivareförbund direkt kontrat med att stänga ute chaufförerna som inte kan lossa. I Göteborg ligger arbetsgivarna lågt och skriker i stället efter lagstiftning.

I MEDIERNA HAR HF ANFÖRT att APM Terminals bryter mot reglerna som ger rätt till föräldraledighet. Lars Lindgren påpekar att HF i så fall kunnat gå till domstol – efter som föräldraledighet inte regleras av kollektivavtalet, utan av lagen. Men det steget tycks HF inte ha tagit.

Hur kommer Transport att agera i Göteborgs hamn framöver?

– Det är inte mycket vi kan göra åt den låsta situationen, säger Lars Lindgren. Vi fortsätter att förhandla om de varslade neddragningarna. HF har all rätt att organisera medlemmar i hamnen och de slåss för sin sak.

– En del av kraven handlar om sådant som följer med när ett fackförbund väl tecknat kollektivavtal. Det är villkor som HF tidigare fått, utan att teckna avtal. Men nu har APM Terminals valt konfrontationslinjen.

Shorelink förhandlar om hamnavtal

Hamn. Transport- och hamnbolaget Shorelink har börjat förhandla – för att komma fram till vad som ska gälla i fyra Norrlandshamnar efter domen i Arbetsdomstolen.

AD-domen slår fast att det kostar Shorelink närmare en miljon kronor att skriva lokala avtal med Hamnarbetarförbundet. Överenskommelserna är ett brott mot det centrala kollektivavtalet mellan bolagets egen arbetsgivarorganisation Sveriges Hamnar och Transport.

– Vi vill ha ett enda avtal för de fyra hamnarna, säger Per-Olof Norgren, ombudsman i Transports avdelning, efter den första träffen med arbetsgivaren. Vi anser också att Transport ska kompenseras för de år som ett avtal med sämre villkor har gällt.

Nu är en rad förhandlingstillfällen inbokade.

– Jag tror att det ska bli konstruktivt, säger Susanne Jangdal, vd i Shorelink. Vi vet vad vi har behov av för lokala tillägg till det centrala avtalet. *LB*

25

förbundsförhandlingar på hela arbetsmarknaden körde fast så kraftigt att någon part varslade om stridsåtgärder under 2016 års avtalsrörelse. Transport stod för ett varsel om övertidsblockad, blockad mot nyanställning och inhyrning samt strejk i hamnarna. Facket kom överens med Sveriges Hamnar två dagar innan konflikten skulle ha brutit ut.

Källa: Medlingsinstitutet

Fler upphandlar schyst färdtjänst

Upphandling. Flera kommuner väljer att använda Upphandlingsmyndighetens guide för schysta villkor när de upphandlar färdtjänst och skolskjutsar.

Guiden visar kommuner och myndigheter hur de ska gå till väga för att ställa krav på bland annat goda sociala villkor i samband med upphandlingar. Grunden är att företagen antingen ska ha kollektivavtal eller leva upp till förhållandena i ett kollektivavtal när det gäller lön, semester och arbetstid.

– De kriterier som finns på vår webbplats är ett exempel på hur vi kan ge stöd. Vi ser att dokumenten laddas ned. Nästa steg kan bli att titta närmare på i vad mån de används, säger Karin Sandkull, arbetsrättsexpert på Upphandlingsmyndigheten. *JL*

5 tycker till

Vilken fråga vill du att Transport ska satsa särskilt på?

Pär Gustavsson, åkerichaufför, Laholm:
– Öka medlemsantalet eller minska medlemstappet, annars finns vi ju inte i framtiden. Utan medlemmar är vi ingenting. Transport behöver synas mer och träffa så mycket folk som möjligt. Skolinformationen måste förbättras.

Robert Sarenheim, lastare/koordinator, Kungsängen:
– Flygplanslastarnas arbetsmiljö, här ute på Arlanda. Det vore något att satsa på! Vi vill jobba i team, som tidigare. Då fungerar organisationen och arbetsmiljön blir också bättre. Men jag vet inte om Transport kan göra något åt det ...

Caroline Sjöberg, lastbilschaufför, Hallsberg:
– Tryggheten är viktigast. Alla som är med i facket ska ha samma trygghet. Alla som får problem med sin arbetsgivare ska få hjälp.

Perola Hansson, flygplatskontrollant, Upplands Väsby:
– Utbildningar! Jag är handledare på en startpunktsutbildning just i dag, och vi har mantrat: Medlemmar är bra – utbildade medlemmar är bäst. Bästa sättet för förbundet att få framgång är att ge människor verktyg för att påverka och förbättra sin egen situation.

Peter Lenestad, hamnarbetare, Varberg:
– Att vi får behålla våra arbetstider i hamnen. Förbundet måste hålla emot när arbetsgivarna jagar på för att få lägga ut arbetstiden på annat än dagtid.

Du kan påverka vem som ska leda facket

Facket. Vilka som ska leda Transport i framtiden är en het och öppen fråga ända fram till kongressen i juni. Alla medlemmar i facket har chansen att föreslå sina kandidater till ordförandeposten, resten av ledningen och förbundsstyrelsen.

Text **Lena Blomquist**

Testa dig själv. Nätkursen för Transports kongressombud är en folkbildning i demokrati som vem som helst kan gå igenom. Den avslutas med ett test. Här är adressen: natutbildning.lo.se/transportkongress17

– Det är viktigt att varje medlem känner till att han eller hon kan föreslå vilka kongressen ska välja. Efter den sista mars sprättar vi i valberedningen alla kuvert och tar med de namnen i vårt underlag, säger Dag Leander.

Som ordförande i valberedningen berättar han hur det går till att nominera sina egna kandidater:

– Du ger förslaget till din avdelning. Sedan väljer avdelningen om den vill stå bakom dina namn eller om den bara skickar vidare förslaget från dig.

DET FINNS BARA ett krav för att en person ska kunna nomineras till de tre eller fyra platserna i verkställande utskottet, till förbundets styrelse eller som revisor. Kandidaten ska vara tillfrågad och ha sagt ok till att nomineras.

Kongressen – fackets högsta beslutande organ – hålls i Örebro från den 3 till den 8 juni. Som Transportarbetaren har skrivit tidigare pekar allt på att beslutet om vem som ska leda förbundet kommer att vara öppet in i det sista.

När vi i november frågade ordförandena i samtliga lokalavdelningar om kandidater till ordförandeposten nämndes fyra namn: Lars Lindgren, Tommy Wreeth, Markus Pettersson och Matts Haglund.

FÖRBUNDETS STYRELSE HAR konstaterat att det finns formella hinder i stadgarna för att välja om sittande ordföranden Lars Lindgren, men flera motioner till kongressen föreslår att de hindren ska tas bort. Den frågan måste därmed avgöras före ordförandevalet.

– Vi i valberedningen förbereder olika alternativ utifrån vad kongressen beslutar, säger Dag Leander.

OMBUDEN HAR OCKSÅ 244 motioner att ta ställning till. Förslagen från medlemmar och avdelningar handlar om allt från avtal, försäkringar och studier till stadgar och organisation. Innan de sex kongressdagarna är över ska de ha pekat ut Transports mål och inriktning för de kommande fem åren.

Inspektör hedras på franska

Hamn. Mitt under dånande orkan invigde sjömansklubben i franska La Rochelle sin nya tillbyggnad. Namnet har lokalen fått efter Transports ITF-inspektör Göran Nilsson, som avled i höstas.

– Klubben vill hedra honom och alla andra inspektörer, berättar kollegan Göran Larsson.

ITF-inspektörer besöker bekvämlighetsflaggade fartyg, tecknar kollektivavtal och kontrollerar att avtalen följs. *LB*

NEXT GENERATION
TEAMWEAR

DON´T GIVE ME ADVICE GIVE ME THE BALL

craftsportswear.com

CRAFT
FUNCTIONAL SPORTSWEAR

Gymnasister får inte köra tunga fordon

Chaufförer. Gymnasieeleverna på landets transportutbildningar kan bli av med möjligheten att köra tunga lastbilar. Transportstyrelsen föreslår att de inte längre ska kunna ansöka om förarkort. Och utan kortet kan eleverna inte övningsköra i verkliga situationer med handledare under sin arbetsplatsförlagda praktik.

Detta har fått både Transport och arbetsgivarna i Transportföretagen att protestera. Anna Westerlund är sektionschef på Transportstyrelsen och kommenterar kritiken:

– Transportstyrelsen har gjort en tolkning av lagen om yrkeskompetensbevis. Någon rättslig prövning finns inte ännu.

Hon håller öppet för att förslaget kan ändras efter genomgången av remissvar från myndigheter, organisationer och andra. *JL*

23

skånska kommuner tar hem färdtjänstens beställningscentral nästa vår och Taxi Kurir mister uppdraget. Orsakerna: Försenade bilar, missförstånd och klagomål om vårdslös körning. Bolaget har haft en stor del av verksamheten i Riga i Lettland. Nu ska telefonisterna placeras i Helsingborg.

– Det känns bra att regionen vill prata med oss innan övertagandet blir allvar, säger Lone Olsson, ombudsman på Transport i Malmö. *LB*

Upphandling underkänns

Chaufförer. Arbetsförmedlingen gjorde fel när den upphandlade utbildningar för arbetslösa. Två domar i kammarrätten slår fast att upphandlingen av kurser för blivande lastbilschaufförer och bussförare måste göras om.

I praktiken har Arbetsförmedlingen inte kunnat skicka några arbetslösa på yrkesförarutbildning sedan oktober förra året. Trots att branschen skriker efter chaufförer har upphandlingsproblemen stoppat kurserna.

När utbildningarna skulle köpas in fastnade Arbetsförmedlingen för ett av två stora företag, Grönlunds yrkesförarutbildningar. Konkurrenten Yrkesakademin överklagade båda besluten och har nu fått rätt.

Betygssättningen av företagens anbud var otydlig, enligt kammarrätten. Bedömningen blev därmed godtycklig. *LB*

Förundersökning om dödsolycka nedlagd

Renhållning. Ragn-Sells brast i sitt arbetsmiljöarbete. Bolaget borde ha kontrollerat att miljöarbetarna inte åker bakpå sopbilarna, anser åklagaren. Ändå lägger hon ner förundersökningen, två år efter att en renhållningsarbetare dog under bilen.

Text **Justina Öster**

Arbetsgivaren hade exempelvis kunnat skapa rutiner för att kontrollera hur medarbetarna utför sitt arbete, föreslår åklagare Bodil Bassmann. Men även om Ragn-Sells hade gjort det går det inte säkert att bevisa att dödsolyckan hade kunna undvikas, bedömer hon.

HÄNDELSEN INTRÄFFADE DEN 6 mars 2015. Två miljöarbetare hämtade och tömde hushållssopor på Ekbacksvägen i Brottby i Vallentuna. En av männen backade medan kollegan, som var i 60-årsåldern, stod där bak. På sopbilens säcklyft.

Plötsligt lossnade en bult till stagfästet för lyften. Den veks nedåt. Renhållaren föll, hamnade under bilen och omkom.

ENLIGT UTREDNINGEN efter olyckan, var det vanligt att sopgubbarna åkte på säcklyften eller liknande anordningar. ”Detta trots att det var känt att Ragn-Sells sedan länge hade utfärdat förbud” mot det. Både på grund av olycksrisken och för att säcklyften inte var konstruerad för att stå på.

FOTO: JAN LINDKVIST

Här, på Ekbacksvägen i Brottby, dog en miljöarbetare. Nu lägger åklagaren ner förundersökningen.

Enligt företaget ska även varningsdekaler ha funnits uppsatta baktill på olycksbilen.

Åklagaren hänvisar också till trafikförordningen. Där sägs att man inte får åka på ett fordons fotsteg eller liknande om det inte är särskilt anpassat för det. Passagerare ska också sitta på den plats som är avsedd för passagerare.

”Den omkomne och föraren av sopbilen måste således anses ha varit medvetna om förbudet och att deras arbetsmetod att färdas bak på sopbilens säcklyft innebar en förhöjd olycksrisk förenad med livsfara”, bedömer åklagaren.

LENNART ADERN, JURIST på Arbetsmiljöverket, anser att åklagarens bedömning att det inte går att bevisa att dödsolyckan kunnat undvikas med bättre rutiner och kontroll ”är ganska rimlig”.

Att åklagaren la ner förundersökningen innebär också att föraren av sopbilen, som först delgavs misstanke om vållande till annans död, inte ställs till ansvar.

ENLIGT RAGN-SELLS hållbarhetschef Pär Larshans jobbar bolaget aktivt med arbetsmiljön och tillbudsrapporteringen. Ett par veckor efter dödsfallet upptäcktes två miljöarbetare, som åkte bakpå sopbilen. De blev uppsagda.

– Det är en yttersta åtgård. Annars tror jag mer på samarbete, att skapa en kultur av säkerhetstänkande, än att kontrollera och komma med pekpinnar.

FOTO: GHASSAN ABOUTA

Högt pris för billiga plantor

Chaufförer. Krukväxterna kommer fram – men chauffören jobbar för svältlön och tvingas bryta mot reglerna om kör- och vilotider. Villkoren på åkerier som kör för Ikea ledde i förra veckan till en kedja av protester i Sverige och Tyskland. En holländsk domstol har nyligen dömt växttransportören för att ha utnyttjat förare som tjänat neråt 2 000 kronor i månaden.

Transportare delade ut flygblad till Ikeakunder på åtta platser. På bilden är det Ahmed Mansour och Nenad Milosevic från Helsingborgsavdelningen. *LB*

En överlastad personbil agerar lastbil när forskarna testar sin elvägssnutt bortanför Arlanda. 120 miljarder kronor blir prislappen för att bygga ut systemet på de flesta vägarna i landet, enligt civilingenjören Gunnar Asplund.

Två system

I Sverige testkörs i dag två system för så kallad elväg:

Elväg Gävle

Plats: E16 mellan Kungsgården och Sandviken.

Längd: 2 km.

Överföringssystem: Luftburna ledningar och mottagare på taken.

Fordonstyp: Hybridlastbil med el- och dieselmotor.

Eroad Arlanda

Plats: Testtrack 2 mellan Arlanda och Rosersberg.

Längd: 350 meter, en ny sträcka på 2 km byggs under 2017.

Överföringssystem: Elskena i vägen och mottagare som dras efter bilen.

Fordonstyp: Helelektriska last- och personbilar.

Åkerier kan få betala miljarder för elvägar

Chaufförer. Efter ett nytt avtal med Tyskland hoppas regeringen att elektrifierade vägar både ska rädda miljön och skapa jobb inom transportsektorn. Men allt talar för att det är transportföretagen som får stå för notan.

Text och foto **Tor Gasslander**

När den tyska förbundskanslern Angela Merkel besökte Stockholm den sista januari undertecknade hon och statsminister Stefan Löfven en avsiktsförklaring. I den lovar Sverige och Tyskland bland annat att gemensamt arbeta för att utveckla så kallade elvägar.

FÖR TRANSPORTMINISTER Anna Johansson (S) är Angela Merkel, som ledare för en av Europas största industri- och transportnationer, den bästa samarbetspartnern man kan få i utvecklingen av transportsektorn.

– Lastbilstrafiken kommer att vara nödvändig även i framtiden. Men att se fler alternativ till förbränningsmotorer är jättepositivt

FOTO: EROAD ARLANDA

Gunnar Asplund är civilingenjör och utvecklar elvägar. Systemet kan vara fullt utbyggt om 15 år, tror han.

och ett viktigt steg mot en hållbar transportsektor - och mot fler svenska jobb, säger Anna Johansson.

I Sverige finns i dag två av världens första sträckor där elvägstekniken kan testas.

IDÉN ÄR ATT en vanlig bilväg ska förses med ström. Trafik utan elmottagare ska kunna köra som vanligt – samtidigt som (last)bilar med rätt utrustning ska kunna ansluta till elnätet och drivas av det. Så länge som fordonet är anslutet behövs inget annat drivmedel. Resultatet, hoppas man, blir ett slags mellanting mellan tåg- och lastbilstrafik. Flexibelt, men ändå med låg miljöpåverkan.

PÅ EN TESTBANA i skogen mellan Arlanda och Märsta provkör civilingenjören Gunnar Asplund och hans femmannateam sin elvägsprototyp en kväll i veckan. Systemet har bara funnits i ett par år och befinner sig uppenbart en bra bit från att användas i kommersiell skala. De fem forskarna lyser sig fram i beckmörkret med hjälp av pannlampor och är noga med att inte gå på den strömförande skenan i marken. Det ska visserligen inte vara någon fara, men för säkerhets skull är det bäst att låta bli, enligt Gunnar Asplund. Tekniken är ändå fortfarande på prov.

MEN DET GÅR FRAMÅT. Testbanan, som om dagarna används som övningsplats av polisen, har redan hundratals timmar av tester bakom sig. Under 2017 ska den 300 meter långa sträckan bli ett par kilometer, och testköras med en riktig lastbil i stället för som i dag med en överlastad personbil.

Gunnar Asplund räknar med att kunna elektrifiera bilväg i båda riktningarna för ungefär fem miljoner kronor per kilometer.

– En landsomfattande utbyggnad skulle kosta 120 miljarder, säger han. En sådan utbyggnad ligger kanske 15 år framåt i tiden.

Och allt talar än så länge för att den kostnaden inte kommer att hamna hos staten – utan hos transportföretagarna.

– Förmodligen får man titta på en modell där de som är med och tjänar på det här också är med och betalar, säger Anna Johansson (S).

VARKEN HON ELLER Gunnar Asplund tror dock att någon kommer klaga.

– Elen är så pass mycket billigare än andra drivmedel, säger Gunnar Asplund.

– De som kör får vara med och betala men det kommer ändå att bli billigare för dem – så de kommer inte ens märka att de betalar.

Lex Laval kan slopas

EU. Regeringen vill riva upp lex Laval-reglerna från 2010. Svenska fack får då rätt att med stridsåtgärder kräva kollektivavtalens minimivillkor för utstationerade, personer som är anställda i ett annat land men jobbar här tillfälligt. Lagförslaget träder i kraft i juni, om det går igenom.

Enligt TT skulle utvidgningen av strejkrätten gälla konflikter om minimilöner, semestervillkor, arbetstider och arbetsmiljö för utländsk arbetskraft. Dessutom måste utländska företag ha en särskild förhandlingsbehörig person utsedd. Facken stärks även genom rätten att begära ut bland annat anställningsavtal, tidrapporter och löneintyg. *LB*

FOTO: LENA BLOMQUIST

Ann-Sophie Graemer och Ingrid Berglin

Mackanställda kräver rätt timlön

Avtalsrörelsen. Kraven till arbetsgivarna har lämnats när det gäller stora transportavtalet. Rätt till heltid är ett av dem.

För övriga yrkesgrupper diskuteras fortfarande vad som är viktigast i årets avtalsrörelse. Avtalsdelegationen för bensin samlades i förra veckan.

– För oss är det viktigast att timlönen ska baseras på vår arbetstid som är 38,25 timmar i veckan, sa Ingrid Berglin, OKQ8 i Västerås, och Ann-Sophie Graemer, Circle K i Uppsala.

Bakgrunden är att de som jobbar skift på mack har förkortad arbetstid, men när det gäller över- och mertid räknas lön och ersättning som vid 40-timmarsvecka. Resultatet blir lägre lön och ersättningar på extratiden.

När det gäller lönekrav invänta Transport och andra LO-fack uppgörelsen inom industrin. *LB*

Automatisk koll av nykterhet i hamnar

Hamn. Öresundsbron plus 23 hamnar förses med fasta, automatiska nykterhetskontroller. Särskilt utbildade kontrollanter kan också behövas. Trafikverket har levererat ett omfattande förslag om hur berusade chaufförer ska hejdas när de rullar av med sitt fordon i en hamn. Öresundsbron och Karlshamns hamn blir först, om förslaget går igenom. *LB*

FOTO: BJÖRN LINDGREN/TT

Mats Olsson, vd för Karlshamns hamn, räknar med att behöva nyanställa för att klara hanteringen av rören till den ryska gasledningen.

Karlshamn redo för ryska gasrör

Hamn. Förberedelserna är i gång i Karlshamns hamn. I höst kommer första leveransen av rören som ska bli den omdebatterade gasledningen mellan Ryssland och Tyskland.

Text **Lena Blomquist**

– Här i hamnen har alla hoppats på ett klartecken för jobbens skull, berättar Lasse Olsson, hamnarbetare och förtroendevald i Transport. Men visst gick snacket när regeringen var emot och kommunen skulle fatta sitt beslut.

FÖR SNART EN MÅNAD SEDAN kom beskedet som hamnarbetarna hoppats på. Karlshamns kommunstyrelse beslutade att hamnen får teckna avtal som går ut på att rören till den ryska gasledningen Nord Stream 2 ska lagras, lossas och lastas i hamnen.

Det betyder att 30 000 rör börjar levereras i höst. Vart och ett är tolv meter långt och väger ungefär 22 ton. De ska lagras bakom taggtråd i kanten av hamnområdet.

– Det här är en stor och viktig affär för oss, säger hamnens vd Mats Olsson.

HANTERINGEN BERÄKNAS GE hamnen intäkter på runt 100 miljoner kronor under de närmaste åren.

– Vi har redan börjat plocka in någon ny kranförare, och under hösten behöver vi gå upp ännu mer i antalet anställda.

Hur många nya jobb de ryska rören för med sig kan Mats Olsson inte säga än. Behovet av fler hamnarbetare kommer också att variera över tid.

Kommunens beslut att tillåta lagringen kom trots invändningar från regeringen. Diskussioner pågick så sent som dagen för kommunstyrelsens möte.

FÖRSVARSMINISTER Peter Hultqvists (S) grundhållning är att projektet påverkar Sveriges försvar negativt. Men han hänvisade då, i en intervju med TT, till att skadorna ska minimeras genom ett åtgärdsprogram som ska genomföras av Försvarsmakten, Tullen, Kustbevakningen, Polisen och Säkerhetspolisen i samarbete med Karlshamns kommun.

– Vi har också en lagstiftning i landet som går ut på att det är det kommunala självstyret som styr de här sakerna. Sen har vi tittat på hur snabbt man eventuellt kan införa en annan typ av lagstiftning och det kräver en process som i det här fallet inte varit praktiskt möjlig, sa han till nyhetsbyrån.

– Nu ska vi titta på lagstiftningen, som jag tycker är för svag, fortsätter Peter Hultqvist.

På det beskedet reagerar hamnchefen Mats Olsson:

– Jag antar att hela lagstiftningen ska ses över, inte bara när det gäller kommunala hamnar.

Nord Stream

Nord Stream går på Östersjöns botten och är en av världens längsta gasledningar. I dag utgår två rör från Viborg i Ryssland. Gasen kommer från Sibirien, levereras till Tyskland och därifrån vidare till stora delar av Västeuropa. Nästa steg är ett tredje och ett fjärde rör som enligt planen tas i drift 2019.

Huvudägaren i Nord Stream är den ryska statliga energijätten Gazprom.

PROJOB
SWEDISH WORKWEAR

WHAT WORKS IN SWEDEN

Tufft klimat, kvalitetsmedvetna arbetare och stränga regler kring arbetskläder. De svenska förutsättningarna skapar arbetskläder utöver det vanliga.

Testa ProJob. Vi tål det.
www.projob.se

Goda tider för lastbilsförare ...

Åkeri. Lastbilsförare tillhör dem som har lättast att få jobb framöver, enligt Arbetsförmedlingen som har granskat 200 yrken.

– Det blir fler jobb trots konkurrensen från utländska åkerier och förare, säger Arbetsförmedlingens analytiker Annelie Almérus.

– En orsak är kravet på yrkeskompetensbevis. Branschen har förlorat en hel del äldre chaufförer. De hoppade in när det behövdes men har inte gått YKB-utbildningen och får därför inte köra längre.

Ytterligare en orsak är att det byggs för fullt i landet. Det krävs helt enkelt godstransporter till byggena. *LB*

FOTO: AGNETA PERSSON

... men sämre för tidningsbud

Arbetsmarknad. Det blir lättare för väktare och framför allt utbildade ordningsvakter att få jobb framöver.

Transportarbetaren har tittat närmare på Arbetsförmedlingens yrkeskompass som berättar om framtidsutsikter i olika branscher. Den visar att konkurrensen om tidningsbudsjobben är hård det närmaste året.

På lager och terminaler kommer det i och för sig att finnas mycket jobb tack vare ökad nättandel – men samtidigt är det många som söker just de jobben. Därför blir konkurrensen tuff.

Sopgubbar och återvinningsarbetare har en arbetsmarknad i balans, enligt myndigheten. Den som söker jobb borde kunna få, lite beroende på var man bor. *AF*

Ordningsvakter blir dörrvakter

Bevakning. Ordningsvakterna ska flyttas till entrédörren vid akuten i Malmö. Facket togs på sängen av beskedet, och har därför startat en egen analys av risker och konsekvenser med vakter utanför den låsta dörren.

– Ska vi göra en bedömning om folk är sjuka? Alla har väl rätt att söka vård, tänk om vi hindrar någon att komma in ... som sedan går i väg runt hörnet och dör, säger Stefan Andreasson, huvudskyddsombud på bevakningsföretaget. *LB*

FOTO: LENA BLOMQUIST

Sova gör man inte i bilen. Nu har reglerna förtydligats. Sören Johansson, polis, tänker börja kontrollera förarna genast.

Veckovila i hytten blir olagligt

Chaufförer. EU:s generaladvokat är tydlig i sitt förslag: En lastbilschaufför ska inte tillbringa sin långa veckovila i hytten. Polisen Sören Johansson är redan på gång att kolla att förarna inte sover för länge i sin bil.

Text **Lena Blomquist**

– Svenska staten och Transportstyrelsen är mesiga, säger Sören Johansson, trafikpolis i Helsingborg. EU-reglerna finns, men de har valt att tolka dem som om det är ok att ta sin långa veckovila i lastbilshytten.

I DAGENS EU-FÖRORDNING står det varken att det är tillåtet eller förbjudet att stanna i hytten under den 45 timmar långa veckovilan, däremot att det är ok att ha sin dygnsvila eller den reducerade (kortare) veckovilan i hytten. Enligt Sören Johansson är det därmed solklart att den långa vilan ska förläggas någon annanstans.

Frankrike och Belgien har redan tidigare tydligt förbjudit ett upplägg när chaufförer sover i hytten under den långa veckovilan.

Vad som nu har hänt är att EU:s generaladvokat har tolkat de redan befintliga EU-lagarna. På en fråga från Belgien har advokaten svarat att den normala veckovilan inte får ske i lastbilshytten.

Generaladvokatens svar ska klubbas i EU-domstolen innan medlemsländerna måste anpassa sig till beslutet. Någon tidsplan är inte känd.

MEN BESKEDET SER ut att bli att veckovila ska ske någon annanstans än i en lastbilshytt. Till exempel – om den inte kan tas ut på hemmaplan – på hotell eller i en lägenhet som åkeriet står för.

Beslutet berör knappast förare med svensk anställning – men det kan ge bättre förhållanden för chaufförer från lågprisländer. Transportarbetaren har flera gånger berättat om chaufförer från de forna östländerna som lever månader i sträck i lastbilen, även på svenska vägar och rastplatser.

– Det här betyder förhoppningsvis att arbetsgivarna hittar lösningar för sina chaufförer så att de får bättre arbetsvillkor, säger Magnus Falk, Transports internationella sekreterare.

Hans Eriksson, utredare på svenska Transportstyrelsen, ser fram emot det slutgiltiga beslutet i EU-domstolen:

– Bra att domstolen sätter ner foten i den här frågan, oavsett vad beskedet blir, säger han.

HAN SER DOCK framför sig att polisen kan få problem att kontrollera var förare tar sin veckovila. Något som Sören Johansson inte håller med om, när han ringer upp från en kontrollplats vid E6:an.

– Det är fullt möjligt att kolla var förarna har varit under sin vila, säger han. Det är klart att de socialt utsatta chaufförerna ska få en ordentlig vila. Jag börjar nu, och kommer att rapportera till det svenska rättsväsendet.

FEDERATIONEN ETF, SOM samlar de europeiska transportfacken, har länge lobbat för just den tolkningen av EU-lagarna.

– Beskedet från generaladvokaten är en facklig seger, säger Magnus Falk. Företag som har satt i system att chaufförerna ska tillbringa sin veckovila i hytten kommer att kunna lagföras för detta.

YKB-krav blir mer flexibla

Chaufförer. Kraven för att få behålla sitt yrkeskompetensbevis ändras i maj. En del av innehållet i fortbildningskurserna ska inte längre vara obligatoriskt. Samtidigt ställs högre krav på lärarna.

Text **Lena Blomquist**

– Vi har ju fått mycket kritik från förarna som har gått YKB-utbildningarna, säger Ted Montaigne på Transportstyrelsen. Nu ska fortbildningen vara mer flexibel utifrån vad deltagarna på just den kursen behöver.

Sedan i september är yrkeskompetensbeviset (YKB) obligatoriskt för alla som kör tung trafik eller buss. Då infördes EU-reglerna fullt ut i Sverige.

EFTER EN LÄNGRE grundutbildning för alla som ska in i yrket krävs fem dagars fortbildning vart femte år. Kurser som erfarna och yrkesverksamma chaufförer ibland har stönat över.

På Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) filas det på kursmaterialet just nu. Allt ska vara klart när Transportstyrelsens nya föreskrifter börjar gälla den 2 maj. Materialet används både i Tyas egen kursverksamhet och av andra utbildare.

– Vi skulle egentligen vilja anpassa kurserna ännu mer efter deltagarnas behov, säger Leif Lanninge, utbildningsansvarig på Tya.

EN RAD MOMENT är obligatoriska även i framtidens fortbildningskurser, här är några:

→ Att köra med snål bränsleförbrukning, liksom vissa lastbestämmelser.
→ Bestämmelser som till exempel reglerna kring kör- och vilotider och färdskrivare.
→ Trafiksäkerhet och hälsorisker med jobbet.

Ted Montaigne räknar med att de nödvändiga momenten tar ungefär tre av utbildningsdagarna och att två dagar kan användas till utbildning som passar den aktuella gruppens specifika jobb.

– Vi har tagit bort krav som kunskaper om fraktavtal, hur man förebygger människosmuggling, vissa moment om ergonomi, ekonomiska villkor i branschen och hur en förare representerar företagets profil ... De delarna går att plocka in för de förare som behöver.

TRANSPORTSTYRELSEN HAR OCKSÅ fått mycket kritik mot hur YKB-kurser har fungerat. En del lärare har dömts ut som ointresserade och helt enkelt tråkiga. Därför ställs också högre krav på lärarna från maj månad.

– De ska ha minst ett halvår pedagogisk erfarenhet eller utbildning, säger Ted Montaigne. Ett krav som många klarar, bilskollärarna till exempel.

FOTO: JAN LINDKVIST

Vilka krav ska gälla? Transportledaren Lars Lindgren deltar i YKB-utbildning.

YKB – yrkeskompetensbevis

Sverige har i runda tal 115 000 lastbilschaufförer och 25 000 bussförare med yrkeskompetensbevis (YKB). Transportstyrelsen räknar med att sammanlagt närmare 130 000 av dem är yrkesverksamma.

Lastbils- och bussförare måste förnya sitt YKB vart femte år. Fortbildningen är fem dagar.

Bestämmelserna har sin grund i ett EU-direktiv.

Källa: Transportstyrelsen

FOTO: LENA BLOMQUIST

Tyngre bilar – men ingen vet var

Åkeri. 74 ton tunga lastbilar ska tillåtas. Exakt på vilka vägar ska Trafikverket peka ut. Samma myndighet som vid sitt första förslag fick kritik för att 74-tonsvägarna var för få.

De extra tunga bilarna ska bara tillåtas där de tar gods från järnväg eller sjötransport.

– Jag kan inte säga om det blir större områden än i förslaget, sa infrastrukturminister Anna Johansson (S) när hon presenterade regeringens beslut.

Branschen i de berörda länen kommer att samverka med myndigheten. *LB*

STARKEVASTEN

Förbättrar din hållning

Motverkar problem i rygg och nacke

Stretchar ut bröstmuskulaturen

076-77 60 777
www.starkevasten.se

Ulla Fägersten lastar hjälpmedel för en resenär. Men lastarnas egna hjälpmedel i arbetet blir ofta stående.

En rem runt väskan? Låt bli, om du tänker på lastarna.

Eva Bergsten har forskat om lastarmiljön.

Trots allt teknologi kryper lastarna, här Mats Lignell, fortfarande på

Lasta flygplan – extre

Flyg. Tänker du på flygplanslastarna när du packar din väska för semestern? Forskaren Eva Bergsten blev förvånad över att lastningen fortfarande i så hög grad sker manuellt. Med handkraft.

Text och foto **Justina Öster**

Lastarnas tuffa arbetsmiljö granskades för några år sedan. Resultaten spreds sedan till flygbolagsledningar och anställda i ett par landsomfattande projekt. Doktoranden Eva Bergsten vid Centrum för belastningsskadeforskning granskade också vilka förbättringar som levde kvar, över tid, efter utbildning om ergonomi och hjälpmedel. Den utvärderingen gjordes på ett större handlingbolag, som sköter lastning och lossning av plan.

EVA BERGSTEN BESKRIVER lastarnas arbete som extremt tufft, men uppfattar ändå att det finns möjligheter att skapa tid för återhämtning. Hon pekar på vikten av variation i sysslorna under arbetsdagen. Något som generellt tillämpas mer på de mindre än de större flygplatserna.

Upprepade, enformiga uppgifter sliter mer på kroppen än arbetsrotation med brandövningar, snöskottning, avisning och underhållsarbete.

– I lastutrymmen handlar det om att förbättra arbetsställningar. På vissa håll behöver man köpa in hjälpmedel och underhålla dem bättre, säger Eva Bergsten.

TILL SMÅ PLAN med trånga lastutrymmen kan det också saknas fungerande redskap. Men även där hjälpmedel finns är det inte alltid de används. Som skäl uppger lastarna att de är trasiga eller att det går fortare utan. Lastarna är ytterst i den långa bagagehanteringskedjan och stressar för att lossa och lasta, så att planen kan lyfta på utsatt tid.

För att redskap som transportabla lastband (power stow) och vakuumlyftar ska användas krävs utbildning, träning och rutinerade kollegor som coachar nyanställda. Men, kanske allra mest, närvarande arbetsledare och chefer, som inte ser genom fingrarna med problemet.

– Det krävs tydliga signaler från ledningen om att arbetsredskapen inte är erbjudanden utan krav. De ska användas!

Säkerhetstänket på flygplatserna är starkt och måste också sträckas ut till lastarnas belastningsproblem, understryker Bergsten.

SAMTIDIGT ARBETAR flygplatsarbetarna i flygbolagens arbetsmiljö. Och handlingbolagen, där lastarna är anställda, har svårt att påverka utformningen av planen. Vad arbetsgivarna ändå kan bidra med, trots återkommande upphandlingar och hård konkurrens, är tillräckligt med personal, råder Eva Bergsten.

När projekten drog i gång pratade arbetsgivarna mycket om hur dyra hjälpmedlen är inom flyget, påpekar Eva Bergsten.

– Fast sjukskrivningar kostar ju också.

DAN HOLMBERG ÄR regionalt skyddsombud på Transports flygavdelning. Han berättar att resultaten från studierna används i standardiseringsarbetet för bland annat markfordon och utrustning inom flyget i Europa och hela världen.

– Jag fick igenom en ny standard med öppningsbart tak på flygcontainrar. Det innebär att man kan använda lyfthjälpmedel och slipper stå med böjd rygg när man jobbar i ”burkarna”.

De äldre ska nu fasas ut och de nya in, vilket kommer att ta ett antal år.

Användningen av hjälpmedel tycks inte öka?

– En del arbetare är smarta, andra mindre. Men det ska bli dyrt för arbetsgivaren om Arbetsmiljöverket kommer på inspektion och redskapen inte används. Det är arbetsgivarens ansvar att se till, även om planet blir lite sent. Du har ju månadslön, inte ackord brukar jag säga till lastare som stressar.

”Det krävs tydliga signaler från ledningen om att arbetsredskapen inte är erbjudanden utan krav. De ska användas!”

Eva Bergsten, forskare

knä i de trånga utrymmena. Arbetet ger värk i rygg, axlar, skuldror, handleder och händer.

mt tufft

Hållbara lastare – forskningsförslag

→ Utbilda i säkra lyft och att använda arbetsredskap.

→ Utbilda i ledarskap.

→ Arbeta aktivt med den psykosociala arbetsmiljön.

→ Variera arbetsuppgifter för att skifta kroppslig belastning.

→ Investera i och underhåll arbetsredskap.

→ Gör belastningsergonomiska riskbedömningar till en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Skyddsombudstips till dig som reser

→ Packa mindre tungt.

→ Inget kolli över 15 kilo.

→ Hellre två väskor än en.

→ Plasta inte in bagaget.

→ Slopa remmar kring väskorna.

Projekt för säkrare arbetsmiljö

Transports lastare tog initiativ till projektet *Skadefria flygplanslastare* eftersom det var svårt att få arbetsskador godkända av Försäkringskassan.

I studien deltog sex flygplatser (Arlanda, Malmö, Göteborg, Växjö, Skavsta och Arvidsjaur), elva handling- och tre cargoföretag.

Anställda fick besvara enkäter. Arbetsställningar mättes och filmades med mera.

Projektet följdes upp av ännu ett, *Från ord till handling,* för att sprida resultaten till chefer, arbetsledare, anställda och skyddsombud. 1200 flygplanslastare fick information och utbildning.

Resultaten visade att arbetsredskap används för lite på grund av stress, okunskap och för att de är trasiga. Andra brister är tuffa arbetsställningar, lågt inflytande och svag arbetsledning. Lastarna får ont i rygg, axlar, skuldror, handleder och händer.

Doktoranden Eva Bergsten genomförde forskningen och lägger i maj fram sin avhandling vid Arbets- och miljömedicin, Uppsala universitet.

David Ericsson

Kultur på hjul

Jag vet inte riktigt vad jag förväntat mig när jag kom till Landskrona denna gråkalla förmiddag då lyftkranarna vid nedlagda hamnindustrier pekade dystert mot himlen.

Centrum för arbetarhistoria hade kallat till ett möte om, ja, vadå? *Being a truck driver. Social and cultural changes since the 1970's* hette det. Alltså: Vad har hänt inom truckerkulturen sedan 1970-talet?

Det var inte vilka som helst som var där. Ett antal professorer skulle presentera sina forskningsrön. Bland dem Henrik Sternberg (han med cabotagestudien) och Shane Hamilton från USA. Hans Wallengren, ordförande för Centrum för arbetarhistoria, var förstås med. Plus Markus Pettersson, Transports förbundssekreterare, och många fler.

Själv hade jag hamnat där för att prata om lastbilschaufförers ökande boklysnande tack vare vägbiblioteken.

> ”Sedan dess har det varit strid mellan de som vill avreglera och de som vill ha kvar regleringarna.

ATT KOMMA FRÅN åkeriets fikarum in i den akademiska miljön på kastellet i Landskrona och få en analys av chaufförernas vardag var en blandad upplevelse. Och man hade väl i vissa avseenden inte kommit mycket längre än till just snacket vid fikabordet.

Mycket intressant var dock Shane Hamiltons berättelse från USA om den amerikanska truckerkulturen, som på många sätt är en föregångare till den svenska. Från trettiotalet var det riktiga cowboys, eller åtminstone farmare, som stod för de långväga transporterna. Det var bara de med eget gods som hade tillstånd att köra över statsgränserna.

Sedan dess har det varit strid mellan de som vill avreglera lastbilstrafiken och de som vill ha kvar regleringarna. Under sjuttiotalet kulminerade det i blodiga strejker. Systemet med ”owneroperator”, enbilsåkare, har vi också ärvt därifrån. Med samma förfärande resultat här som där.

HENRIK STERNBERG ÄR något av en kändis i logistikvärlden. Hans cabotagestudie, där 8 000 chaufförer gjorde noteringar om utländska ekipage som bevisligen körde olagligt i Sverige, har gett eko ända upp i riksdagen.

Nu är han på gång igen i ett samarbete med bland andra Transport. Via appar i mobilen ska kunder kunna följa en vara och se om företagen på vägen har kollektivavtal. Mycket lovvärt, om du frågar mig.

Efter två dagars seminarium, helt på engelska, var jag ganska matt. Jag gick in på ett fik och tog en smörgås med tjock skånsk leverpastej. Utanför fönstret stod lyftkranarna fortfarande stilla och pekade upp mot molnen som stormade fram över himlen.

Toppen & botten

↑ Att chaufförslivet har en plats också i den akademiska världen.

↓ Trump, Trump, Trump!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

”Miljöperspektivet blir stort i våra branscher”

För ett år sedan visste hon inte vad Tya var. I oktober tog Sigalit Slutbäck över som högsta chef i yrkes- och arbetsmiljönämnden för transportbranschen.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

3 korta om Tya:

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) är ett samarbete mellan facken och arbetsgivarnas organisationer i transportsektorn. Pengarna kommer via avgifter från företag som har kollektivavtal

Tyas grunduppdrag är fortbildning plus utbildningar och projekt om arbetsmiljön i följande branscher: åkeri, taxi, terminal/lager, miljö, flyg, hamn och stuveri, petroleum och däck. Dessutom jobbar Tya med att påverka och utveckla yrkesutbildningarna i vanliga gymnasieskolor.

Vd Sigalit Slutbäck är ensam i Sverige om sitt namn. Sigalit är det hebreiska ordet för överlevarblomman ökenviol. Slutbäck kommer från makens finlandssvenska rötter.

1 Vad ser du som den stora framtidsfrågan för transportbranschen i Sverige?

– Vi står inför jättestora förändringar. Självkörande bilar är en av dem, som kan vara både ett hot och en möjlighet. Vi vet inte om det innebär fordon utan förare – eller om förarna finns kvar i hytten, men gör något annat.

– Den nya tekniken kan också utnyttjas för att skapa andra arbetstillfällen i branschen. Och det är vår sak att vidareutbilda folk till det nya.

2 Branschen skriker efter chaufförer både i dag och på några års sikt. Hur ska nya grupper lockas?

– Vi måste visa ungdomar och nyanlända vad vi har att erbjuda. Att transporterna är samhällets nav, att våra yrken är nödvändiga.

– Unga vill ha en sund arbetsmiljö. både fysiskt och psykosocialt, så det måste vi jobba med. Det är en utmaning, men vi i branschen behöver se till att den är inkluderande – både när det gäller kön, etnicitet och HBTQ. Tya har dragit i gång ett projekt om detta.

”Vi måste visa ungdomar och nyanlända vad vi har att erbjuda. Att transporterna är samhällets nav, att våra yrken är nödvändiga.”

3 Känner du dig klämd mellan å ena sida facket och chaufförer och å andra sidan arbetsgivarorganisationer och åkare?

– Näe, inte ännu i alla fall. Här i Tya har de en gemensam agenda, och vårt uppdrag är att skapa den bästa lösningen.

– En sundare arbetsmiljö kan betyda olika för parterna … men det är egentligen samma sak ur olika perspektiv. Facket vill att arbetsmiljön ska fungera så att chaufförerna och andra transportarbetare håller fram till pensionen, och för företagen betyder dålig arbetsmiljö att de tappar medarbetare.

4 Det var åkeribranschen. Finns det andra framtidsfrågor?

– De flesta branscherna har en stor utmaning i att rekrytera. Gummi är en av dem. Där är den intensiva perioden när alla ska byta däck på en gång ett arbetsmiljöproblem som är kopplat till lagen om vinterdäck. Som jag ser det skulle en förändring av lagen behövas, så att däckbytarna får en mer human arbetsbelastning och bättre arbetsmiljö.

5 Vad är och gör Tya om tio år?

– Oj, en svår fråga. Vi måste ha ett öga mot omvärlden. Miljöperspektivet blir stort i alla våra branscher.

– Självklart kommer vi att hantera andra arbetsmiljöfrågor än i dag, annars skulle vi ha misslyckats. Men utbildning och utvecklingen av arbetsmiljön förblir våra grundpelare, och de hänger ihop.

6 Har du några nya utbildningar på gång?

– Vi utvecklar ett par kurser på däcksidan. Och när det gäller risken att välta ska vi digitalisera en utbildning för att fler ska kunna göra den.

7 Är skyddsombudens kris en fråga för Tya? Enligt en LO-rapport har Transports skyddsombud det tufft. Många hindras i sitt uppdrag, en hel del trakasseras och fem procent har utsatts för hot eller våld.

– Vårt stora bidrag är att utbilda skyddsombuden för att stärka deras roll. Vi uppmuntrar också företagen att skicka arbetsledare och skyddsombud tillsammans till våra pam-kurser (praktisk arbetsmiljöutbildning).

8 Till sist, hur blir en personalare och chefsutvecklare vd i Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd?

– Jag kommer från NCC, där jag var nära arbetsmiljöorganisationen. Det finns en yrkesnämnd även i byggsektorn, så jag var bekant med begreppet.

– Och det är otroligt läckert för mig som jobbat med HR-frågor att komma till ett ställe där personal och utbildning är själva kärnfrågan!

Utbildning och utveckling av arbetsmiljön förblir Tyas grundpelare även i framtiden, säger nya vd:n Sigalit Slutbäck.

Slakteri på hembesök

Vad händer om slakteriet kommer till djuren i stället för tvärt om? Järvsöföretaget Hälsingestintan har Europas enda mobila slakteri för nötkreatur. Janne Overgaard är sedan ett drygt år chaufför och den som flyttar anläggningen.

Text och foto **JOHAN LINDSTÉN**

Företaget Hälsingestintans stora bilar och de ännu större släpen kräver en rejäl plan för att få plats på gården. Ofta används traktorer för att backa in slakteriet på exakt rätt ställe.

Vägarna fram till gården mellan Åtvidaberg och Västervik är mjuka. Tjälen ligger kvar i botten, men börjar släppa så smått i ytan efter en relativt mild februari månad. För Janne Overgaard, som kör det mobila slakteriet mellan gårdar i snart sagt hela landet, är de smala passagerna vid gårdstunen, de skarpa krönen och – inte minst – den tvära avfarten från landsvägen, alla större utmaningar.

I DRYGT ETT år har Janne Overgaard kört det stora ekipaget från Skåne i söder till Umeå i norr. Det är både bredare och längre än en vanlig lastbil med släp. Knivigast är det att hela tiden ha koll på det ovanligt långa överhänget längst bak på släpet så att det inte svänger ut för långt.

– Det var en ren slump att jag började köra för Hälsingestintan, säger Janne Overgaard.

– Jag var nypensionerad och hade inget för mig. En bekant hade hört att företaget sökte en förare till slakteriet och tipsade mig. Jag är nog för rastlös för att sitta hemma, säger han och skiner upp när han berättar vidare om veckan som gått.

FREDAGEN INNAN TRANSPORTARBETAREN kommer på besök i Östergötland har Janne flyttat bil och släp från Öland till gården där allt nu står. Innan han och de andra i gänget som sköter slakteriet tog en välförtjänt helg, byggde de ihop anläggningens olika delar så att det bara var att börja jobba på måndag morgon.

Förutom bil och släp, som innehåller en kontorsdel och själva slakteriet, finns det även en kylbil med släp som körs av en annan förare. Kylbilen pendlar mellan gårdarna och anläggningen för hängmörning i Eskilstuna. Där styckas och förpackas sedan köttet innan det körs ut till butikerna runt om i landet.

Gården i den kuperade och steniga betesmarken med vackra ekbackar ikring drivs av bröderna Leif och Kenneth Franzén. Besättningen, som uteslutande består av utegående köttdjur, kan variera mellan 700 och uppemot 1 000 djur beroende på säsong.

I dag ska 25 kastrerade unga hanar, så kallade stutar, slaktas.

– Vi hade det här mobila slakteriet hos oss redan förra året och det fungerade riktigt bra, berättar Leif Franzén, medan han och djurskötaren Johan Ottinger-Frick ser till att djuren inte försöker smita från den lilla fålla som byggts upp intill släpet med slakteriet.

– Förra gången hoppade en av stutarna över staketet och sprang ut i hagen och upp i skogen. Det blev en väldig jakt innan vi fångat in honom, säger Leif Franzén och pekar bort över betesmarken.

– Det är lugnare för djuren att vi gör så här. De slipper den långa och stressande transporten till slakteriet och känner igen både oss och stora delar av miljön som de har levt i under sina 30 månader.

PLÖTSLIGT HÖRS EN röst från insidan av det vita släpet med en nedsänkt plattform i bakänden.

– Ok, Johan – dags för nästa, säger Leif Franzén.

Tillsammans motar de fram ett djur med visslingar, förmaningar och klappar på baken till den sju åtta meter långa gång som byggts upp av stålstaket, och som leder fram till släpet. Men det går inte helt enkelt varje gång: Ibland vill ingen ta klivet, ibland flera på en gång.

Hur mycket anar de vad som väntar?

– Ingenting alls, säger Leif Franzén.

– De är vana att flyttas med bil och tycker nog inte att det här är särskilt konstigt.

Femton, kanske tjugo sekunder senare dunkar det till inne i släpets så kallade bedövningsbox och allt är över.

Nu följer en mycket snabb process i den slutna värld som råder inne i det upp till sex meter höga släpet. Efter bedövningen, som sker med ett slags bultpistol, hängs djuret upp och tappas på blod. Kroppen flås och huden lyfts ut i en plastcontainer

Det var en ren slump som gjorde att Janne Overgaard började köra det mobila slakteriet. Han var relativt nypensionerad och kände sig rastlös av att vara hemma efter ett liv på vägarna, när en kamrat ringde och berättade att det behövdes hjälp att flytta ekipaget. ”På den vägen är det – och jag gillar verkligen det jag gör nu”, säger han.

Morot och piska

I hinken finns det kraftfoder, som djuren älskar. Den gröna plastpaddeln innehåller ärtor och rasslar när man skakar på den. Den används för att driva på djuren med.

Kenneth Franzén (bilden) och hans bror Leif är båda måna om att djuren har det bra på gården ända fram till slakten. De började samarbeta med Hälsingestintan för ett år sedan för att kunna slippa de långa och stressande djurtransporterna till de allt färre stationära slakterierna.

på utsidan. Därefter tas alla inälvor ut och förs tillsammans med blodet till en annan container. Till sist delas kroppen upp i delar och förs in i frysbilen som står intill. Fem djur per timme är det normala för anläggningen att hantera.

Vid sidan av de 25 stutarna ska även en av gårdens avelstjurar tas bort i dag. Kenneth Franzén har hämtat det mäktiga djuret på en gård längre bort med traktor och en transportvagn. Först när staket och grindar byggts upp mellan vagnen och fållan öppnas vagnen och tjuren kan ta kliven in i fållan. Sedan börjar en tvekamp för att få honom att vandra den sista biten genom gången in i bedövningsboxen. Det tar tre kvart av lock och pock med kraftfoder, ensilage och puffar innan han tar de sista kliven.

”Det är lugnare för djuren att vi gör så här. De slipper den långa och stressande transporten till slakteriet och känner igen både oss och stora delar av miljön som de har levt i under sina 30 månader.”

Leif Franzén, som driver gården tillsammans med sin bror Kenneth

JANNE OVERGAARD FRÅN Nyköping är med sina 67 år pensionerad timmerbilsförare.

– Jag har varit chaufför hela mitt yrkesliv. Det har varit perfekt. Jag gillar att köra och att lösa alla de små och stora problem som man hela tiden ställs inför.

Och det är precis det han gör som chaufför för Hälsingenstintan. Runt slakteriets två bilar med varsina släp finns det hela tiden småsaker som ska fixas: Hudar ska flyttas, staket monteras och vatten och el ska kopplas. Innan det är dags att packa ihop är det rengöring av allt som gäller innan resan till nästa gård inleds.

VECKORNA ÄR LÅNGA för det gäng som reser landet runt i de två lastbilarna. Helgerna blir på samma gång korta med sena fredagar. Arbetsveckan börjar ofta redan på söndagkvällen, då man åker hemifrån för

att vara på plats tidigt på måndag morgon.

– Om vi är på samma gård flera dagar i rad, och det inte är för långt bort, brukar jag försöka åka hem över natten. Men går inte det är det bättre att bo tillsammans med de andra på till exempel vandrarhem. Att sova i hytten är ensamt och tråkigt, det sociala livet blir viktigt, säger han.

JANNE OVERGAARD HAR aldrig ångrat sitt val av yrke. Så snart han bara fick, körde han upp och hämtade ut sitt körkort på länsstyrelsen, som då låg i Gamla stan i Stockholm.

– Jag var nyss fyllda 18 år och praktiserade på ett åkeri, säger han.

– Det var den åkare jag hade börjat hos som körde mig dit. När jag kom ut från kontoret hade han satt sig på passagerarsidan. Jag frågade varför han satt där och fick då till svar: ”Jaså, fick du inget körkort ..?”.

– Sedan dess har jag kört.

Hur länge kör du slakteribilen?

– Det har jag ingen aning om. Så länge jag orkar och det är roligt så fortsätter jag.

ANNA STEGS ÄR presschef på Hälsingestintan. Hon berättar att dagens mobila slakteri byggdes av Kometos i Finland, men konstruerades i Sverige på direkt uppdrag från Hälsingestintan. Anläggningen är den enda i sitt slag i hela EU.

Varför satsade ni på det här?

Sammanlagt 25 stutar (kastrerade nötdjur) på cirka 30 månader och en avelstjur slaktades under den dag Transportarbetaren var på besök. Varje stut väger omkring 500 kg, medan tjuren väger det dubbla.

– Det är mycket bättre för djuren. En stressfri slakt och spårbarhet ända ner till gården ger ett klart mervärde till konsumenten, säger Anna Stegs.

Ska ni skaffa fler mobila slakterier?

– Ja, så är planen, kanske även för andra djurslag i framtiden. Intresset från andra länder är mycket stort också och det är ju fantastiskt om vi kan bidra till att göra skillnad för djur och konsumenter i flera länder.

NÄR SOLEN HAR gått ned är alla klara med sina arbetsuppgifter och det är dags att åka norröver. Inte så långt just i dag; nästa stopp är i Norrköping. Men senare i veckan är målet Järvsö.

– Då hoppas jag att vi inte hamnar i köerna i Stockholm, säger Janne Overgaard och pilar i väg för att sätta fart med rengöringen med högtryckssprutа i fållan innan den rivs och packas undan tillsammans med alla andra saker.

FAKTA

➔ Bil och släp är lite större än vanliga ekipage, och har måtten:

Bil: 10,90 meter lång x 3,10 meter bred x 4,45 meter hög.

Släp: 17,45 x 3,10 x 4,45 (höjbart upp till 6,00) meter.

➔ Under bilen finns tankarna som rymmer 5,5 kubikmeter rent vatten för produktionen. Gråvattnet från slakteriet samlas i andra tankar och tas om hand för rening.

➔ Fem personer arbetar med slakten och två är chaufförer. Vanligtvis hjälper gårdens personal till med djuren.

➔ Antal slaktade djur per år: 5700. Det motsvarar cirka 1800 ton kött.

Runt det mobila slakteriet behöver en rad saker skötas under arbetet. Här flyttar chauffören Janne Overgaard hudar från en plastcontainer till en annan. Blod och inälvor förvaras i stålcontainern bakom honom. Slakteriet lämnar ingenting kvar efter slakten – allt tas om hand.

7 SKÄL ATT TA LEDIGT FRÅN JOBBET

Ska du engagera dig politiskt, få barn eller starta eget? Du behöver varken ta semester eller säga upp dig. Det finns en hel rad aktiviteter som ger dig rätt till ledigt från jobbet – de flesta utan lön eller ersättning.

Text **Johanna Kvarnsell/Lena Blomquist** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Studera

Det fina med rätten till studieledighet är att den gäller nästan all sorts studier, de behöver inte alls ha någon anknytning till ditt arbete. Arbetsgivaren kan skjuta upp din ledighet ett halvår, så ett bra tips är att vara tidigt ute med din ledighetsansökan.

Även den som vill läsa svenska för invandrare har rätt att vara ledig, på hel- eller deltid. Då ska arbetsgivaren informeras en månad i förväg.

2 Bli förälder

Visste du att alla föräldrar har rätt att vara lediga under barnets första 18 månader eller de första 18 månader efter en adoption – oavsett om de tar ut betalda föräldradagar från försäkringskassan eller inte? Kom bara ihåg att anmäla din ledighet till arbetsgivaren i god tid i förväg.

Och missa inte att det på alla arbetsplatser med Transportavtal (eller kollektivavtal med något annat LO-förbund) finns ett föräldrapenningstillägg.

Det ger tio procent extra under föräldraledigheten, men du måste ansöka om det.

Att ta hand om sina sjuka barn, med ersättning, är också en rättighet. Och det är faktiskt tillåtet att vabba även för det sjuka barnbarnet, gudbarnet, vännens eller grannens barn.

3 Starta eget

Vill du starta eget? Då har du rätt att vara tjänstledig från jobbet i ett halvår. Men rätten gäller bara om det du gör i ditt nya företag inte konkurrerar med din arbetsgivares verksamhet. Du ska ha jobbat hos din arbetsgivare de senaste sex månaderna, eller tolv månader de senaste två åren, för att ha rätt att ta ledigt.

4 Testa nytt jobb av hälsoskäl

Klarar du inte ditt nuvarande jobb på grund av sjukdom? Om det har pågått i minst 90 dagar har du rätt att få tjänstledigt för att pröva ett annat arbete. Du ska ha fått ett annat jobb mellan dag 91 och dag 180 av din sjukperiod.

5 Engagera dig partipolitiskt

Den som har ett uppdrag i kommun, landsting eller riksdag ska inte behöva missa några sammanträden.

Du har rätt att vara tjänstledig för att sköta detta.

6 ... eller fackligt

Lagen säger att den som är fackligt förtroendevald har rätt till den ledigt som fordras.

Omfattning och tidpunkt ska arbetsgivaren och det lokala facket komma överens om.

Om du jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal får du sköta uppdrag som handlar om den egna arbetsplatsen på betald arbetstid.

7 Ta hand om en anhörig

Lagen om rätt till ledighet av trängande familjeskäl gör att du kan vara ledig när en hastigt uppkommen situation i familjen kräver det. Det kan handla om akut sjukdom eller olycka.

Lagen ger dig rätt till obetald ledighet, men i flera av Transports avtal finns också en skrivelse om permission. Du har då rätt till en dags ledighet med bibehållen lön vid ”plötsligt svårt sjukdomsfall hos hemmaboende nära anhörig”.

En annan lag ger dig rätt till ledighet om försäkringskassan har beviljat dig närståendepenning för att ta hand om en närstående som är svårt sjuk.

Politikern

Miljöpartisten Stina Bergström från Kil i Värmland tycker att de här möjligheterna att ta ledigt från jobbet inte räcker. Tillsammans med tre riksdagsledamöter (MP) har hon föreslagit att friåret ska införas igen.

Varför?

– Många mådde jättebra av friåret när det fanns. Både bland dem som fick ta ledigt ett år och bland de arbetslösa som fick jobb. Jag har haft kontakt med många kvinnor som tog friår, många lärare och en del som startade företag och sedan fortsatte med det.

Hur funkar ett friår?

– Den som vill vara ledig går till Arbetsförmedlingen som tar reda på om det finns någon arbetslös som kan hoppa in på det jobb som skulle bli ledigt. Om den matchningen funkar får den lediga en ersättning som motsvarar 85 procent av a-kassan, som i sin tur är 80 procent av lönen. Medan den som var arbetslös får både jobb och lön under friåret.

Hur gick det för er motion?

– Motionen blev avslagen i riksdagen. Men den var mest ett sätt att lyfta frågan och få i gång debatten igen. Vi fortsätter att driva frågan på andra sätt. Isabella Lövin (miljöpartist och vice statsminister) har nyligen sagt att en utredning om stress i arbetslivet bland annat borde titta på friåret igen.

Fotnot: LO:s högsta beslutande organ, kongressen, sa i somras nej till ett förslag att facket skulle driva på för att återinföra friåret, som fanns mellan 2005 och 2007.

”Många mådde jättebra av friåret när det fanns.”

FREDRIK HÅKANSSON

Ålder: 43 år.

Familj: Sambo och en nioårig son. Plus fem hästar, två hundar och tre katter.

Bor: På en gård i Arkelstorp utanför Kristianstad.

Yrke: Lastbilschaufför sedan han muckade från lumpen. Förutom några korta inhopp som städare och taxichaufför. Jobbar på Sandahls Fulload sedan 2011.

Fackligt engagemang: Sitter i sektionsstyrelsen och i avdelningens representantskap.

På fritiden: Tar sommartid gärna en sväng med motorcykeln, en Kawasaki VN 1500 Classic.

Gör när han kör: Lyssnar på ljudböcker. Favorituppläsare är skådespelaren Magnus Roosman.

Den 29 februari 2016 var Fredrik Håkansson med om en olycka som han inte önskar sin värsta fiende.

”Det var så overkligt”

För ett år sedan hoppade en man ner från en viadukt och rakt in i lastbilschauffören Fredrik Håkanssons framruta. Att inte tänka ”tänk om” har hjälpt honom vidare efter olyckan. Det, och stödet från arbetsgivaren och kollegorna.

Text och foto **JOHANNA KVARNSELL**

Det började som vilken måndag som helst.

Fredrik Håkansson hade startat bilen på åkeriet i Olofström och kört till Åhus, arbetsveckans första stopp, för att lossa. Efter det fortsatte han till Mörrum i Blekinge och lastade pappersmassa för vidare färd mot Göteborg. Mitt emellan Falkenberg och Varberg började han fundera på rast och siktade in sig på att svänga till Björkängs vägkrog vid nästa avfart.

DET ÄR DÅ det händer.

Det kommer ingen förvarning. Plötsligt är han inte längre ensam i bilen och framrutan har exploderat i tusentals glasbitar.

– Först tänkte jag ”vad gör han här”. Sen började jag bromsa samtidigt som jag ringde 112.

Allt går liksom automatiskt. Han gör precis som han lärt sig, både på YKB-kursen och vid andra utbildningstillfällen. Bromsar, larmar. När lastbilen saktar ner glider mannen ut genom den krossade framrutan igen och landar framför bilen. Själv sitter Fredrik Håkansson kvar i ett regn av krossat glas, med 112 i luren.

Nästan samtidigt stannar en kollega framför. Och någon minut senare kommer nästa kollega och ställer sig bakom. Bådas tanke är att Fredrik har fått punktering och behöver hjälp, men att det är märkligt att han parkerat mitt i vägbanan. Först när de stannar ser de att hela rutan är sönderslagen och att en person ligger på vägen framför bilen.

– Det var så overkligt, säger Fredrik Håkansson.

Mitt i overkligheten går allt snabbt. En kollega tar hand om mannen som hoppat, den andra ringer åkeriet. Inom några minuter är både brandkår och ambulans där och snart också polisen. Själv sitter Fredrik kvar i hytten tills han kan få hjälp ut, rädd att skada sig mer på glassplittret än de skärsår han redan fått på armen.

När allt är över, ambulansen har åkt i väg med mannen som dog och polisen fått klarhet i vad som hänt, står lastbilen kvar. Och Fredrik. Han känner inget motstånd mot att köra. Så han tar sin sargade bil och ställer den på närmaste rastplats. Sen åker han hem. Men dagen efter är han tillbaka på åkeriet och vill jobba.

– Jag ville komma i gång direkt. Jag tänkte att man aldrig vet när det slår till, att man inte vill köra.

HEMMA PÅ GÅRDEN i nordskånska Arkelstorp har Fredrik och sambon fem hästar. För några månader sen ramlade Fredrik av, i en hopptävling som hans nioåriga son utmanat honom att delta i. Ryggen värkte i några veckor, men inget var brutet.

Nu har han utmanat sonen i dressyr.

Samma sak var det med jobbet. Fredrik Håkansson ville upp i sadeln igen, ville inte bli rädd för att fortsätta med det arbete som han haft i hela sitt yrkesliv.

Men chefen var inte övertygad.

– Absolut inte. Förbannad var jag på honom, säger Micael Olsson, vd på Sandahls Fulload.

Vi ses på åkeriet i Olofström. Som chef får Micael Olsson högsta betyg av Fredrik Håkansson, för hur han hanterade tiden efter olyckan. Det enda de är oense om är om det var klokt av Fredrik att börja köra igen, så snabbt.

”Det är fortfarande glas i hytten. Varje gång jag städar hittar jag nya bitar.”

TILL SAKEN HÖR att Micael Olsson själv har en dramatisk olycka i bagaget. En olycka som fick honom att lämna chaufförsyrket och sätta sig bakom ett skrivbord. Den gången ropade allt för många att han måste upp i sadeln igen. Men det ingen förstod var att han behövde prata med någon.

– Jag har fortfarande bekymmer när jag kör en vänstersväng och möter en lastbil. Det går inte att glömma, man får lära sig leva med det, säger Micael Olsson.

Efter olyckan var han med och startade Kollegahjälpen, dit yrkeschaufförer som är med om en olycka kan ringa för att prata av sig, chaufförer emellan.

– Jag känner ju inte dig på det sättet, säger Micael Olsson och tittar på Fredrik som nickar.

– Men prata måste man, så mycket har jag lärt mig.

KOLLEGAHJÄLPEN HAR VARIT till stort stöd för Fredrik. En fyra-fem samtal har det blivit med en chaufför som han inte vet mycket mer om än att han själv har liknande erfarenheter. En gång gick Fredrik Håkansson till en psykolog, mer än så tyckte varken han eller psykologen att de behövde träffas. Inte just då i alla fall.

– Jag kanske får mardrömmar om ett, två, tre eller tio år. Då kan jag komma tillbaka, kom vi överens om.

I DAGARNA HAR det gått ett år sedan olyckan. Fredrik jobbar på som vanligt. Inte ens när han första gången körde under viadukten vid Tvååker, där olyckan hände, darrade han på ratten. Det kan verka kallsinnigt. Men Fredrik är inte på något sätt oberörd.

– Jag önskar inte min värsta fiende det här. Jag har fått mitt nu, så jag hoppas att jag slipper det resten av livet. Men skulle det hända igen kanske jag lämnar in nycklarna.

Fredrik Håkansson vet nästan inget om mannen som valde att ta sitt liv genom att hoppa rakt in i hans lastbil. Det är ett medvetet val. Det enda han vet är att han var på permission från psykvården. Armbandet med hans personnummer satt fortfarande kvar runt handleden.

Det som smärtar honom mest är att det i polisrapporten står att han är misstänkt för vårdslöshet i trafik. Även fast fallet lades ner direkt på platsen. Samtidigt vet han att han inte kunnat göra något annorlunda.

– Det fanns ju ingen tid att hinna reagera. Jag sitter och kör, plötsligt är han inne i bilen. Jag har svårt att tänka att jag kunde agera på något annat sätt.

FREDRIK HÅKANSSON HAR två kollegor som han delar olycksdagens händelser med. Det tog bara 45 sekunder innan den ena stannade framför honom. Och efter en och en halv minut var den andra på plats bakom. Det var de som ringde arbetsgivaren och det var de som tog hand om mannen som hoppade. Därför har de också kunnat hantera olyckan tillsammans. Och en sak har de bestämt sig för. Det lönar sig inte att älta vad som kunde gått annorlunda. Om mannen hade valt att hoppa lite längre åt chaufförens håll. Om han hade hoppat sekunderna före. Eller efter.

– Jag räknar in dem i den här olyckan. Och vi tre har bestämt oss för att inte tänka ”tänk om”. Det är den tanken som sätter i gång spekulationerna.

Olyckan fick Fredrik Håkansson att upptäcka mindre goda sidor hos sin yrkeskår.

– Bilarna sänkte inte hastigheten när de körde förbi olycksplatsen. Inte det

Micael Olsson, vd för Sandahls Fulload, får högsta betyg av Fredrik Håkansson för hur han hanterat tiden efter olyckan. ”Man måste vara beredd på att sånt här kan hända och ha en riktig krisplan”, är hans medskick till andra arbetsgivare.

Framrutan på Fredrik Håkanssons lastbil exploderade vid olyckan och hytten fylldes med flera liter glaskross. Än i dag hittar han glasbitar varje gång han städar.

minsta. Och det var både personbilar och lastbilar.

I stället såg han hur förbipasserande började filma och fota. Och kort efter olyckan dök första kommentarerna upp i en Facebookgrupp för lastbilschaufförer. Spekulationer om vad som hänt, utan någon saklig grund.

TROTS ATT DET gått ett år hittar Fredrik spår av olyckan med jämna mellanrum.

– Det är fortfarande glas i hytten. Varje gång jag städar hittar jag nya bitar.

Dessutom smäller det i rutan.

Det säger även de timanställda som ibland kör Fredriks bil. Det kan låta märkligt, men det är inget övernaturligt. Troligtvis blev något skevt eller fel när den nya rutan sattes in.

– Jag blir påmind varje dag. Jag vet ju varför det smäller.

Fakta Kollegahjälpen

➜ Nätverket kollegahjälpen startades 2011.

➜ Det består av lastbilschaufförer och åkare över hela landet som ställer upp som samtalspartner till den yrkeschaufför som råkat ut för en allvarlig händelse i jobbet. Alla i nätverket har fått en grundläggande utbildning i avlastningssamtal och krislära.

➜ Vill du ha hjälp av kollegahjälpen efter en trafikolycka, ett rån eller överfall i jobbet? Ring 020-59 60 00, så hjälper SOS Alarm till att kontakta den kollegahjälpare som finns närmast.

➜ Nätverket drivs av Sveriges Åkeriföretag samt Transportfackens yrkes– och arbetsmiljönämnd, Tya.

DURABILITY
AT WORK SINCE 1975

Slitstyrka på jobbet

JOBMANS arbetskläder riktar sig till professionella yrkesmän och kvinnor. Så har det varit sedan 1975 och slitstyrkan har alltid varit vårat adelsmärke och kommer alltid att vara det. I kombination med nya funktioner och modern design gör det också dig slitstark på jobbet.
Oavsett hur trenderna går är vi övertygade om att hög kvalitet alltid kommer att vara modernt.

JOBMAN
WORKWEAR

Hitta din återförsäljare på www.jobman.se

FOTO: KUNGLIGA BIBLIOTEKET

I mitten av 1800-talet fick rodderskorna med sina roddbåtar konkurrens av snabbare vevslupar, som köptes in av rika män och roddes av säsongsarbetande dalkullor. Teckning i Illustrerad tidning nummer 3, den 20 januari 1855.

Dåtidens sjötaxi krävde sin kvinna

Vackra och väna? I 1600- och 1700-talens Stockholm var det starka armar och vassa tungor som gällde i den knivskarpa konkurrensen om kunderna. Roddarmadamer skötte dåtidens taxi – mellan stans holmar.

Text **JUSTINA ÖSTER**

YRKESKVINNORNA KALLADES OCKSÅ rodderskor, roddarfruar, roddargummor och roddarkärringar. Historikern Sofia Ling vid Uppsala universitet lutar åt det mer neutrala ”rodderskor”.

Roddarmadamer klingar mer Bellmanskt, men ger ändå en vink om att det var gifta kvinnor eller änkor, inte roddarmamseller, som satt vid årorna.

I en stinkande, myllrande och tättbefolkad stad, som saknade broar.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

Sofia Ling

I SIN BOK *Konsten att försörja sig. Kvinnors arbete i Stockholm 1650–1750* ger Ling en spännande inblick i kvinnornas arbetsliv. Boken ingår i ett större forskningsprojekt, där svenska arbetsförhållanden granskats ur ett könsperspektiv under åren 1550 till 1800. Forskarnas slutsats är att kvinnorna tog betydligt större ansvar för familjens försörjning än man tidigare trott.

Samtidigt var kvinnorna omyndiga. Som döttrar stod de under faderns beskydd och som gifta under makens. Ändå steg deras status som fruar. Gifta kvinnor kunde söka tillstånd från Stockholms han-

FOTO: KERSTIN OLSSON GRÖNVIK

Enligt Stockholmsguiden Iris Elfsberg var rodderskornas båtar ofta flatbottnade med plats för sju, åtta passagerare. Madamerna rodde i par. Konstnären Kerstin Olsson Grönvik skissade på en skulptur, som skulle uppföras i Stockholm, men idén hamnade i malpåse. Kanske dags att ta upp?

delskollegium om att få bedriva ”roddtaxi” från bestämda kajplatser och trappor.

Blev kvinnorna änkor fick de också rätt att ta över männens verksamheter inom handel och hantverk och bestämma över sina barn – även sönerna.

Som nutida kvinna skulle jag nog föredra änkeståndet, men Sofia Ling beskriver tvåsamheten och två försörjare som den tidens ideal. Ensam var inte stark. Änkor och änklingar gifte gärna om sig för att slippa sitt ”bedrövliga och ensörjande änkestånd” och återvända till det ”tvådelade” ansvaret.

Det är ”omvittnat att människor i 1600- och 1700-talens Stockholm levde i en fattigdom och misär som vi har svårt att föreställa oss i dag”, skriver Ling.

STOCKHOLMS HANDELSKOLLEGIUM VAKADE över fördelningen av säljplatser för fisk, bröd, frukt, grönsaker, roddfärder och så vidare vid stadens kajer och torg. Att bara ställa sig rakt upp och ner och ”mångla” varor (försäljarna kallades månglerskor och månglare) gick inte an.

Nästan all näringsverksamhet styrdes strikt av lagar och regler och organiserades till stor del utifrån ett skråsystem. Det avgjorde vilka män som fick ägna sig åt skomakeri, bageri, perukmakeri och så vidare.

Rodderskorna tillhörde inte något skrå, men kvinnorna organiserade ändå sitt arbete och samarbetade i ungefär samma skråanda som männen. Det är genom att djupdyka i kvinnornas klagomål, så kallade suppliker, till stadens manliga handelskollegium som Sofia Ling fogat samman en bild av kvinnornas arbetsliv.

I Stockholms stadsmuseums bokserie Blick (nummer 37) skriver Elisabeth Brenning om roddbåtstrafiken som inleddes på 1600-talet och pågick en bit in på 1800-talet. ”Trots att det var tungt att ro ansågs kvinnor lämpliga för arbetet. Transporter på land, med häst och vagn, sköttes av män”.

RUTTERNA VAR FASTLAGDA mellan stadens kajer, men rodderskorna kunde också anlitas för att ro långt in i Mälaren, som till Arboga. Två kvinnor krävdes vid årorna och färden gick ibland långt upp i ytterskärgården.

Roddtiderna var också reglerade och på söndagar och kyrkliga helgdagar skulle både åror, madamer och deras roddarpigor vila. Att folk skötte sig övervakades av illa sedda uppsyningsmän.

Roddarfruarna beskrevs ofta som hårdföra kvinnor som svor, snäste av folk och vägrade ro förrän båten var full. I karikatyrer tecknades de som vassnästa och manhaftiga. Men. Kvinnorna var egenföretagare och hade, själva eller ihop med andra, investerat i en eller flera båtar. Säkert behövde de vara munviga och bestämda mot både kunder och manliga konkurrenter. För det kunde gå hett till med våldsamma konflikter kring taxiverksamheten – som i våra dagar.

SOFIA LING TAR upp ett fall 1734. Då vittnar en grupp rodderskor i kammarkollegiet om hur timmermän och skeppspojkar överfaller dem med påkar och kastar sten för att jaga bort kvinnorna.

Och ta deras plats.

”Otillbörlig konkurrens inom deras yrkesområde”, klagar kvinnorna. Något vi också känner igen från vår tid …

RODDERSKOR I LITTERATUREN

→ Läs till exempel Per Anders Fogelströms *Mina drömmars stad* (1960) och *Vita bergens barn* (1987).

→ Ett nutida tips är Aino Trosells roman *Hjärtblad* (2010) om Hulda som växer upp i svältårens Malung. Hon far till Stockholm för att göra tjänst hos ett fint herrskap.

→ Missa inte Jeanette Wintersons roman *Passionen* (2015) om Venedigs första kvinnliga gondoljär med en särskild egenhet som gör att hon sover med skorna på. Finns på bokrean!

”Jag ber er ro som fruntimmer”

Carl Jonas Love Almquist, cirka 1835. Målning av Carl Peter Mazer.

I 1800-talsromanen *Smaragdbruden* av Carl Jonas Love Almquist anlitar huvudpersonen Mannerskog ett par rodderskor för en färd mellan Djurgården och Söder. Han har bråttom och förhandlar med dem om deras roddteknik.

”Ro vi icke duktigt? Ro vi ej som karlar?

Jo, men jag ber er ro som fruntimmer.

Hahaha!

Därmed menar jag, att ni, av vänskap för en karl, ville beskedligt fortfara, förstår ni, fortfara att ro på detta sätt hela vägen ända fram.

Då blir herrn nöjd?

Ja om ni oavlåtligt fortsätta såhär. Det är det jag kallar att uppföra sig som madammer, som rättskaffens fruntimmer. Ty karlar, som ni vet, avbryta och byta om, i stället för att redligt fortsätta och hålla på i ett och samma vis.”

Supande madam i julkalendern 2015

Vill du se en roddarmadam? Eller nidbilden av en? I 2015 års julkalender *Tusen år till julafton* (avsnitt 11) agerar Kakan Hermansson en supande, fräck rodderska. Hon ror fel. Och programledarna Erik Haag och Lotta Lundgren, från tv-serien *Historieätarna*, hinner inte fram till avrättningen de tänkt bevittna. Med sina barn.

Kika på youtube!

Bokutlottning

Vill du läsa mer om roddarmadamerna? Vi lottar ut tre ex av Sofia Lings *Konsten att försörja sig*. Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se, senast den 14 mars, så är du med i utlottningen. Skriv ”Madamer-3/17” i meddelanderaden.

MARSKRYSSET

ÄR POLITIKER
BLÅSINSTRUMENT
SKYDDAR ASTRA-KAN
UTAN SKADOR
KAN GE NACKSPÄRR
LÄGGS PÅ FLAK
TÄVLING
TÄCKER TACKA
AVSNITT
VINNER HEDRAD
KAN TRÄS PÅ TRÅD
LÄGGA IHOP
MATHO
SKISSAS
ÄR VISS HUMOR
PLACE-RATS
HAR KAM PÅ TOPPEN
RUTI-NERADE
TUNN-SÅDD
LIGGER UPPÅT
FÖR-TRÄFF-LIGA
PRAT-SJUNGA

RÖRA LÄTT
RYSNING
TALLRIK
LIGGS DET PÅ IBLAND
SLÖSA
LACKAR DAMER
VARA MED OM
KAN LITEN SÅ SÖTT
SMÅ-REG-NADE

KAN LÄNGRE LÄNGRE
LÄMNAS KVAR
KAFFE-BRÖD
HÄRDAR TÅLIG
RYKANDE VARMA
TID FÖR VILA
UTAN MOD

OVÄD-RAT
LITE EGEN
BLÅSES I HYTTA
SJÄLS-SPEGEL
ENKELT LÅS
HA SOM ÅSIKT
NYTTIGT MOR-GONMÅL
HAR FÄSTE I NAV

VARA LÅNG-SAM
OLJE-NORM
LITEN TUNNA
DÖLJER KROK

HAR NOG VINNARE
REST I KUPA
SÅDAN HÖGER KÄNNS

ÄR VATTEN VID 100 GRADER
DAGAR I TAL
HAN I LIANEN
SÄLJER BURKAR
SPELAR ROLL
KAN IN-GÅ VID NATT-NING
UTLÄSES UR STJÄR-NORNA

LÅTA GÄLLT
RYKTBAR DAM
PUH-POLARE
FINA FJÄDRAR
HAR DET SKÖNT

BÖNE-STUND
LÅGA SIFFROR
STOR-FAMILJ

VILD GALOPP
MER ÄN DET MESTA
KAN VALPA
NYANS

HAR FÖR-MÅGAN
GICK TILL ATTACK

MÄNGD I STYCK
SÄTTA FYR
VIPPAR PÅ STJÄR-TEN

DRAR PÅ MUNNEN
FÄRRE ÄN FÅ

VISAT ÖMHET
PALLRAR SIG IVÄG

© Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 14 mars. Märk kuvertet **"Marskrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Kan man verkligen skicka en uppsägning via mejl? Kan den som sagt upp sig ta ut sin sparade semester och sluta direkt? Kan chefen tvinga sig med på ditt läkarbesök? Fråga facket om du undrar vad som gäller på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaren.

Kan arbetsgivaren säga upp via mejl?

Kan arbetsgivaren skicka ut en uppsägning i mejl? Han har gjort det utan att begära kvittens från den som tar emot det. Från när gäller uppsägningen i så fall? Jag frågar för en kompis som jobbar på ett åkeri och har flera mil till kontoret från sitt arbetsställe.

Före detta skyddsombud

Svar: Mitt råd till din kompis är att ta kontakt med sitt fack, det är förmodligen Transports lokalavdelning.

Enlig lagen om anställningsskydd ska en uppsägning vara skriftlig. Men det finns många obesvarade frågor om hur det har gått till i det här fallet. Har uppsägningen förhandlats med facket? Visste din kompis om något innan mejlet kom?

En facklig ombudsman behöver veta mer om bakgrunden för att kunna ge ett korrekt svar på frågorna. Och, om det behövs, företräda din kompis i en förhandling.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Får jag avsluta med semester?

Jag har sagt upp mig och skulle vilja ha lite ledigt innan jag börjar på mitt nästa jobb. Kan jag ta ut min sparade semester och sluta direkt? Jobbar på en bensinmack.

Trött på jobbet

Svar: Du kan alltid fråga. Men det finns ingenting i lagar eller avtal som säger att du har rätt att sluta så fort du har sagt upp dig. Om arbetsgivaren inte beviljar semester måste du jobba under hela uppsägningstiden.

Det betyder att du ska få semesterersättning för de semesterdagar du har tjänat in men inte kunnat ta ut. De pengarna ska komma med slutlönen, som du ska få senast en månad efter din sista anställningsdag.

Joakim Guttman, central ombudsman i Transport

Måste jag ha med chefen till doktorn?

Min arbetsgivare skickar mig till doktorn och vill själv följa med på läkarbesöket. Är det ok? Jag vill inte skriva vilken bransch jag jobbar inom.

Tommy T

Svar: Din fråga är så öppen att den är svår att svara på. Jag resonerar lite mer allmänt om ditt problem:

För det första ska en arbetsgivare ha ett godtagbart skäl för att skicka dig till företagshälsovården. Kan arbetsgivaren redovisa ett sådant så kan du vara skyldig att gå på läkarbesöket.

Däremot kan jag inte se hur en arbetsgivare ska kunna tvinga sig med på ditt besök hos hälsovården. Läkaren borde också, vid ett sådant krav, protestera eftersom han eller hon då riskerar att bryta mot den medicinska sekretessen. Det är inte tillåtet att sprida uppgifter om dina eventuella sjukdomar.

Ett annat svar gäller om du är sjukskriven och det handlar om ett rehabmöte. Då talar vi om ett möte med arbetsgivaren, företagshälsovården, en facklig förtroendeman som kan stödja dig, och oftast även försäkringskassan. Där är det arbetsgivarens ansvar att vara med och skapa en bra återgång till arbete.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman i Transport

Du kan få ledigt även för resdagar

Ett tidningsbud med lång resa till mammas begravning påpekar att svaret om permission i förra numret inte är fullständigt. I de flesta kollektivavtal kan du få betald permission även för två resdagar när en nära anhörig ska begravas.

Fråga våra experter!

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

Grattis!

Förra månadens lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Peter Möller, Östersund
Alf Stenmark, Matfors
Gustav Norbäck, Hallsberg.

Vinnarna av en trisslott:
Monica Lindström, Förslöv
Harry Åström, Luleå
Vivianne Axelsson, Karlstad.

Nattens hjältar

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

Nu kanske det kan bli ordning och reda

För en tid sedan presenterade Ilmar Reepalu sitt förslag till Ordning och reda i välfärden (SOU 2016:79). Med den har regeringen fått en högkvalitativ utredning med många bra förslag på hur våra skattemedel ska användas på ett effektivt sätt.

I direktiven till utredningen står att den ska lämna förslag för ”att säkerställa att offentliga medel används till just den verksamhet de är avsedda för, och att eventuella överskott som huvudregel ska återföras till den verksamhet där de uppstått”. När man läser Reepalus förslag kan man inte annat än instämma i hans slutsatser.

SVERIGE HAR UNDER de senaste decennierna genomgått ett välfärdspolitiskt systemskifte. Huvudproblemet är en övertro på olika former av marknadslösningar kombinerat med att staten, kommunerna och landstingen under lång tid inte skjutit till tillräckligt med resurser till välfärden. Detta har bidragit till ökade klassklyftor och ojämlikhet.

Det är inte svårt att se effekterna av denna välfärdspolitiska experimentverkstad. Ineffektivitet och stora kvalitetsbrister för brukarna är ett resultat. Vidare är det ett problem att ägarnas intresse av kortsiktig vinst kan styra verksamheten på ett sätt som inte stämmer överens med de välfärdspolitiska målen.

Det är naturligtvis helt orimligt att välfärdssektorn har blivit en guldgruva för riskkapitalister och andra som på ett enkelt sätt vill berika sig på skattefinansierad verksamhet.

SAMTIDIGT BÖR MAN stärka de idéburna företagens möjligheter att vara verksamma i välfärdssektorn. Eftersom vi varken vill ha monopol eller oligopol är det viktigt att medborgarnas önskan om valfrihet behålls. Det finns förslag i utredningen som stärker de idéburna företagen, men de skulle kunna vara fler.

> ”Det är naturligtvis helt orimligt att välfärdssektorn har blivit en guldgruva för riskkapitalister och andra som på ett enkelt sätt vill berika sig på skattefinansierad verksamhet.

Knappt hade Ilmar Reepalu överlämnat sin utredning förrän kritiken började hagla över honom och hans så kallade ”socialistiska idéer”.

Att riskkapitalisterna som ser gödkalven magra väsentligt är upprörda är inget att förvånas över. Men att fackförbundet Kommunal är kritiskt överraskar nog de flesta.

Man måste komma ihåg att det krävs djupgående och långsiktiga åtgärder för att komma till rätta med problemen inom välfärdssektorn. Att stoppa vinstdriften är ett första steg i rätt riktning.

DET ÄR INTE obekant att det är kvinnor, i synnerhet arbetarklassens kvinnor, som drabbas när övertron på marknadslösningar leder till pressade arbetsförhållande och slimmade arbetsorganisationer. Många har tyvärr fått betala med sin egen hälsa. De vittnar inte bara om värkande armar och ryggar – utan också om en psykisk press där allt fler upplever att de inte ”räcker” till.

Lars Lindgren
är Transports förbundsordförande

Det här h

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.

änder på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 14 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 & 2 (HAMN)

Påminnelse om årsmöte Avdelning 1 och avdelning 2 meddelar härmed att ett gemensamt årsmöte kommer att hållas torsdagen den 30 mars kl 13 på Hjortviken Konferens i Hindås.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har årsmöte tisdagen den 7 mars kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöte Representantskapets årsmöte kommer att hållas lördagen den 11 mars kl 9.30 på Restaurang Lagerbladet, Snickaregatan 22 i Linköping.
På dagordningen står val till bland annat avdelningsordförande, förbundsråd, avdelningsstyrelsen, valberedning och revisor. Verksamhetsberättelsen och frågan om ansvarsfrihet för avdelningsstyrelsen kommer att behandlas.
Du som medlem är varmt välkommen att delta i mån av plats, meddela avdelningen på 010-480 30 04 senast måndagen den 6 mars.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Årsmöte i representantskapet i Stockholms Transportarbetarefackförening: torsdagen den 23 mars kl 18.30 i Zätasalen, ABF-huset, Sveavägen 41. Förbundsordförande Lars Lindgren talar om avtalsrörelsen 2017. På dagordningen i övrigt bland annat val av ordförande, sekreterare, förbundsrådsledamot. En fullständig dagordning kan ses på avdelningens hemsida respektive facebook. Där finns också en förenklad verksamhetsberättelse för 2016. Alla medlemmar är välkomna.

Nomineringsmöte i avdelning 5:s valkrets för Transports arbetslöshetskassa hålls den 6 april kl 15 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2. Detta möte hålls inför a-kassans stämma, den 26 april kl 13 på World Trade Center i Stockholm. Alla medlemmar i kassan har rätt att delta både i nomineringsmötet och stämman.

Fackliga utbildningar
➤ Startpunkter arrangeras lördagen den 11 mars kl 10.30–17, lördagen den 8 april kl 14.30–21 och lördagen den 13 maj kl 9.30–16.
Fler Startpunkter kan komma att ordnas, se på vår hemsida.
➤ Startpunkten/Avtalspunkten (Transportavtalet), lördagen den 18 mars kl 8.30–17. Fler Avtalspunkter kommer att ordnas under våren. Se mer information på vår hemsida.
➤ Vi i Transport arrangeras vecka 12 i Solna och vecka 14 i Bollnäs.

FOTO: MIKAEL GRIP

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Grabbhalvan & Tjejhalvan 2017

Starten går torsdagen 4 maj, kl 18.30 för tjejerna och ungefär en kvart senare för grabbarna, utanför Stadium Arena i Norrköping. Förra året blev vi 35 stycken transportare som tog oss runt, så jag hoppas att ni alla är med igen. Avdelningen bjuder på anmälningsavgift och t-shirt. När ni kommer i mål så står våra grillmästare redo med hamburgare och dricka.

Anmäl er senast den 17 april till Conny Andersson, 010-480 31 43 eller conny.andersson@transport.se, eller Marika Lindberg, 010-480 31 38 eller marika.lindberg@transport.se.

Marika Lindberg, ordförande i avdelning 4

UNION COURSES IN ENGLISH

We arrange union courses in english this spring as follows:

➤ Starting Point, march 28 between 14.00 and 19.00.
➤ Collective agreement point, march 30 between 14.00 and 19.00 concerning newspaper distributors.
➤ We in Transport, five days starting may 15 and ending may 19, from 9.00 to 17.00.

All the courses are held at Skytteholmsvägen 2 in Solna. Notify participation at transport.5@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Representantskapets årsmöte hålls den 11 mars och inleds kl 9. Plats meddelas via hemsidan. Kallelse har skickats separat till samtliga ledamöter. Alla medlemmar är välkomna att gästa mötet i mån av plats, anmäl i så fall ditt intresse till avdelningen. För mer info, se www.transport.se eller ring 010-480 30 06.

Startpunkten Alla medlemmar bör gå vår fackliga grundutbildning! Hör av dig till avdelningen för mer information. I Karlstad hålls kursen den 6 mars, 1 april (lördag) och 2 maj. Anmälan görs på 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se.

Avtalspunkten Vill du lära dig mer om dina rättigheter på jobbet? Gå en Avtalspunkt! Avdelningen anordnar endagsutbildningar i samtliga våra avtal. En förutsättning för att få rätt lön är att man själv vet vad rätt lön är.
➤ Miljöavtalet: 21 mars.
➤ Bensinavtalen: 25 april.
➤ Bevakning: 30 maj.
➤ Övriga avtal: Hör av dig så ordnar vi en utbildning så snart det är möjligt. Intresse anmäler du på 010-480 30 06 alternativt transport.6@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Inbjudan till träff angående trafiksituationen i samband med bygget av nya resecentrum. Tisdagen den 7 mars kl 18 på Tingshusplatsen 2, konferensen plan 3. Kom och lämna dina synpunkter på det förslag som är framtaget för trafikomläggningen under byggtiden för nya resecentrum. Medverkande: Carl-Åke Andersson, ordförande i Bygg- och tekniknämnden, och representanter från Byggnadsnämnden. Transport bjuder på kaffe eller te och smörgås. Anmäl dig till transport.7@transport.se senast den 1 mars. Välkommen!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Rekryteringsmässan på Truckstop torsdagen den 9 mars kl 16–18. Transport och flera företag som söker personal kommer att finnas på plats. Alla arbetssökande är välkomna, och även ni som är nyfikna.

Startpunktens kursdatum i vår:
➤ Lördagen den 8 april.
➤ Lördagen den 20 maj.

Representantskapets årsmöte kommer att hållas den 25 mars kl. 10 i Folkets hus i Karlskoga, Karlskoga kommun 29, Kultur och föreningsförvaltningen, 691 83 Karlskoga. Välkomna!

BUSSRESA TILL ULLARED

Följ med avdelning 9 på en bussresa till Ullared!

Tanken är att vi ska åka i väg för att ha lite trevligt och träffa andra medlemmar. Vi kommer också att erbjuda aktuell information från avdelningen.

Vilka får åka med? Alla medlemmar, även med respektive och barn, är välkommna att söka. Kostnaden är 100 kronor för respektive och 50 kronor för barn under 15 år. Medlemmar åker gratis. Först till kvarn gäller. Max antal personer är 58.

När åker vi? Lördagen den 6 maj kl 3.30 avgår bussen från Elementvägen 5 i Örebro. Vi beräknar att vara tillbaka cirka kl 23.

Anmälan görs till avdelningen på transport.9@transport.se. Om du inte har mejl kan du ringa 010-480 30 09. Senast den 21 april.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Nästa repskapsmöte: Lördagen den 25 mars kl 10 hålls representantskapets årsmöte på Sätrahöjden 16 i Gävle. Gäst är Tommy Wreeth, Transports förbundskassör.

Sammanträdesplan 2017
Representantskapet:
➤ Lördagen den 25 mars (årsmöte).
➤ Torsdagen den 7 september.
➤ Torsdagen den 23 november (budget).
Datumen kan eventuellt ändras.

Sektion 1:
➤ Torsdagen den 15 juni.
➤ Torsdagen den 5 oktober (verksamhetsplan).
➤ Onsdagen den 6 december.

Sektion 5:
➤ Torsdagen den 15 juni.
➤ Torsdagen den 5 oktober (verksamhetsplan).
➤ Onsdagen den 6 december.

Vill du gå en utbildning? Kontakta Magnus Dawest tel 010-480 32 46 eller e-post magnus.dawest@transport.se för mer information om vilken utbildning som kan passa dig.

Kom ihåg "Medlem värvar medlem"! Du som är medlem får ett Superpresentkort värt 200 kronor om du värvar en kompis. Läs mer på Transports hemsida, under "Bli medlem".

AVDELNING 12 MALMÖ

Kalendarium
➤ Lördagen den 18 mars kl 9 håller avdelning 12 årsmöte på Scandic Star hotell i Lund. Ledamöter i representantskap och styrelse får en skriftlig kallelse.

➤ Lördagen den 25 mars kl 7 avgår buss från avdelning 12 på Kosterögatan 5 i Malmö, för färd mot Herning på Jylland och lastbilsmässan Transport 2017. Åter i Malmö cirka 21.30. Vi bjuder på buss, inträde samt lunch på mässan. Anmäl dig senast den 5 mars, med namn, personnummer och mobilnummer, till Kenneth Pettersson på tel 010-480 32 55 eller mejl kenneth.pettersson@transport.se. Först till kvarn … Du får bjuda med en vuxen person.

➤ Onsdagen den 29 mars kl 16 kallas medlemmarna på Securitas till klubbens årsmöte, som föregås av ett nomineringsmöte. Det ska nomineras och väljas två ledamöter och tre suppleanter till styrelsen. Platsen är Securitas, Agnesfridsvägen 113 A.

➤ Medlemsmöte i sektion 90: Måndagen den 20 mars, kl 15 i avdelning 12:s lokaler. Välkomna, hälsar styrelsen.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Startpunkten är en facklig introduktion som kommer att hållas lördagen den 18 mars. Anmälan om deltagande senast fem dagar före kursdatum. Vi har plats för 20 deltagare per tillfälle, så principen först till kvarn gäller. Välkommen med din anmälan till Jessica Dahlgren på 010-480 33 14 eller transport.14@transport.se.

Representantskapets årsmöte äger rum söndagen den 19 mars kl 9 i IF Metalls lokaler (gamla tingssalen) på Kaliforniegatan 3 i Helsingborg. Separat kallelse kommer till alla representantskapsledamöter per brev.

AVDELNING 16 GOTLAND

Avdelningens årsmöte Den 15 mars har avdelningen sitt årsmöte kl 18 i Arbetarrörelsens hus i Visby. Alla medlemmar hälsas välkomna, personlig inbjudan kommer med posten. Nomineringsmöte till a-kassans föreningsstämmor kl 17.30.

Är du arbetslös eller intresserad av att byta jobb? ABF håller en utbildning om ”Ditt personliga varumärke” i tre steg, två träffar per steg kvällstid.
➤ Steg 1: Tips och hjälp med att skriva ett cv. Den 6 & 7 mars.
➤ Steg 2: Hur man skriver ett ansökningsbrev. Den 20 & 21 mars.
➤ Steg 3: Vad bör du tänka på inför en anställningsintervju, hur presenterar man sig för en arbetsgivare? Den 3 & 4 april.
Är du medlem i Transport betalar avdelningen kursavgiften. Ta kontakt med vår studieorganisatör Håkan Kraby om du är intresserad, tel 010-480 33 30 eller hakan.kraby@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Påminnelse om sektionsmöte Boråssektionen hälsar alla medlemmar välkomna att komma med synpunkter på de beslut/val som ska tas på representantskapets årsmöte tisdagen den 7 mars kl 18. Plats: Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås. Vi bjuder såklart på fika! Välkomna!

Startpunkten Till dig som inte deltagit i någon facklig utbildning: Anmäl dig till Transports introduktionsdag, den 30 maj i Borås och den 1 juni i Skövde. Platser finns även kvar till den 28 mars i Borås och 30 mars i Skövde. Sista anmälningsdag är den 2 maj. Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf Stigsson på tel 010-480 36 41 eller ulf.stigsson@transport.se.

Repskapet Du som är vald att representera din sektions medlemmar kallas till årsmöte med representantskapet lördagen den 25 mars kl 11. Plats: Transports Skövdekontor på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Startpunkten
➤ Måndagen den 13 mars kl 16–20 på Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

Avtalspunkten
➤ Torsdagen den 2 mars kl 9–12 i Transports lokaler på Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.
➤ Måndagen den 6 mars kl 9–12 på Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

Den 3–8 juni är det dags för Transports kongress i Örebro, och för avdelningens räkning deltar följande personer.
➤ Förbundsrådet: Jan-Ivan Persson.
➤ Ordinarie: Christina Mattisson, Joakim Borg och Kenneth Falk.
➤ Ersättare: Mikael Humlin och Johnny Wiklund.

Du som är 30 år eller yngre är välkommen till avdelningen, Kungsgatan 75 i Söderhamn, lördagen den 4 mars mellan kl 9 och 15.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Tiden rusar i väg! Nu stundar alla årsmöten i sektioner och representantskap.
Det är en del ”pillande” med verksamhetsberättelser, kallelser, dagordningar och annat som ska förberedas …

Kalendarium:
➤ 2 mars: Vu sammanträder.
➤ 6 mars: Avdelningsstyrelsen sammanträder, kväll. (Obs! Ändrat datum.)
➤ 8 mars: Sektion 2 (taxi) årsmöte, i avdelningens lokaler på Ängsgärdsgatan 13 i Västerås, start 18.
➤ 9 mars: Sektion 1 + 4 (åkeri/terminal/ miljö + bemanning) årsmöte, på Best Western Hotell Ta Inn på Ängsgärdsgatan 19 i Västerås, start 18.15.
➤ 13 mars: Sektion 3 (tidningsbud/reklambud) årsmöte, i avdelningens lokaler, start 18.
➤ 14 mars: Sektion 5 (bensin/gummi) årsmöte, i avdelningens lokaler, start 18.
➤ 15 mars: Sektion 6 (säkerhet) årsmöte, i avdelningens lokaler, start 18.
➤ 19 mars: Startpunkten.
➤ 20 mars: Vu sammanträder.
➤ 25 mars: Nomineringsmöte till ombud och ersättare i Transportarbetarnas A-kassa, start kl 9. Plats: Best Western Hotell Ta Inn, Ängsgärdsgatan 19 i Västerås.
➤ 25 mars: Representantskapets årsmöte, Best Western Hotell Ta Inn på Ängsgärdsgatan 19 i Västerås, start kl 9.30.

Eftersom förbundet senarelagt datum för när kongressmaterialet ska vara utskickat så har vi flyttat fram avdelningens **kongressutbildning** till den 11–13 april och **regionkonferensen** till den 4–5 april. Avdelning 19 har kongressutbildning tillsammans med avdelning 6 och 9.

Inbjudan till studiebesök med pensionärsklubben: Avdelningens pensionärsmedlemmar inbjuds att delta på ett studiebesök vid Vafab Miljö ”Grytatippen” i Västerås den 5 april från kl 10 till cirka 12.30. Samling vid Vafabs kontor vid Grytatippen. Besöket inleds med cirka 40 minuters information, därefter blir det ett besök på bränsleplattan och biogasanläggningen. Eventuella frågor besvaras av pensionärsklubbens ordförande Kjell Lindbom, 070-268 64 63.

Avtalsdelegater Ingrid Berglin har av förbundet utsetts till att ingå i delegationen för Bensinavtalen, och Susanne Bergman Israelsson i delegationen för avtal Säkerhet.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Är du intresserad av att gå vår fackliga grundutbildning? Anmäl dig till Startpunkten! Det är en endagsutbildning där vi bland annat går igenom historia, Transports organisation, försäkringar, andra utbildningar och mycket mer. Här är årets kursdatum för Startpunkten. Passar inget datum? Hör av dig till avdelningen så löser vi det.
➤ 25 mars kl 10 på avdelningen i Jönköping.
➤ 8 april kl 10 på ABF i Värnamo.
➤ 20 maj kl 10 på avdelningen i Jönköping.
➤ 9 september kl 10 på avdelningen i Jönköping.
➤ 20 oktober kl 10 på avdelningen i Jönköping.
➤ 18 november kl 10 på avdelningen i Jönköping.

Avdelningens årsmöte äger rum söndagen den 19 mars i Folkets hus Norrahammar. Mötet öppnas kl 10.15, men vi samlas i lokalen 10. Det kommer att finnas kaffe och fralla från 9.30. Under mötet ska det väljas till avdelningsuppdrag och nomineras till närliggande organisationer. Meddela din närvaro för att säkerställa att det beställs tillräckligt med lunch till alla.

Innan årsmötet öppnas, kl 10–10.15, ska det hållas ett möte för **nominering av stämmoombud till Transports arbetslöshetskassa**. Alla medlemmar av Transports a-kassa är välkomna att framföra sin nominering. Den 26 april, i samband med a-kassans stämma, kommer ombud till kassans föreningsstämma att väljas för de kommande fem åren. Valet äger rum kl 13 på World Trade Center Stockholm.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Årsmöte i sektionerna
➤ Falkenberg: Torsdagen den 2 mars kl 18.30, Falkenbergs Folkets hus.
➤ Ljungby: Måndagen den 6 mars kl 18.30, Motell Ljungbystopp.
➤ Halmstad: Tisdagen den 7 mars kl 18.30, IF Metalls hus Vallås.
Nomineringsmöten hålls på plats från kl 18.

Årsmöte i representantskapet Lördagen den 18 mars, kl 9.30, Kvibille Gästgivargård. Kallelse kommer per post.

Introduktionsutbildning Startpunkten – för dig som vill veta mer om vårt fackförbund.
➤ Onsdagen den 8 mars, kl 18, avdelningen i Halmstad, Kungsgatan 10. Anmäl dig till bjorn.horback@transport.se, senast den 6 mars. Välkommen!

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Startpunkten: En grundkurs om facket. Vad Transport arbetar med, vår historia och vad vi jobbar med för framtiden.
Vi går även igenom arbetsmiljö, lite om försäkringar och ditt kollektivavtal, för att avsluta dagen med organisering och vad du kan göra på din egen arbetsplats. Nästa kurstillfälle är den 14 mars.

Ungdomsevent Den 25–26 mars har avdelningen en utbildning för er som är under 35 år, vill veta mer om facklig politisk samverkan och hur man kan vara en del i att påverka och förändra på sin arbetsplats. Än finns det platser kvar, så hör av dig till avdelningen på 010-480 34 20 om du är intresserad.

Representantskapet har årsmöte den 20 mars. Kolla med avdelningskontoret vem som är din sektions representant där.

Nomineringsmöte till a-kassans stämma hålls måndagen den 20 mars kl 10 på Sunderby folkhögskola i Sunderbyn, Luleå. Alla som vill nominera är välkomna att delta. Nomineringsmötet hålls i direkt anslutning till representantskapsmötet. På repskapsmötet äger medlem i avdelning närvarorätt, i mån av plats.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ 6 mars: Taxiklubben Skellefteås årsmöte.
➤ 7 mars: Startpunkt Umeå.
➤ 13 mars: Sektionens årsmöte.
➤ 13 mars: Representantskapets årsmöte.
➤ 21 mars: Startpunkt Umeå.
➤ 24 mars: Avdelningsfrukost.
För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transports hemsida.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta Mattias på mattias.koch@transport.se eller 010-480 34 36.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vi hälsar vår resurs Malin välkommen tillbaka. Hon kommer att vara projektanställd hos oss under våren. Vill du ha besök av henne på din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen.

Årsmöte Avdelningen håller sitt årsmöte den 26 mars.

Vi kör vår introduktionsutbildning Startpunkten den 18 april i Sundsvall och den 13 mars samt 17 april i Örnsköldsvik. Vill du veta mer? Ta kontakt med vår resurs Malin på 070-240 54 56.

Kollektivavtalets dag är den 17 mars. Håll koll på vår Facebooksida @Transport.avd32 för mer information om vad som sker då.

AVDELNING 41 UPPLAND

Tisdagen den 14 mars kl 18.30 har Södra sektionen sitt årsmöte. ABF Märsta, Västra bangatan 31. På dagordningen, val av sektionsstyrelse samt nomineringar till avdelningsuppdrag. Alla medlemmar är varmt välkomna!

Lördag den 25 mars håller avdelningen sitt årsmöte. Sedvanlig kallelse kommer ut via brev till representantskapet.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Vi har nu lämnat sektionernas årsmöten bakom oss och alla nomineringar och val är gjorda. Stort tack till alla er som deltog på mötena.

Representantskapets årsmöte Den 18 mars äger årsmötet för representantskapet rum i Emmaboda. Alla representantskapsledamöter ska ha fått en kallelse till detta möte. Är man intresserad av att delta som gäst på mötet måste man höra av sig till avdelningen senast den 10 mars.

Sugen på stugsemester i fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i Lofsdalen! Den har åtta bäddar och är fullt utrustad. För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på 010-480 31 08. Hoppas du/ni får en trevlig vistelse!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga med åtta bäddar i Branäs, ett stenkast ifrån liftarna, från 1375 kronor. Veckorna har gått åt fort i år, anmäl ditt intresse för nästa säsong redan nu på 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se. För mer info se www.transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga med sju bäddar, bastu och vedkamin i Tandådalen, Sälen. För mer info, besök vår hemsida, transport.se/avd 88. Intresse anmäler du på 010-480 30 88.

Medlemsmöte i Sektion 3, Kronoberg: Lördagen den 8 april, tid och plats kommer att annonseras ut på hemsidan i god tid innan mötet.

Startpunkten är en facklig grundutbildning där vi bland annat pratar om dina rättigheter och skyldigheter på jobbet. Nästa kurstillfälle är lördagen den 8 april kl 10–14 i Valjeviken. Vi börjar med att bjuda på frukost kl 9.30. Är du intresserad? Hör av dig till Jimmy Ovesson på tel 010-480305 1.

ViT (Vi i Transport): En externatutbildning som hålls två gånger om året går av stapeln vecka 11. För att få gå den utbildningen måste man ha gått en Startpunkt och jobba aktivt med fackliga frågor på sin arbetsplats. Hör gärna av dig till Jimmy Ovesson på tel 010-480305 1 om du vill veta mer.

Sektion 1 bjuder in till två branschträffar:

För medlemmar inom taxi, lördagen den 4 mars kl 10–13 på Bryggerigatan 7 i Kristianstad.
➤ Få reda på hur lönen beräknas enligt kollektivavtalet.
➤ Avtalsfrågor till nytt avtal.
➤ Nya regler vid offentlig upphandling.
Anmälan senast den 24 februari till transport.51@transport.se eller 010-480305 1. Välkommen!

För medlemmar inom åkeri/terminal, lördagen den 11 mars kl 10–13 på Bryggerigatan 7 i Kristianstad.
➤ Tommy Jonsson, Transport pratar om ordning & reda i åkeribranschen. Och Henrik Stenberg, docent, om "Framtiden – hot & möjligheter för en hållbar åkerinäring".
➤ Avtalsfrågor till nytt avtal.
Anmälan senast den 5 mars till transport.51@transport.se eller 010-480305 1. Välkommen!

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

A-kassestämma Lördagen den 25 mars kl 9–9.30 har medlemmar i Transports a-kassa möjlighet att komma på möte för att nominera ledamöter, en ordinarie ledamot och tre suppleanter, till a-kassestämman. Mötet är på Bohusgården i Uddevalla.

Repskapets årsmöte Lördagen den 25 mars kl 10. har representantskapet sitt årsmöte på Bohusgården i Uddevalla. På dagordningen: Val till avdelningsuppdrag, val av revisor och revisorssuppleant och beslut om ansvarsfrihet för styrelsen. Fika serveras från 9.30.

AVDELNING 88 DALARNA

Avdelningsstyrelsemöte
Avdelningen har nästa styrelsemöte måndagen den 13 mars.

Repskapets årsmöte
Lördagen den 25 mars har avdelningens representantskap årsmöte på Mosskogen i Leksand. Årsmötet börjar kl 9.30.

FOTO: JOHANNA KVARNSELL

Ombudsman Andreas Kindesjö, ordförande Håkan T Lindgren och ungdomsansvarige Jimmy Ovesson är tre av de åtta som jobbar på avdelning 51 med säte i Kristianstad. Där finns också ombudsmännen Mikael Hussner och Benny Lundgren, regionala skyddsombuden Kersti Norén Dahlström och Gustaf Järsberg samt verksamhetsassistenten Cecilia Gunnvall.

Månadens avdelning

”Vi jobbar, bygger och vårdar”

När flera stolar gapade tomma i representantskapet förstod avdelning 51 i Kristianstad att något måste göras. Nu arbetar de med organisering på sitt eget sätt.

Projektet har de döpt till Soa, som står för systematiskt organiseringsarbete. Arbetet startade förra året och började med en kartläggning av de stora arbetsplatserna i 51:ans område.

Efter det har avdelningen dragit i gång organiseringsarbetet på tre olika nivåer, beroende på hur den fackliga närvaron ser ut i dag. Nivåerna kallar de för jobba, bygga och vårda.

ARBETSPLATSER PÅ jobbanivån tar ombudsmännen hand om. Det är företag som av någon anledning är svåra att organisera. Byggarbetsplatserna däremot tar sektionerna hand om. Det är arbetsplatser som med lite stöd på vägen kan bli bättre organiserade än vad de är i dag. Sektionerna har också hand om den sista nivån, vårda.

– Det är arbetsplatser som har god organisering och där vi profilerar oss lite mer och visar att vi finns när det behövs, förklarar avdelningens ordförande, Håkan T Lindgren.

Än så länge är Soa ett projekt. Men tanken är att det ska bli ett permanent sätt att arbeta.

ANDREAS KINDESJÖ, EN av tre ombudsmän på avdelningen, tycker det är stor skillnad mot hur avdelningen jobbade tidigare.

– Man får ett annat bemötande ute på arbetsplatserna. Det blir en mer naturlig kontakt och bättre diskussioner än när vi bara kom förbi under uppsökeriveckorna.

Parallellt med Soa-projektet driver avdelning 51 en värvningskampanj. Men avdelningens främsta mål är att bli bättre organiserade.

– Det är klart att det är kul med 100 medlemmar till. Men jag ser ännu hellre att de nästan 3 500 medlemmar vi har står bakom oss när det blåser och vågar säga ifrån, säger Jimmy Ovesson, studieorganisatör, ungdomsansvarig och resurs på avdelningen.

MÅLET FÖR FRAMTIDEN är redan satt. Och det är raka motsatsen till tomma stolar i avdelningens högsta beslutande organ.

– Vår vision är att ha så många som är intresserade av facklig verksamhet att vi blir nersprungna av folk som vill engagera sig, säger Håkan T Lindgren.

51:an är en stor avdelning och det krävs en hel del planering för att finnas till för medlemmar över hela sydöstra Sverige.

– Vi vill att hela avdelningen ska vara med i arbetet. Vi kan inte ha för många bollar i luften samtidigt. Det är bättre att ha några få som man kan få med alla på, säger Håkan T Lindgren.

Johanna Kvarnsell

Tippex är en av avdelningens sex hundar.

FAKTA OM AVDELNING 51

Område: Sydöstra Sverige. Bildades vid årsskiftet 2009/2010 genom sammanslagning av avdelningarna 13 i Kristianstad och 38 i Kalmar.

Avdelningsexpedition: Kristianstad.

Antal medlemmar: 3 289 inklusive pensionärer.

Sektioner: Fyra, uppdelade geografiskt.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

"Skrivandet är en passion, min största kärlek i livet", säger tidningsbudet och fackliga ombudet Bruno Franzon. Med trotjänarhojen Silver.

Månadens medlem

Bruno diktar om ljus och cykelbuds-tramp

Tidningsbudet Bruno Franzon diktar i Ted Gärdestads anda. Om kärlek och ljus: "Men ängeln har vaknat/ur sin obegripliga sömn/ nu går hon där längs rälsen i sin vita klänning/Hon hämtar ljus".

Raderna ovan är hämtade ur Bruno Franzons lyriksamling *Nattglimmer* och är en hyllning till Ted Gärdestad, som tog sitt liv genom att kasta sig framför ett tåg 1997.

Sex år senare debuterade Bruno med romanen Lodjursträdet om Petter, som likt honom själv, växer upp i Småland på 1970-talet. Då, när Ronnie Hellström vaktar fotbollsburen, ungar leker indianer och vita, hänger med näsan i serietidningen Mad, fantiserar om ufon och, just det, lyssnar på Gärdestad.

BRUNO ENGAGERADE SIG i Ted Gärdestadsällskapet och lärde på så sätt känna både artistens far och hans bror Kenneth, som skrev låttexterna.

– Teds pappa Arne hade min diktsamling liggande på nattduksbordet. Han var kronofogdeassistent och blev 93 år. Jag var med på begravningen och fick till och med ett litet arv, säger han.

Bruno växte upp i Gnosjö. Pappan var plåtslagare och startade fabrik, där Bruno också började. Men sonen ville något annat. 16 år gammal läste han Ulf Lundells bok *Jack* och visste vad: bli författare.

Vägen gick via bibelstudier på folkhögskola i Jönköping, vidare till Uppsala universitet där Bruno plöjde litteraturhistoria, historia och idé- och lärdomshistoria. Sedan vände han åter mot hemtrakterna, tog jobb som tidningsbud och blev kvar. I Värnamo.

DÄR FINNS DET knappt några gator han inte besökt med någon av sina tidningscyklar, vittnar en facklig kamrat. Just nu har Bruno sex stycken fantasifullt namngivna i sitt stall. Två är "sjuka", men ska snart få hjälp av hans privata cykeldoktor, vännen Senad från Bosnien.

Bruno har två ledstjärnor – en djup kristen tro och skrivandet. Ytterligare en bok är på gång, en sorts tankebok. Annars publicerar Bruno noveller och dikter i tidningar och tidskrifter och medverkar i olika antologier.

Särskilt kul är de morgontimmar när han delar ut Värnamo Nyheter – med en egen krönika inuti.

Bruno Franzon tar fram ett avsnitt ur vad han kallar "Arkiv Paper Boy". En diger samling berättelser, ofta om jobbet, som han plockar ur och filar vidare på.

– Diktsamlingen växte fram under tio år och en av mina texter har jag jobbat med i 33.

Justina Öster

BRUNO FRANZON

Bor: Värnamo.

Ålder: 57 år.

Yrke: Cyklande tidningsbud (i 29 år).

Hojar: Röda Stjärnan, Silver, ET, Soldier, Speed metallic turtle med flera.

Lyrik: Koncentrerad och drömd livserfarenhet.

Gett ut: Romanen *Lodjursträdet* och diktsamlingen *Nattglimmer.*

Med i: Riksorganisationen Ufo-Sverige.

Utlottning

Vi lottar ut tre ex av Bruno Franzons diktsamling *Nattglimmer.* Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se, senast den 14 mars. Skriv "Bruno" i meddelanderaden.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 60 100 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 0771-40 30 01. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

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

FOTO: JUSTINA ÖSTER

I dag finns det i princip inga likheter mellan taxi och färdtjänst, hävdar debattörerna, som tycker det är hög tid att färdtjänstförarna får ett eget avtal.

Ge oss ett färdtjänstavtal nu!

”Av någon outgrundlig anledning har förbundet valt att hålla ihop färdtjänsten och taxi.”

JENS ÖSTERGAARD
SVEN-ÅKE ÖSTERBERG
ordförande och vice ordförande i Taxi- och bussektionen, Transport avdelning 20, Jönköping.

För en tid sedan blev ännu ett taxiavtal klart. Som tidigare sist av alla avtal efter segdragna förhandlingar. Ännu en gång är färdtjänstförarna sidsteppade och problemen bara fortsätter.

Faktum är att detta taxiavtal i allmänhet – och färdtjänstfrågan i synnerhet – har haft mycket låg prioritet inom Transport och den fackliga rörelsen som helhet. Vi undrar om förhandlarna bara kopierat tidigare års utkast.

Gång efter gång får vi läsa och höra att taxi är Transports sorgebarn, och företrädare beklagar sig över branschens förhållanden med usla villkor. Något som man försvarat sig med är att det är låg anslutningsgrad samt att förhandlingarna med Biltrafikens arbetsgivareförbund är svåra och tuffa.

Detta har vi färdtjänstförare för länge sedan tröttnat på.

FÄRDTJÄNST/SJUKRESOR ÄR EN av de viktigaste och mest ansvarstyngda samhällsfunktionerna och kraven är mycket höga.

Under årens lopp har denna verksamhet växt fram till en egen bransch med specifika och allt hårdare krav, då det handlar om att transportera sjuka och svaga kunder. Som en bekräftelse på detta finns det nu krav på förarcertifikat samt en egen förarhandbok.

I dag finns det i princip inga likheter mellan taxi och färdtjänst. Detta innebär i praktiken att färdtjänstförarna i central mening är avtalslösa, då det mesta i taxiavtalet inte kan användas på färdtjänsten.

UPPHANDLINGSREGLERNA, med lägsta pris och oseriösa villkor, gör det hela till en helt ohållbar situation. Bolag tvingas avsluta upphandlingsavtal i förtid, arbetsförhållandena bland förarna är usla och kunderna blir ytterst lidande av den bristfälliga servicen. På flera håll, särskilt i storstäderna, råder det en kaotisk och ohållbar situation.

Under många år har de olika aktörerna bollat ansvaret för detta mellan sig. Politikerna hänvisar till de upphandlande enheterna, enheterna till utövarna, utövarna bollar tillbaka till de tidigare instanserna och de skyller på ingångna avtal.

Slitet för att få denna fråga högt upp på Transports agenda har pågått i åratal. Inför förra förbundskongressen 2012 föreslog flera motioner ett färdtjänstavtal. Ett nätverk bildades och möten hölls på lokal och central nivå.

Trots detta har vi färdtjänstförare varit en sidsteppad och bortglömd grupp. Ja, vi har till och med känt oss motarbetade. Av någon outgrundlig anledning har förbundet valt att hålla ihop färdtjänsten och taxi.

Detta är naturligtvis helt oacceptabelt. Vi har nu nått vägs ände. Inför 2017 års kongress skrivs nya motioner i denna fråga, och nu kräver vi helt enkelt ett positivt resultat.

DET SOM KAN ses som ett ljus i mörkret är att det vid de senaste avtalsförhandlingarna tillsattes en central arbetsgrupp för att se över möjligheterna att få till ett färdtjänstavtal. Misstänksamheten finns dock att det är ett spel för gallerierna. Med andra ord, förtroendet för förbundet är inte på topp.

Nu kräver vi att denna fråga får högsta prioritet för Transport. Det är dags för konkret handling!

I nästa nummer bemöter förbundet debattinlägget.

Delta i debatten!

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Inte smartare än en … myra?

Vi människor har åtskilligt att lära av myrorna. Särskilt den del av mänskligheten som kör bil. Slutsatsen kommer från forskare som medverkade i tv-programmet Vetenskapens värld.

En av forskarna, en fransyska, har ingående studerat hur just myror beter sig när de samlar in mat till stacken. Hemma i labbet byggde hon upp ett myrsamhälle och ställde sedan ut små låga skålar med läcker sockerlösning på lagom avstånd.

Det tog inte lång innan den första myran hittat dit. Vad gjorde myran då? Åt sig proppmätt och försökte dölja fyndet för de andra?

Nix, den lilla krabaten sprang raka (ganska raka) vägen hem och berättade om sockergruvan. En strid ström av myror följde sedan doftspåret som myra nummer ett lagt ut, och det blev startskottet till en frenetisk trafik som inte var olik morgonrusningen i exempelvis Stockholm.

I STUDIESYFTE VALDE forskaren att jävlas lite. För att nå sockerskålen var myrorna tvungna att passera en smal bro som dessutom var bestyckad med en rad hinder.

Vad hände? Kaos, bråk, trängsel, visa fingret?

Icke. Myrorna började till synes automatiskt att dela in bron i filer – med olika riktning. När det blev riktigt körigt stannade några myror upp och tog på sig rollen som trafikpoliser.

Den häpna forskaren noterade dessutom att stacken tycktes anpassa strömmen av utsända myror efter vägens och brons kapacitet.

I tv-inslaget väcktes frågan om vad det är som gör att måttligt intelligenta insekter klarar något som vi människor ständigt går bet på. Varför måste bilister till varje pris tränga sig före i bilköer – när resultat blir att trafikkollektivet som helhet rör sig långsammare, på grund av mängder av mer eller mindre hänsynslösa filbyten?

Varför har snart hälften av alla bilister slutat använde blinkers – trots att de allra flesta antagligen tycker att den sortens enkla och helt kostnadsfria kommunikation gör att trafiken flyter bättre?

NÅGOT DEFINITIVT SVAR gavs nog inte i programmet, men myrorna tycks i vart fall ha ett gemensamt överskuggande mål. Det vill säga att samla in så mycket mat som möjligt till hela myrsamhället. Miljontals år av evolution har mejslat fram krabater som någonstans fattar att samarbete lönar sig.

Bilister har långt kvar. Där är det individen som räknas. Många – inte alla bör väl sägas – är beredda att ta betydande risker för att komma fram några sekunder snabbare.

Fast det förklarar ändå inte varför så många har så förtvivlat svårt att peta blinkersspaken ett hack upp eller ner.

> I tv-inslaget väcktes frågan om vad det är som gör att måttligt intelligenta insekter klarar något som vi människor ständigt går bet på.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

Humörhöjare

↑ Att till och med vanligtvis stockkonservativa nationalekonomer uttalar att lönerna måste höjas mera, för att vi ska få lite fart på inflationen.

Humörsänkare

↓ Alla nya uttalanden från stollen i det vita huset på andra sidan Atlanten.

FOTO: PRIVAT

Hallå där!

ELIN ENGSTRÖM

… som just nu är i Kanada för att prata om kvinnliga lastbilschaufförer i Sverige.

Varför finns det fler kvinnor i lastbilarna i Sverige än i andra länder?

– Jag tror att vi har lagt fokus på att göra arbetsplatserna mer jämställda. Det finns dubbla omklädningsrum. Sedan har reklamkampanjer både för Scania och branschen inkluderat män och kvinnor, yngre och äldre.

Vad kör du själv?

– Sedan ett par veckor är jag säljassistent på Scania i Norge. Tidigare har jag kört distribution, utrikestransporter och tankbil. Senast var jag demochaufför på Scania i Södertälje, coachade folk som körde lastbil på inhägnat område. En del hade aldrig kört förr … andra var kunder från hela världen.

Hur kommer det sig att du är i Kanada?

– Jag har kört lastbil i sex år, men så sa jag upp mig, åkte till USA och pluggade till skådis. När jag kom tillbaka i somras frågade min chef om jag ville vara med i ett engelskt radioprogram om kvinnor i branschen.

– Sedan fick jag chansen att åka till den här konferensen som handlar om hur man ska få tjejer att välja yrket – och stanna kvar.

Men hur blir kvinnor bemötta av åkerier, manliga chaufförer, kunder och andra?

– När jag som tjej berättar att jag kör lastbil är det aldrig normalt. Antingen blir folk överraskade och tycker att det är häftigt eller så blir de förvånade och undrar om jag verkligen klarar det. Men det är ju bara att köra, och skita i alla fördomar.

LENA BLOMQUIST